



## VW T-Roc 1.5 TSI OPF Style DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Als in den 1970er Jahren die Geschichte zu "Per Anhalter durch die Galaxis" startete, war die Antwort auf alles im Universum "42". Heute scheint die Antwort auf alles "SUV" zu lauten. Als VW 2017 den neuen T-Roc präsentierte, war er das kleinste SUV der Marke - und nach Touareq und Tiguan auch erst der Dritte im Bunde. Inzwischen gibt es noch zwei unter ihm, den T-Cross und den Taigo. Angesichts der hauseigenen Konkurrenz kommt das aktuelle Facelift gerade recht, zumal beim T-Roc ob des spartanisch veredelten Innenraums an Kritik nicht gespart wurde. Beim "Neuen" bemüht sich VW nun hervorzuheben, dass man auf die Rückmeldungen gehört und den Innenraum schöner gestaltet hätte. Die Werbeabteilung versteigt sich gar in prachtvolle Worte wie "neues Qualitäts- und Designniveau" - juristisch gesehen wahrscheinlich zulässig, weil tatsächlich die Oberseite des Armaturenbretts eine weiche Schäumung mit angedeuteter Ziernaht erhalten hat. Dafür wurde an der Mechanik und Praktikabilität der Lüftungsdüsen gespart. Das andere Werbeversprechen "aufgewertete Technikfeatures" kann man dagegen nachvollziehen und bestätigen. Es gibt nun den Travel Assist und der adaptive Tempomat kann jetzt auch Daten aus den Navikarten und der Verkehrszeichenerkennung berücksichtigen. Den Aufpreis für den Spurwechselassistenten sollte man ebenfalls investieren, denn er hilft zusätzlich beim Ausparken und kann einen vor teuren Parkplatzreplern bewahren. Geblieben ist der praktische Ein- und Ausstieg, das angenehme Platzangebot und die gute Übersicht auf den Verkehr durch die etwas erhöhte Sitzposition. Das Fahrwerk ist komfortabel und mit den adaptiven Dämpfern des Testwagens absolut langstreckentauglich. Für Gelegenheitsfahrer mag der getestete 1.5 TSI eine adäquate Lösung sein, wer häufiger und längere Strecken unterwegs ist, dem sei der sparsame und saubere Diesel ans Herz gelegt. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q2, KIA Stonic, Hyundai Kona, Mitsubishi ASX, Seat Ateca, Skoda Karoq.

- + praktischer Einstieg vorn wie hinten, gutes Platzangebot, umfangreiches Assistenzangebot, LED-Scheinwerfer Serie, sauberer und kräftiger Motor
- nach wie vor wenig wertiger Innenraum, dafür aber hohe Preise, recht hoher Verbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,4

### Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,9 Verarbeitung

Die Karosserie hat Volkswagen sorgfältig verarbeitet, die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Lackierung ist qualitativ gut, allerdings nur in direkten Sichtbereichen; unter der Motorhaube wurde nur Grundierung aufgetragen, dort ist der Lack matt. Den Unterboden hat VW im Bereich des Motors und der Seiten extra verkleidet, nur in der Mitte und hinten ist er ein wenig zerklüftet. Die Verarbeitung des Innenraums ist ebenfalls gut, selbst auf schlechten Straßen hört man keine Klapper- oder Knarzgeräusche.

⊖ Die Kritik am mageren Materialfinish des T-Roc war deutlich und umfassend. VW hat sich mit dem Facelift genötigt gesehen, den Innenraum etwas schöner einzurichten - das wird nun sogar beworben. Zuviel darf man sich aber nicht erwarten. Das Armaturenbrett ist jetzt oben geschäumt und am Rand mit einer angedeuteten Naht versehen. Dafür wurde an

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,9 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50-l-Tank eine theoretische Reichweite von etwa 725 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 505 kg – das genügt locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's beim Style serienmäßig eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier

### 2,6 Licht und Sicht

Auch wenn der T-Roc auf den ersten Blick recht stämmig aussieht, ist er für ein SUV doch vergleichsweise kompakt - seine Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Man hat insgesamt eine angemessene Sicht aus dem Auto, weil die erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten vorderen und seitlichen Dachsäulen die Übersicht erleichtern; lediglich die sehr breiten C-Säulen hinten verursachen eine deutliche Sichteinschränkung, das bringt Nachteile beim Abbiegen nach rechts. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die am Ende in der Summe dann nur noch ausreichend ausfällt.

