



VW T-Roc Cabriolet 1.5 TSI OPF ACT R-Line DSG

Zweitüriges SUV-Cabriolet der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Cabriolets sind aktuell nicht gerade in Mode, mehrere Hersteller streichen ihr Angebot an Kapuzenmodellen zusammen. Auch bei VW gibt es nur noch ein Cabrio-Modell - dieses aber ist ein echtes Unikat: Das im Moment einzige am Markt verfügbare SUV mit klappbarem Dach. Nun scheint ein Pseudo-Geländewagen mit Stoffdach nicht wirklich sinnvoll, aber ein Cabriolet ist schon per Definition kein Auto, das irgendwie "Sinn" machen soll. Und wenn man dann im offenen Bordsteinkraxler durch die Gegend kurvt, tut es dem Feeling auch keinen Abbruch, dass man sich beim ersten Kontakt noch über die ungewöhnliche Bauart gewundert hat. Zudem ist der 150 PS starke Testwagen mit dem ordentlich laufruhigen 1.5 TSI und dem optionalen Adaptivfahrwerk ein komfortables Auto und stört das Cruisen nicht mit aufgesetzter Sportlichkeit, trotz des R-Line-Pakets.

Der Verbrauch (mit geschlossenem Verdeck) liegt im Ecotest bei 7,3 Litern Super auf 100 Kilometer: Hier rächen sich der hohe Fahrzeugaufbau und die über 1,5 Tonnen Lebeweight. Den Schadstoffausstoß hat der mit einem Partikelfilter bewehrte Volkswagen immerhin im Griff.

Etwas besser im Griff hat VW auch den Qualitätseindruck, da im Innenraum seit dem Facelift etwas hochwertigere Materialien verbaut werden - dennoch scheint das Preisschild von über 51.000 Euro für den Testwagen durchaus happig. In Sachen Preisgestaltung hat es VW aber gerade in letzter Zeit ohnehin nicht an Selbstbewusstsein mangeln lassen und immerhin hat man mit dem SUV-Cabrio einen echten Exoten im Angebot, der in dieser Form keine Konkurrenten hat. **Konkurrenten:** keine.

- +** gutes Platzangebot vorn, viele Assistenten verfügbar, sichere Fahreigenschaften, sauberer Motor
- nur durchschnittliche Karosseriesteifigkeit, höchstens durchschnittliche Materialanmutung, dürftige Serienausstattung, hohe Ladekante und zerklüfteter Kofferraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

Volkswagen hat die Karosserie sorgfältig verarbeitet, die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Lackierung ist qualitativ gut, allerdings nur in direkten Sichtbereichen; unter der Motorhaube fehlt teilweise der Klarlack. Den Unterboden hat VW im Bereich des Motors und der Seiten sorgfältig verkleidet, nur in der Mitte und hinten ist er ein wenig zerklüftet. Die Verarbeitung des Innenraums ist ebenfalls gut und mit dem optionalen Lederpaket samt gesteppten Sitzbezügen wirkt er auf den ersten Blick recht wertig.

Das vom Golf VI Cabriolet übernommene Stoffverdeck - auch hier sieht man den Sparzwang bei VW - hinterlässt einen soliden Eindruck. Etwas enttäuschend ist allerdings die Steifigkeit der Karosserie. Besonders bei geöffnetem Dach quitiert das T-Roc Cabriolet das Überfahren von Straßenunebenheiten mit leichtem Karosseriezittern. Das optionale, wirksame Windschott lässt sich zusammengeklappt unter dem Kofferraumboden verstauen. Wenn es montiert ist, sind die beiden Rücksitzplätze nicht mehr nutzbar.

3,5 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,3 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 685 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei vergleichsweise bescheidenen 374 kg, was für ein in der Regel von nur zwei Personen samt überschaubarem Gepäck genutztes Cabriolet mehr als ausreichend ist. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn ein Anhänger hinten dran soll, darf er bis zu 1,5 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten

2,9 Licht und Sicht

Die Übersichtlichkeit des Cabrios fällt im Vergleich zum normalen SUV schlechter aus. Während sich das Ende der Front gut abschätzen lässt, ist das Heck aufgrund der schrägen Heckscheibe und der nicht einsehbaren Heckkante schlecht einzuschätzen. Gegenstände hinter dem Fahrzeug sind wegen des hohen Hecks erst in großer Entfernung zu sehen. Parksensoren vorn und hinten sowie ein Parklenkassistent sind Serie, die Rückfahrkamera kostet extra.

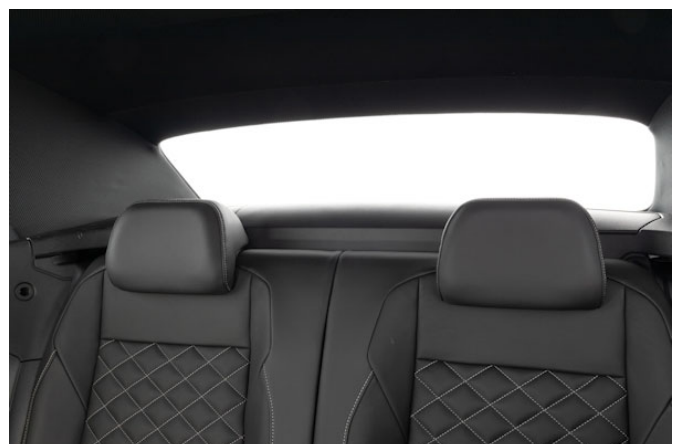
Man hat insgesamt eine angemessene Sicht aus dem Auto, weil die erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten vorderen Dachsäulen die Übersicht verbessern. Lediglich die Cabrio-typisch sehr breiten hinteren Dachsäulen verursachen eine

⊖ 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 aber nicht erwarten. Das Armaturenbrett ist jetzt oben geschäumt und am Rand mit einer angedeuteten Naht versehen. Dafür wurde an 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. 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.

Anhängern). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen oder man hat sich das optionale Notrad geleistet. Mit 4,27 m Länge ist das T-Roc Cabriolet für die Stadt noch recht praktisch, auch die Breite mit genau zwei Metern (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 10,9 m.

⊕ Das elektrisch betätigte Dach öffnet und schließt in 11 s - auch während der Fahrt mit bis zu 30 km/h.

⊖ Wie bei Cabrios üblich sind für das T-Roc Cabrio keine Dachlasten erlaubt.



Bei geschlossenem Verdeck ist die Sicht nach hinten zwar deutlich eingeschränkt, aber aufgrund der relativ großen Heckscheibe und den teilversenkbaren Kopfstützen besser als bei vielen vergleichbaren Cabriolets.

deutliche Sichteinschränkung beim Blick nach schräg hinten. Öffnet man das Dach, sieht es natürlich anders aus.

Serienmäßig ist das T-Roc Cabriolet mit einfachen LED-Scheinwerfern samt Fernlichtautomatik und Abbiegelicht ausgestattet, die im Testwagen verbauten Matrix-LED-Scheinwerfer kosten ebenso Aufpreis, dann hat man einen adaptiven Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer aus dem Fernlichtkegel ausschneiden kann. Die Ausleuchtung des LED-Lichts kann nicht an High-End-Scheinwerfersysteme wie etwa im Golf 8 heranreichen, stellt aber dennoch eine eindeutige Kaufempfehlung dar.

Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Die Rückleuchten sind serienmäßig in LED-Technik ausgeführt, die Bremslichter sprechen dadurch schneller an und sind besser zu erkennen.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für den T-Roc leider nicht erhältlich.

3,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Wenn es ums Ein- und Aussteigen vorn geht, bietet der T-Roc mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem „normalen“ Kompaktauto wie dem Golf. Denn die Sitzflächen befinden sich mit 49 cm über der Straße in günstiger Höhe. Allerdings ist der Schweller recht hoch und damit schwerer zu überwinden. Im Falle der Cabriovariante kommt hinzu, dass sich die langen Türen in engen Parklücken nicht sonderlich weit öffnen lassen. Die Türen werden in drei Positionen sicher gehalten, die Haltekraft reicht auch beim Parken an mäßigen Steigungen aus. Eine Umfeldbeleuchtung über die Scheinwerfer, die Heckleuchten und Spots unter den Außenspiegeln sind serienmäßig, ein schlüsselloses Zugangssystem ist in der Optionsliste zu finden.