⊕ Mit zahlreichen aktuellen Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag erleichtert werden - ein paar Dinge sind beim Style Serie, andere kosten noch Aufpreis. So sind die Parksensoren vorn und hinten sowie der Parkassistent inklusive; letzterer übernimmt beim Ein- und Ausparken das Lenken und gibt die Anweisungen zum Vorwärts- und

der Mechanik der Lüftungsdüsen gespart, die Rädchen zum Regulieren der Luftmenge sind verschwunden; nun muss man beim Ändern der Luftstromrichtung Acht geben, die Düse nicht versehentlich ganz zu schließen. In der Summe ist das Gebotene für den Fahrzeugpreis noch immer dürftig. Je genauer man hinsieht, um so mehr Sparmaßnahmen findet man. Beispiel hintere Türen: Deren Dekorleisten innen sind nur angedeutet, tatsächlich sind sie Bestandteil der Türverkleidung und passen daher auch nicht zu den vorderen Türleisten, weder bezüglich der Farbe noch der Struktur. Die Motorhaube wird nur mit einem umständlichen Stab offengehalten, eine Gasdruckfeder als Haubenstütze gibt es nicht. Es bleibt also auch mit dem Facelift dabei: VW sollte entweder die Materialqualität ernsthaft aufwerten oder den Preis nach unten anpassen.

E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 t (bis 8 % Steigung 1,7 t) wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (670 kg bei ungebremsten Anhängern). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen. Mit 4,24 m Länge ist der T-Roc für die Stadt noch recht praktisch, auch die Breite mit 2,02 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 10,8 m.

Rückwärtsfahren. Optional dagegen gibt es die empfehlenswerte Rückfahrkamera unter dem hinteren VW-Emblem, die sich bei Nichtgebrauch einklappt und damit bei



**Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.**

schlechter Witterung vor Schmutz geschützt ist. Ebenso in der Aufpreisliste findet sich das IQ.LIGHT, ein Matrix-LED-Scheinwerfer, der seine Leuchtelemente einzeln ansteuern kann und damit den dynamischen Fernlichtassistenten umsetzt, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Enthalten ist auch ein gutes Abbiegelicht über separate Leuchten; eine dynamische Kurvenlichtfunktion gibt es jedoch nicht. Ein klassischer Fernlichtassistent mit Auf- und Abblendfunktion ist dagegen Serie, ebenso die LED-Plus-Scheinwerfer mit Abbiegelicht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht; immerhin der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den seitlichen Bereich des Autos besser einsehen zu können. Die Rückleuchten sind serienmäßig in LED-Technik ausgeführt, die Bremslichter sprechen dadurch schneller an und sind besser zu erkennen.

### 2,3 Ein-/Ausstieg

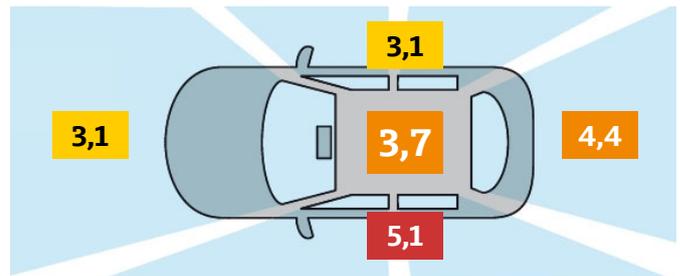
⊕ Beim Ein- und Aussteigen bietet der T-Roc mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem "normalen" Kompaktauto wie einem Golf. Denn die Sitzflächen befinden sich mit 48 cm über der Straße in günstiger Höhe, außerdem sind die Türausschnitte höher und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas hoch und ist damit weniger ideal, man muss beim Einsteigen die Beine weiter anheben. Hinten verhält es sich ähnlich günstig wie vorne. Alle Türen werden in drei Positionen sicher gehalten, die Haltekraft reicht auch beim Parken an mäßigen Steigungen aus. Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe über den Außenplätzen, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch heutzutage keine

### 2,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 375 l (doppelter Boden unten) - die Frontantriebsvariante hat hier deutliche Vorteile gegenüber den Allradmodellen. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 465 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Der Kofferraumboden ist dabei in der unteren Position, trotz Subwoofer in der Reserveradmulde kann man ihn noch variieren. Befindet sich der Boden in der oberen Position, haben darunter etwa 130 l Platz - allerdings liegt das Gepäck dann auf Reifenreparaturset, Verbandtasche und Lautsprecher, weil sich VW eine schützende Auflage für dieses Fahrzeugzubehör spart. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 745 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.145 l Volumen verfügbar.