⊖ Der Zustieg zu den beiden hinteren Sitzen gestaltet sich sehr umständlich und schwierig, wenn das Dach geschlossen

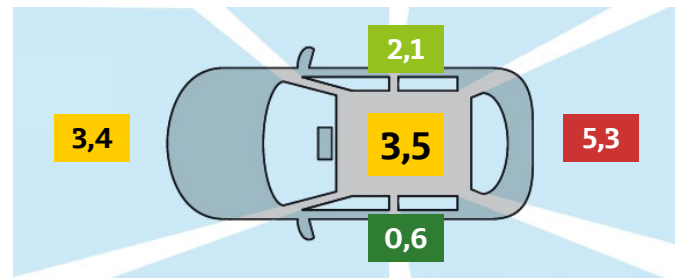
3,8 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des Cabriolets fällt deutlich kleiner aus als beim fünftürigen T-Roc. Der Gepäckraum fasst bei aufgestellten Rücksitzlehnen 275 l (T-Roc: 375 l). Alternativ passen vier Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man diese um und belädt bis zur Fensterunterkante, vergrößert sich der Kofferraum lediglich auf bis zu 470 l (T-Roc: 745 l).

⊕ Im Gegensatz zu Faltdach-Cabriolets verkleinert sich das Kofferraumvolumen bei geöffnetem Verdeck nicht.

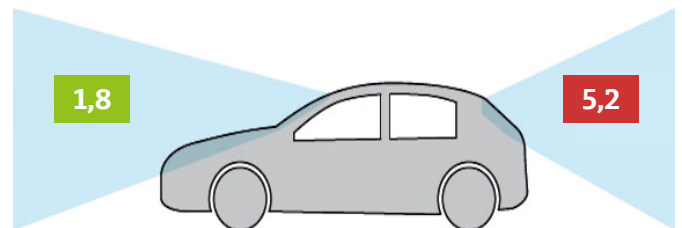
Rundumsicht

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



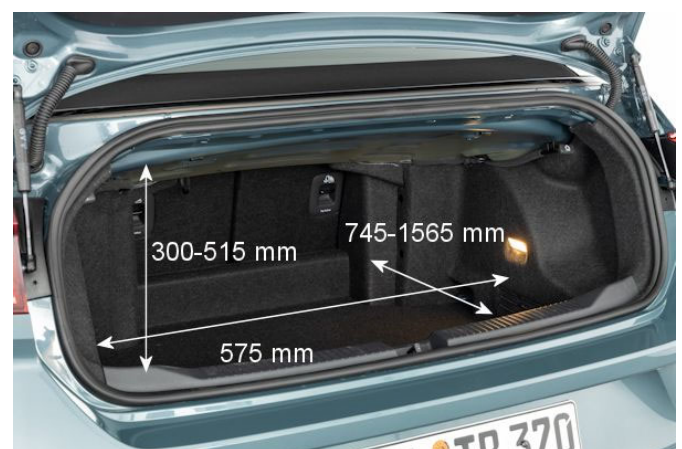
Vorderes und hinteres Nahfeld

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



ist. Zwar lassen sich die Vordersitze einfach nach vorn schieben (Easy Entry-Funktion), für Erwachsene ist das Ein- und Aussteigen aufgrund des schmalen Zustiegsbereichs dennoch sehr beschwerlich. Praktische Haltegriffe am Dachhimmel, die hierbei hilfreich sein könnten, hat der T-Roc wie bei Cabrios üblich nicht zu bieten.

Das schlüssellose Zugangssystem (Option) besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden, wenn auch die Bewegungserkennung des Schlüssels einen eventuell wirksamen Diebstahlschutz bieten kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