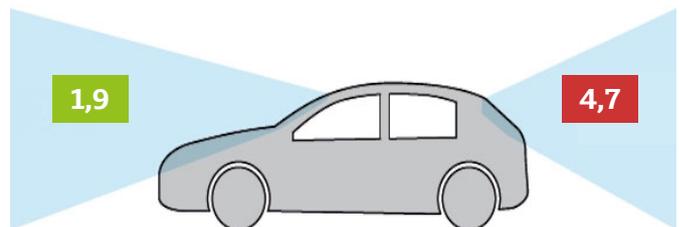
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Selbstverständlichkeit mehr (z.B. VW Polo grundsätzlich ohne Haltegriffe). Eine Umfeldbeleuchtung über die Scheinwerfer, die Heckleuchten und Spots unter den Außenspiegeln ist Serie, das schlüssellose Zugangssystem ist in der Optionsliste zu finden.

⊖ Letzteres lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren und besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz, kann daher mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Der Kofferraum mit 375 Liter Volumen ist von klassenüblicher Größe.

## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist sehr praktisch. Gegen Aufpreis gibt es einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe (im Testwagen verbaut); die Funktion Easy Open, also das berührungslose Öffnen und Schließen der Klappe über einen Fußschwenk unter die Heckschürze, ist nun auch lieferbar (Easy Open & Close Paket). Auch über 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt mit knapp 77 cm sehr hoch über der Straße, Gepäck muss also weit angehoben werden. Immerhin gibt es innen keine störende Stufe zur Ladekante, der Ladeboden in oberer Position und die Ladekante haben nur vernachlässigbare drei Zentimeter Höhenunterschied. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine weitgehend ebene Fläche. Befindet sich der doppelte Boden in der unteren Position, steigt die Stufe innen auf 22 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört bei Dunkelheit.



Die Ladekante mit einer Höhe von ca. 77 cm macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Gegen Aufpreis gibt es für den Beifahrersitz eine nach vorn klappbare Lehne - günstig, wenn man sehr lange Gegenstände transportieren möchte.

⊖ Separate Fächer im Kofferraum gibt es nicht. Es bleibt nur der Zusatzstauraum unter dem Boden, der aber nicht für alle Gegenstände geeignet ist, da diese das ungeschützte lackierte Blech verkratzen können. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar. Immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Die farbenfrohen, peppigen Farben im Innenraum des T-Roc sind nicht mehr zu haben, stattdessen beschränkt sich VW auf gedeckte Grautöne und will mehr Seriosität vermitteln. Die LED-Ambientebeleuchtung markiert die Konturen, beschränkt sich aber auf weiß. Die vorderen Fußräume sowie die Türfächer und Armauflagen in den Vordertüren werden ebenfalls mit weißem LED-Licht erhellt. Schon auf den ersten Blick fällt der weit oben positionierte und zum Fahrer hin geneigte acht Zoll große Touchscreen des optionalen Multimediasystems Composition Media auf, welches noch über zwei Drehregler verfügt. Ordert man wie im Testwagen das mit 9,2 Zoll etwas größere Navi Discover Pro, dann entfallen die physischen Regler, was der Bedienbarkeit einen herben Rückschlag zufügt. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B.



Die sorgfältige Verarbeitung kann nicht über die billig wirkende Materialanmutung im Innenraum hinwegtrösten. Die Bedienbarkeit kann dagegen überzeugen.

Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Das Klimabedienteil selbst wurde mit dem Facelift überarbeitet, es kommt in Verbindung mit der optionalen Klimaautomatik vollumfänglich mit Touchflächen daher; so kann man ein eingängig verständliches und teilweise auch blind steuerbares Bedienteil erfolgreich ruinieren. Zum Glück arbeitet die Automatikfunktion sehr zuverlässig, so dass selten manuelles Eingreifen erforderlich ist. Alle Schalter und Regler mit Ausnahme der Lüftungsdüsen und der Lichtschalter im Dachhimmel sind beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden.

⊕ Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Getriebewählhebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet. Die serienmäßigen

digitalen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Zahlreiche weitere Anzeige-Optionen (große Navigarte, reduzierte Ansicht) und Personalisierungsmöglichkeiten stehen als Alternative zur Verfügung. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Im T-Roc serienmäßig ist die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion.

⊖ Die schicke Hochglanzoberfläche des Multimedia-Bildschirms bringt auch Nachteile mit sich, so sieht man beispielsweise jeder Fingerabdruck klar und deutlich. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt dem T-Roc.

## 2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Style kommt der T-Roc serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, vier USB-C-Anschlüssen sowie Apple CarPlay und Android Auto (beide kabellos). Optional sind zwei Navigationssysteme erhältlich, die auch eine Sprachbedienung beinhalten. Ebenfalls gegen Aufpreis sind ein Beats-Soundsystem sowie eine induktive Ladefunktion für das Smartphone erhältlich. Ordert man das Top-Navigationssystem „Discover Pro“ sind neben Echtzeit-

Verkehrsinformationen und weiteren Online-Funktionen auch eine rudimentäre Gestensteuerung sowie auch ein Sprachbediensystem dabei, das ebenfalls unspezifische Sprachbefehle verarbeiten kann.

⊖ Ein AUX-Anschluss sowie ein CD-Laufwerk sind nicht erhältlich. Für den Kofferraum gibt es keinen 12-V-Anschluss, auch nicht gegen Aufpreis.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern zurückschieben, was für ein kompaktes SUV ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit

fällt noch ein gutes Stück großzügiger aus. Das Raumgefühl ist trotz der durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm. Gegen Aufpreis gibt es ein Panorama-Schiebedach.

## 3,4 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für etwa 1,80 m große Leute. Über den Köpfen wäre noch mehr Platz, hier würden erst knapp 1,95 m große Menschen mit dem Dachhimmel in Kontakt kommen. Zwei Erwachsene können auf der Rückbank bequem sitzen, für drei Mitfahrer nebeneinander wird es allerdings sehr eng. Das Raumgefühl geht in Ordnung, auch wenn man mit dem Kopf direkt neben der C-Säule sitzt und die Karosserie-Seitenlinie relativ hoch ist. Ordert man das aufpreispflichtige Panorama-Schiebedach, bietet sich eine schöne Aussicht, die den T-Roc innen luftiger erscheinen lässt (nicht im Testwagen verbaut); die hinten im Dachhimmel verbaute Technik des Schiebedachs lässt die Kopffreiheit nur wenig schrumpfen, trotzdem sollte man abwägen, was einem wichtiger ist.



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.

### 3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variationsmöglichkeiten bei den Sitzen beschränken sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen sowie auf eine serienmäßig umklappbare Beifahrersitzlehne. Die Rücksitze können weder verschoben noch ihre Lehnenneigung eingestellt werden. Der T-Roc bietet praktische Ablagen, die Türfächer sind groß genug und reichen vorn für 1,5-l-Flaschen,

hinten mindestens noch für 0,5-l-Flaschen. Es gibt vorn wie hinten jeweils zwei Becherhalter (die kleine Dosen aber schlecht halten), ein Ablagefach vorn in der Mittelkonsole und ein ebensolches als geschlossene Variante unter der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber nicht klimatisiert und nicht abschließbar.

## 2,5 KOMFORT

### 2,0 Federung

⊕ Das Standardfahrwerk im T-Roc bietet schon einen angemessenen Komfort - der kann aber durch die optionale adaptive Dämpferregelung wie im Testwagen noch gesteigert werden. Neben der automatischen Anpassung der Dämpfung bietet dieses Extra die Möglichkeit, den Charakter der Dämpfung zu beeinflussen. Die Unterschiede zwischen Sport und Comfort sind klar spürbar. Gerade in Kombination mit den 19-Zoll-Rädern bietet das Optionsfahrwerk im Alltag signifikant mehr Komfort im "Comfort"-Modus. Es bestehen

also verschiedene Wahlmöglichkeiten je nach Fahrsituation. Insgesamt werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, der T-Roc fühlt sich dabei trotzdem verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwelen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Und selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und reicht recht wenig Erschütterungen an die Insassen weiter - nur akustisch ist das Pflaster sehr präsent.