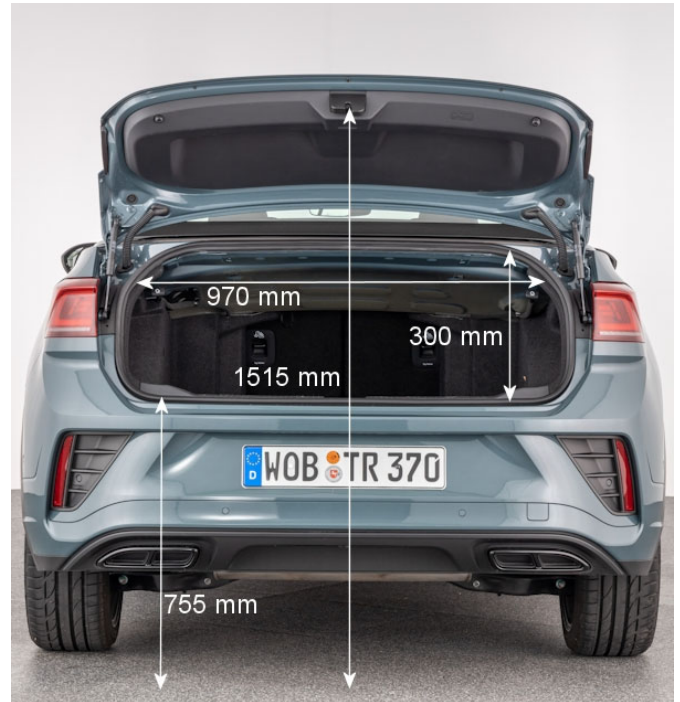
Lediglich 275 l Gepäck passen in den Kofferraum des T-Toc.

4,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe des T-Roc Cabriolets lässt sich leicht öffnen, eine elektrische Heckklappenbetätigung ist im Gegensatz zum normalen T-Roc allerdings nicht zu haben. Das Schließen gestaltet sich weniger bequem, da sich die Griffmulde auf der Innenseite der Klappe nicht gut greifen lässt. Hinzu kommt, dass man sich an der Klappe (Öffnungshöhe nur ca. 1,50 m) leicht den Kopf stößt.

Die Ladekante liegt mit knapp 76 cm sehr hoch über der Straße, Gepäck muss also weit angehoben werden. Zudem ist die Stufe zwischen Ladekante und -fläche mit knapp 20 cm ziemlich hoch, was vor allem das Entladen erschwert.

⊖ Das Kofferraumabteil ist zerklüftet und lässt sich dadurch nicht gut nutzen. Beim Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht nur eine schmale Durchladeöffnung, da sich im Ladeboden eine große Stufe und an den Seiten Karosserieverstärkungen befinden. Zudem ist das Gepäckabteil mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.



Die ca. 76 cm hohe Ladekante und die kleine Laderaumöffnung machen das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

nicht für alle Gegenstände geeignet ist, da diese das ungeschützte lackierte Blech verkratzen können. Es gibt vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich mittig teilen und umklappen. Die Entriegelung erfolgt im Gegensatz zum SUV vom Kofferraum aus, anschließend fallen die federvorgespannten Lehnergolf um.

⊖ Separate Fächer im Kofferraum gibt es nicht. Es bleibt nur der kleine Zusatzstauraum (15 l) unter dem Boden, der aber

2,5 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit des T-Roc macht einen aufgeräumten Eindruck und lässt sich weitgehend intuitiv bedienen. Die Funktionen lassen sich über den weit oben positionierten und zum Fahrer geeigneten acht Zoll großen Touchscreen des Multimediasystems steuern. Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten, mit dem man durch die Menüs scrollen oder in der Navigationskarte zoomen kann. Der Testwagen hat das aufpreispflichtige Navigationssystem verbaut, dann wird der Bildschirm größer und der zweite Drehregler verschwindet leider. Auch die eigentlich per Drehregler und Schaltern mustergültig bedienbare Klimaanlage wird von immerhin klar erkennbaren Touchflächen verdrängt, wenn man die Zweizonen-Klimaautomatik wählt. Alle Schalter und Regler mit Ausnahme der Luftdüsenrädchen 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

Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet. Das Cockpit ist serienmäßig digital. Die Skalierung der beiden digitalen Rundinstrumente hat VW



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

zwischenzeitlich verfeinert, die Ablesbarkeit von Geschwindigkeit und Motordrehzahl ist dadurch merklich besser. Zahlreiche weitere Anzeige-Optionen (große Navikarte, 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 ist die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion serienmäßig.