### 2,5 Sitze

⊕ Die Höheneinstellung für beide Vordersitze ist bei der Style-Ausstattung mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Mit dem optionalen Sitzkomfortpaket (im Testwagen) erweitern sich die Einstellmöglichkeiten, zumindest für den Fahrersitz (ergoActive-Sitz); dort lässt sich die Sitzflächenlänge variieren und die elektrische Vierwege-Lordosenstütze auch als rudimentäre Massagefunktion nutzen. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden. Die Armauflagen in den Türen

sind nur vorne ausreichend gepolstert, hinten muss man mit einer arg dünnen Polsterung auskommen. Hinten geht es - die Armauflagen deuten es schon an - weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im T-Roc zu den bequemeren in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer arg straffen Polsterung, eckt eher am Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

### 3,1 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 69,7 dB(A) - das ist eine recht hohe Lärmbelastung und schlechter als beispielsweise beim Golf. Der Motor ist hauptsächlich unter Last und ab mittleren Drehzahlen zu hören,

bleibt aber bei moderaten Drehzahlen meist dezent und ist daher nicht störend. Bei höheren Geschwindigkeiten werden Windgeräusche insgesamt hörbar, die allgemeinen Fahrgeräusche liegen noch im guten Bereich.

### 3,0 Klimatisierung

Obwohl die Style-Ausstattung im T-Roc zu den gehobenen gehört, gibt es nur eine Klimaanlage ab Werk. Für eine Klimaautomatik muss man extra bezahlen. Sie ist als Zweizonen-Variante ausgelegt und verfügt über eine automatische

Umluftsteuerung mit Luftgüte- und Beschlagssensor. Die Intensität der Klimatisierung kann in drei Stufen variiert werden. Optional erhältlich sind auch Sitzheizung vorne,

Lenkradheizung, eine Standheizung mit Fernbedienung und getönte hintere Scheiben ab der B-Säule.

⊖ Vor dem Facelift konnte man den Luftstrom aus den Lüftungsdüsen noch unabhängig von der Austrittsrichtung über Drehrädchen an jeder Düse separat regulieren - jetzt mit dem Facelift wurde diese Mechanik eingespart.

2,0

## MOTOR/ANTRIEB

1,7

### Fahrleistungen

⊕ Dank Turbounterstützung liefert der Vierzylinder mit 1,5 l Hubraum maximal 150 PS und schickt bis zu 250 Nm Drehmoment an das Getriebe - von 1.500 bis 3.500 1/min, über ein sehr breites Drehzahlband also. Einen Startergenerator inklusive Antriebsunterstützung gibt es im T-Roc nicht. Insgesamt ist das kompakte SUV mit diesem Motor absolut angemessen motorisiert, das Aggregat zieht sauber und gleichmäßig ohne Zugkraftschwankungen durch. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der T-Roc gute Fahrleistungen ab, denn die Automatik

schaltet bei Bedarf schnell zurück, hält den Turbobenziner aber auch bei mittleren Drehzahlen, um das Drehmoment sinnvoll zu nutzen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 4,8 s, für die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h benötigt man 6,1 s. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht es in etwas über einer Sekunde. Der TSI ist ein durchaus kräftiger Motor, mit dem man seinen Fahrspaß haben kann.

2,6

### Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein recht rauer Motorlauf. Dennoch dringen wenig bis

kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus. Beim Ausdrehen des Motors wird das Dröhnen grenzwertig, aber noch nicht störend laut. Das bei manchen 1,5-TSI-Versionen auftretende Brummen bei mittleren Drehzahlen stellt sich im T-Roc nicht ein.

1,9

### Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt auf trocken laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist recht ordentlich, die Qualität aber nicht immer gleich gut; hier kommt es auch auf die "Tagesform" der Elektronik an, mal schaltet das Getriebe besonders geschmeidig, mal etwas weniger. Oft sind die Gangwechsel hauptsächlich am Drehzahlmesser zu erkennen. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber zuerst starten. Präzises Einparken gelingt ohne Herausforderungen, VW hat das Anfahrverhalten

inzwischen gut im Griff. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang wird zügig umgesetzt, schnelles Wenden klappt damit gut. Bedient wird das Getriebe noch über einen klassischen Hebel auf der Mittelkonsole, für die Bedienung ist also kein Umlernen erforderlich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.400 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der T-Roc hat eine ausgewogene Fahrwerksabstimmung mitbekommen, er liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen das kompakte SUV kaum aus der Ruhe, selbst mit den großen und breiten 19-Zoll-Rädern läuft er noch gut geradeaus. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Bereich; das adaptive Fahrwerk regelt hier auch etwas entgegen und kann die Karosseriebewegungen reduzieren. Lüpft man in Kurven kurz das Gas, passiert kaum etwas; erst wenn man zusätzlich bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber einwandfrei beherrschen lässt. Auf rutschigem Untergrund hilft die

Traktionskontrolle, eventuell durchdrehende Vorderräder abzubremesen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der T-Roc in der getesteten Version (adaptive Dämpfer plus 19-Zoll-Bereifung) eine einwandfreie Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit angemessenem ESP-Einsatz und nur moderatem Untersteuern, wenn man "erschreckt" reagiert und dabei schnell und mit hohem Lenkwinkel einlenkt. Steuert man ihn behutsam durch die Gassen, fährt er weitgehend neutral und gutmütig und zeigt durchaus fahrdynamisches Talent. Schleuder- oder gar Kipptendenz bestehen nicht, das ESP regelt effektiv und versteht sich mit dieser Fahrwerks-Reifen-Kombination offensichtlich sehr gut.

### 1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung des T-Roc haben die Ingenieure gut abgestimmt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte niedrig sind, was das Rangieren erleichtert, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen, was sich positiv auf das Lenkgefühl auswirkt. Die Lenkunterstützung kann über das Fahrmodus-Menü variiert werden (Normal und Sport). Dank der angemessenen Rückmeldung und des guten Ansprechens lässt sich der T-Roc zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren; mit den optionalen 19-Zoll-Rädern in Kombination

mit der Progressivlenkung ist das Ansprechen sehr direkt, mancher Fahrer muss sich erst etwas dran gewöhnen. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind nur 2,2 Umdrehungen erforderlich - ein geringer Kurbelaufwand, der sich durch die optionale Progressivlenkung ergibt. Sie sorgt dafür, dass mit zunehmendem Lenkeinschlag die Übersetzung direkter wird, so dass die Lenkung um die Mittellage nicht zu nervös wirkt, andererseits bei vollem Lenkeinschlag weniger Lenkradumdrehungen nötig sind.

### 2,5 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der T-Roc 1.5 TSI DSG im Durchschnitt 35,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein noch gutes Ergebnis.

Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,8

**SICHERHEIT**

1,4

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Bei der aktiven Sicherheit bietet der T-Roc vieles auf, was aktuell im VW-Regal zu bekommen ist. Einiges optional, vieles aber auch serienmäßig. So sind schon ab Werk beispielsweise der Front Assist und der Lane Assist dabei. Das Notbremssystem warnt den Fahrer optisch, akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden eine Notbremsung ein, die den Zusammenstoß verhindern und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann. Der Spurhalteassistent kann in der aufpreispflichtigen höheren Ausbaustufe das Fahrzeug in Spurmitte zentrieren (Travel Assist). Der adaptive Tempomat ist Serie, das ACC kann den Straßenverlauf und Geschwindigkeitsbegrenzungen einbeziehen, sofern das optionale Navigationssystem samt Verkehrszeichenerkennung mitbestellt wurde. Ebenso immer dabei sind die Müdigkeitserkennung und der manuelle Geschwindigkeitsbegrenzer - einen reinen Tempomaten gibt es dagegen nicht. Ein Spurwechselassistent (Blind Spot) samt Querverkehrserkennung ist gegen Aufpreis zu haben.

1,8

**Passive Sicherheit - Insassen**

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der T-Roc mit 96 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Resultat (Test November 2017). Das kleine SUV ist serienmäßig ausgestattet mit Front- und Seitenairbags vorne sowie von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags. Optional gibt es das proaktive Insassenschutzsystem, das vor einem drohenden Unfall die vorderen Sicherheitsgurte strafft und Scheiben und Schiebedach weitgehend schließt. Ebenso gibt es Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf allen äußeren Sitzplätzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von fast zwei Meter guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis gut 1,75 m Größe - der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel ist gering, dadurch sind auch größere Personen ausreichend geschützt. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Bei einem Unfall wird über die eingebaute Mobilfunkeinheit automatisch ein Notruf abgesetzt, ein gekoppeltes Telefon oder der antike USB-LTE-Stick sind nicht mehr nötig.