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

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im T-Roc serienmäßig ein Digital-Radio mit Farbdisplay und sechs Lautsprechern – CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind entfallen und auch für die aufpreispflichtigen Systeme nicht lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte (SIM-Schacht für eigene Karten nicht verfügbar). Je zwei USB-C-Anschlüsse für die vorderen und hinteren Plätze werden immer eingebaut. Als Navigationssysteme sind gegen Aufpreis „Discover Media“ oder „Discover Pro“ erhältlich. An Letzteres ist auch die Sprachsteuerung gebunden, die in ganzen Sätzen angesprochen werden darf – die Sprachbedienung versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen, allerdings ist das Verständnis der Elektronik noch nicht ganz so weit gediehen und auch das Verständnis des Nutzers bald aufgebraucht, wenn das Infotainmentsystem wieder mal irgend etwas verstanden hat und eigenmächtig Einstellungen im Fahrzeug vornimmt. Sehr vermisst wird dann an dieser Stelle die

Funktion „Rückgängig“, sei es als Sprachbefehl oder als Taste. Immerhin ist das System lern- und updatefähig und VW verspricht eine kontinuierliche Optimierung.

Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich serienmäßig über AndroidAuto und Apple CarPlay koppeln, gegen Aufpreis sogar kabellos. Ein Jahr WeConnect Plus ist Serie, danach muss für die Dienste regelmäßig gezahlt werden. VW bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z. B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet – sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls unterstützt. Darüber hinaus sind Verkehrs-Informationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhältlich, auch Remote-Dienste werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man darüber hinaus ein stärkeres Soundsystem samt Subwoofer, das von beatsaudio kommt.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Sitzreihe ist gut. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern zurückschieben, was für ein kompaktes

Cabrio ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt noch ein gutes Stück großzügiger aus. Das Raumgefühl ist trotz der durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

3,7 Raumangebot hinten

Das nur mit zwei hinteren Sitzplätzen ausgestattete T-Roc Cabrio bietet für zwei Insassen trotz der geringen Innenbreite ordentlich Platz. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für ebenfalls etwa

1,85 m große Insassen. Über den Köpfen wäre noch mehr Platz, hier würden erst ab 1,90 m große Menschen mit dem Dachhimmel in Kontakt kommen.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variationsmöglichkeiten der Sitze beschränken sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Der T-Roc bietet vorn praktische Ablagen, die Türfächer sind groß genug und reichen für Einliterflaschen. Es gibt vorn zwei Becherhalter, ein Ablagefach vorn in der Mittelkonsole und ein ebensolches als geschlossene Variante unter der Mittelarmlehne. Unter dem Fahrersitz befindet sich ein Fach für eine Warnweste, unter

dem Beifahrersitz eine praktische Schublade. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, allerdings nicht klimatisiert. Abschließbar ist es – wichtig bei einem Cabrio.

⊖ Hinten bietet das T-Roc Cabriolet bis auf die beiden geschlossenen Lehnentaschen keine zusätzlichen Verstaumöglichkeiten.

2,6 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.

2,6 Sitze

Die beim T-Roc R-Line serienmäßigen Komfort-Sportsitze vorn sind höhenverstellbar und haben eine elektrisch einstellbare Lendenwirbelstütze dabei. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Die optionale Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe eingestellt werden. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorn ausreichend gepolstert. Optional gibt es wie beim Testwagen eine Lederausstattung, dann hat man auch beheizte Scheibenwaschdüsen und eine

Warnleuchte für den Waschwasserstand. Manchmal sind die Paketzusammenstellungen der Hersteller für Außenstehende schlichtweg nicht zu durchschauen.

Hinten geht es deutlich weniger komfortabel zu. Zwar bieten Lehne und Sitzfläche eine passable Konturierung, die Sitzposition leidet allerdings unter der etwas zu steilen Lehne sowie unter der unbequemen, weil unzureichend gepolsterten Armauflage an der Seitenverkleidung hinten.

3,5 Innengeräusch

Im Vergleich zum T-Roc mit Blechdach ist das Cabrio zwar messbar lauter, aber nicht viel. Die recht alte Dachkonstruktion ist keine schlechte. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 70,2 dB(A).

Der Motor ist stets zu hören, unter Last recht dominant. Seine

akustische Dämmung sollte deutlich besser sein, im Golf beispielsweise ist der Motor mit all seinen Betriebsgeräuschen signifikant leiser. Bei höheren Geschwindigkeiten steigen Windgeräusche überdurchschnittlich an, die allgemeinen Fahrgeräusche liegen noch im guten Bereich.