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

⊖ Während das Warndreieck ideal verstaut in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht ist, gibt es für die Verbandtasche keinen festen Platz - das Verstauen unter dem Kofferraumboden ist ungünstig, weil sie dort im Notfall

schlecht zu erreichen ist. Ein spezifisches Kofferraum-Trennnetz zur Sicherung großer und schwerer Gegenstände im Gepäckraum gibt es nicht.

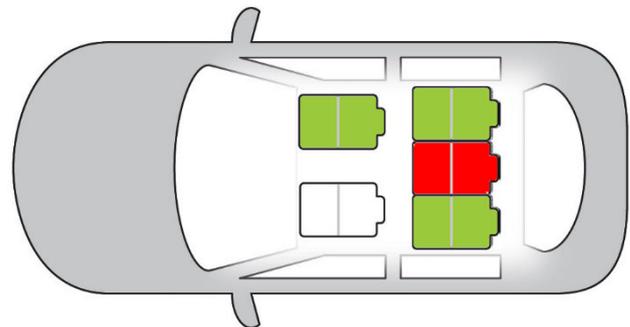
### 2,3 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit hat der T-Roc im Crashtest nach Euro NCAP Norm gut abgeschnitten und konnte 87 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Mit der zur Verfügung stehenden Innenbreite können maximal zwei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank platziert werden. Eine Isofix-Vorbereitung für den Beifahrersitz ist nicht erhältlich. Die Airbags auf diesem Platz lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch Rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden. Mit den Gurten lassen sich Kindersitze gut befestigen, die Gurtschlösser hinten sind fixiert, so dass auch ein einhändiges Angurten möglich ist. Auf den äußeren beiden Rücksitzen empfiehlt sich der Einbau über die gut erreichbaren Isofixbefestigungen samt Ankerhaken. Will man auf den Rücksitzen eine Base samt Stützfuß verbauen, muss der jeweilige Vordersitz nach vorne geschoben werden, weil der Beinraum hinten sonst zu knapp ist - hinter dem Fahrer ist das oft schlecht möglich, auf dem Beifahrersitz wird es dann etwas enger. Mit dem optionalen Panoramaschiebedach wird der Dachhimmel voluminöser, dadurch reduziert sich der Platz im Kopfbereich, was für manche hohe Kindersitze ungünstig werden kann. Es empfiehlt sich wie immer vorher zu testen, welche Konfigurationen je nach Kindersitzmodell möglich sind.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte ist aufgrund seiner Polsterung und der ungünstig angeordneten Gurtanlenkpunkte für Kindersitze schlecht geeignet; Isofix-Halterungen gibt es dort wie üblich nicht.

#### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

### 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der T-Roc mit 79 Prozent der Maximalpunkte recht ordentlich ab, ein erhöhtes Verletzungsrisiko gibt es nur an den A-Säulen und an der oberen Kante der Motorhaube. Von Vorteil ist der

serienmäßige Notbremsassistent mit Personenerkennung, er kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder zumindest abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO2

⊖ Der T-Roc 1.5 TSI DSG erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 189 g/km - das reicht nur für magere 20 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO<sub>2</sub>. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation auskuppelt und den Motor im Leerlauf betreibt. Das klappt auch bei Autobahngeschwindigkeiten. Wer das geschickt einsetzt, kann mit dem T-Roc noch etwas Sprit sparen. Dennoch ist der Verbrauch für ein aktuelles Auto in dieser Größe eigentlich zu hoch, mit den Diesel-Varianten kann man deutlich sparsamer unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch des Benziners bei 6,9 l, außerorts bei 6,1 l und auf der Autobahn bei hohen 8,0 l Super alle 100 km. Einen riemengetriebenen Startergenerator mit Lithium-Ionen-Pufferbatterie wie in den Golf eTSI gibt es für den T-Roc nicht.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich um die Partikelemissionen - und das sehr erfolgreich, sowohl Anzahl als auch Masse sind sehr gering. Die sonstigen Schadstoffemissionen liegen ebenfalls weit unter den Grenzwerten. Einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die CO-Emissionen etwas erhöht - das kostet ein paar Zähler. So erhält der T-Roc 1.5 TSI DSG für den

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Bereich Schadstoffe 48 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 20 Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich 68 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest. Sparsamer kann man mit dem 1.0 TSI oder noch besser mit einem der Dieselmotoren unterwegs sein - zudem sind die Diesel auch noch schadstoffärmer.