3,1 Klimatisierung

Obwohl die R-Line-Ausstattung im T-Roc die teurere der beiden ist, gibt es ab Werk nur eine Klimaanlage. Für eine Klimautomatik muss man extra bezahlen. Sie ist als Zweizonen-Variante ausgelegt und verfügt über eine automatische Umluftsteuerung mit Luftgüte- und Beschlagsensor. Die Intensität der Klimatisierung kann in drei Stufen variiert werden. Optional erhältlich sind auch Sitzheizung vorn, Lenkradheizung sowie eine Standheizung mit Fernbedienung.

⊖ Vor dem Facelift konnte man den Luftstrom aus den Lüftungsdüsen noch unabhängig von der Austrittsrichtung über Drehrädchen an jeder Düse separat regulieren - mit dem Facelift wurde diese Mechanik eingespart. Der Rotstift ist auch bei diesem VW merklich durch die Ausstattung gefahren.

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 recht

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 5,6 s, für die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h benötigt

man 6,9 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.

⊖ Das Anfahrverhalten – gemessen von 15 auf 30 km/h im zweiten Gang – ist mit 3,6 s unterdurchschnittlich.

2,8 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 Benzinmotor durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein recht rauher 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 recht 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ VW hat das T-Roc Cabriolet passend abgestimmt, es liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen das kompakte SUV-Cabrio kaum aus der Ruhe. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Bereich. Lupft 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 durch-

drehende Vorderräder abzubremsen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Wolfsburger eine gute 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 Kipptendenzen bestehen nicht, das ESP regelt effektiv.

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 serienmäßige 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.

2,9 Bremse
























⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht das T-Roc Cabriolet durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein nur mittelmäßiges Ergebnis. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,0 SICHERHEIT

1,7 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 Notbremsystem warnt den Fahrer optisch, akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten leitet das System sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremsystem) 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 Geschwindigkeits-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	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)

begrenzer - einen reinen Tempomaten gibt es dagegen nicht. Ein Spurwechselassistent (Blind Spot) samt Querverkehrserkennung ist gegen Aufpreis zu haben.

2,2 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). Durch zusätzliche Karosserieversteifungen im Frontscheibenrahmen, in den Türen und in den Seitenstrukturen soll das Cabriolet das gleiche Sicherheitsniveau bieten wie das SUV. Für den Fall eines Überschlags hat das T-Roc Cabriolet ein Überrollschutzsystem an Bord. Registriert das System einen drohenden Überschlag, schnellen zwei Stahlplatten hinter den Fondkopfstützen nach oben und schützen dadurch die Köpfe der Fondinsassen.

Der Wolfsburger ist serienmäßig mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags vorn ausgestattet. Optional gibt es das proaktive Insassenschutzsystem, das vor einem drohenden Unfall die vorderen Sicherheitsgurte strafft und die Scheiben weitgehend schließt. Ebenso gibt es Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf allen Sitzplätzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von fast zwei

Metern guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 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 Insassen wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint 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.

⊖ 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 unter Umständen schlecht zu erreichen ist.

1,9 Kindersicherheit

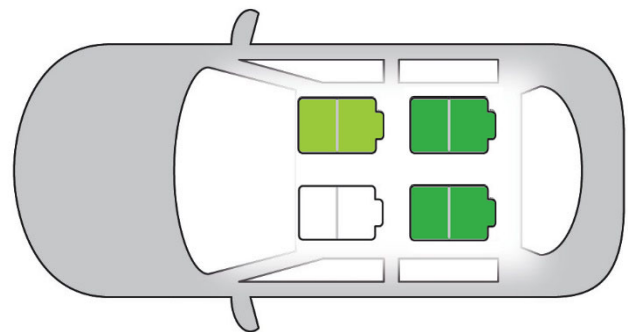
⊕ Im Bereich Kindersicherheit schneidet der T-Roc im Crashtest nach Euro NCAP Norm gut ab und kann 87 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die beiden Fondsitze sind mit Isofix-Haken ausgestattet, der Beifahrersitz leider nicht. Die Airbags auf diesem Platz lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden; je nach Kindersitzausführung ist die nicht abziehbare Kopfstütze ungünstig.

Mit den Gurten lassen sich Kindersitze gut befestigen, die Gurtschlösser hinten sind fixiert, so dass auch ein einhändiges Angurten möglich ist. Auf den beiden Rücksitzen empfiehlt sich der Einbau über die Isofixbefestigungen samt Ankerhaken. Will man dort eine platzeinnehmende Babyschale samt Stützfuß und Basis 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. Es empfiehlt

sich wie immer vorher zu testen, welche Konfigurationen je nach Kindersitzmodell möglich sind.