## 2,4 AUTOKOSTEN

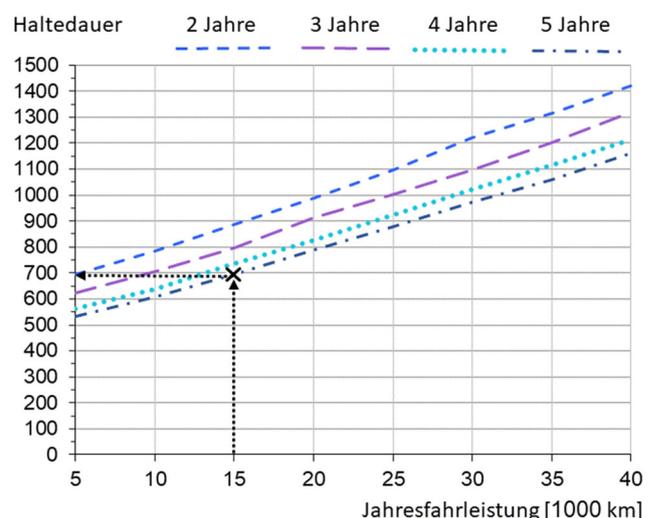
### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit dem Facelift ist der T-Roc noch teurer geworden. Allerdings ist auch die Serienausstattung umfangreicher als bisher. Unterm Strich ergibt sich kein großer Unterschied, der T-Roc war immer schon alles andere als günstig. An manchen Stellen hat VW durchaus weiter gespart (z.B. Lüftungsdüsen) - es sind andererseits jedoch neue Details hinzugekommen, die den T-Roc eine Idee wertiger erscheinen lassen. Neue Vor- und Nachteile halten sich einigermaßen die Waage, von einer echten Aufwertung beispielsweise des Innenraums kann also keine Rede sein. Manch einer mag auf die Sparwut angesichts der Preise schimpfen - man muss aber zugeben, dass sich der T-Roc einfach entspannt und angenehm fahren lässt. Die Feinabstimmung in der Entwicklung können die Wolfsburger einfach.

Das getestete T-Roc-Modell ist ab 33.805 Euro zu haben - sehr viel Geld, zumal weitere Extras nötig sind, damit sich ein "rundes Paket" ergibt. Schnell sind 40.000 Euro überschritten - auch weil VW manche Ausstattungen an Pakete bindet.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 693 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Immerhin hat sich der T-Roc bisher als sehr wertstabil gezeigt, so dass sich trotz der hohen Anfangsinvestitionen der absolute Wertverlust in Grenzen halten sollte. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem aktuellen Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur selten nötig. Die

Steuer liegt bei 131 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind sehr günstig (Haftpflicht 12) bis moderat (Teilkasko 19, Vollkasko 16). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI OPF	1.5 TSI OPF	2.0 TSI OPF 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR DSG	R 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968	4/1984
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	110 (150)	140 (190)	85 (115)	110 (150)	221 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	300/1600	360/1600	400/2000
0-100 km/h [s]	10,8	8,6	6,8	10,4	8,6	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	205	218	187	205	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,2/5,9   S	5,2/6,2   S	6,3/7,4   S	4,3/4,6   D	4,2/4,9   D	7,7/8,5   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	118/133	119/141	145/167	113/121	110/128	177/194
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/16/19	12/16/19	13/18/21	12/17/22	12/17/22	17/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	99	129	208	243	258	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	583	660	821	627	732	978
Preis [Euro]	23.495	28.310	39.635	26.870	33.860	48.445

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,4/6,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	123/142 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.236/1.819/1.584 mm
Leergewicht/Zuladung	1.353/507 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1.290 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Portugal, Setúbal

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,1/8,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	163 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.355/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/745/1.145 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>157 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>62 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>82 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>392 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	693 Euro		
Steuer pro Jahr	131 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/16/19		
Basispreis T-Roc 1.5 TSI OPF Style DSG	33.805 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.01.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.025 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.740 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.145 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/785 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	295 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	630 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	395 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	625 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 630 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/390 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	135 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	785 Euro
Metalllackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.230 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,3	<b>Umwelt/Ecotest</b>	<b>2,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,5</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,0
Federung	2,0	Schadstoffe	1,2
Sitze	2,5		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	3,0		

Stand: Mai 2022  
Test und Text: M. Ruhdorfer