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 lediglich an den A-Säulen und an der oberen Kante der Motorhaube. Von Vorteil

ist der serienmäßige Notbremsassistent mit Personen-erkennung, der einen Aufprall verhindern oder zumindest abschwächen kann, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2

⊖ Das T-Roc Cabriolet R-Line 1.5 TSI DSG erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 7,3 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 200 g/km - das reicht nur für magere 17 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation auskuppelt und den Motor im Leerlauf betreibt. Das klappt auch bei Autobahngeschwindigkeiten. Innerorts liegt der Verbrauch des Benziners bei 7,2 l, außerorts bei 6,5 l und auf der Autobahn bei hohen 8,7 l Super alle 100 km. Einen riemengetriebenen Startergenerator mit Lithium-Ionen-Pufferbatterie wie beim Golf eTSI gibt es für den T-Roc nicht.

1,3 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

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für das getestete Basismodell des T-Roc Cabriolets als 1.5 TSI R-Line mit dem Doppelkupplungsgetriebe beträgt 40.330 Euro. Damit ist der offene T-Roc über 4.000 Euro teurer als die geschlossene Variante, selbstbewusst eingepreist also. Die Basisausstattung ist etwas unausgewogen - einerseits sind Dinge wie der Notbremsassistent und der Spurhalteassistent dabei, andererseits muss man für heutzutage selbstverständliche Dinge wie die Klimaautomatik Aufpreis bezahlen. Für angemessenen Komfort und mehr Sicherheit sollte man also noch den einen oder anderen Tausender investieren. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist das kompakte SUV-Cabrio auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Die Steuer liegt bei 146 Euro und damit noch im Rahmen. Haftpflicht (Klasse 12) sowie Teil- und Vollkasko (16/19) fallen günstig aus. Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder zwei Jahren liegen.

Verbrauch

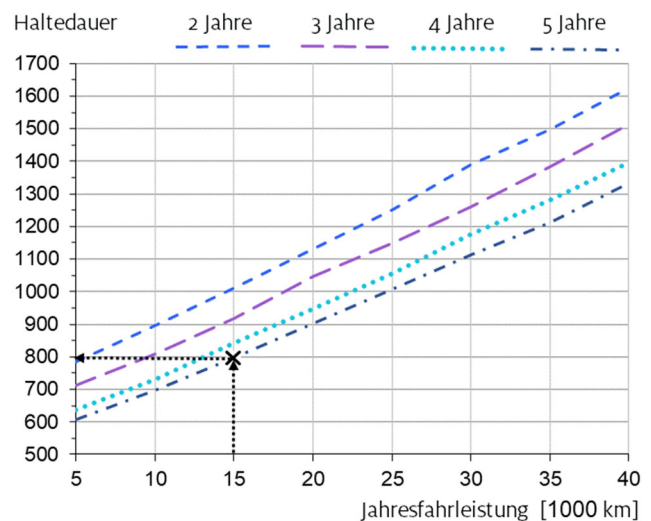
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Bereich Schadstoffe 47 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 17 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 64 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 795 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T-Roc Cabriolet 1.0 TSI OPF Style	T-Roc Cabriolet 1.5 TSI OPF ACT Style
Aufbau/Türen	SUV/2	SUV/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500
0-100 km/h [s]	12,3	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,4/6,3 S	5,6/6,5 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	124/142	128/149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/16/19	12/16/19
Steuer pro Jahr [Euro]	121	149
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	706	742
Preis [Euro]	32.975	35.865

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-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, 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	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	130 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.271/1.811/1.527 mm
Leergewicht/Zuladung	1.536/374 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	284 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80 kg/-
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Osnabrück

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/6,5/8,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	173 g/km (WTW* 200 g/km)
Reichweite	685 km
Innengeräusch 130 km/h	70,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.536/374 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/470/470 l

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

Betriebskosten	184 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	83 Euro	Wertverlust	465 Euro
Monatliche Gesamtkosten	795 Euro		
Steuer pro Jahr	146 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/16/19		
Basispreis T-Roc Cabriolet 1.5 TSI OPF ACT R-Line DSG	40.330 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.02.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	51.560 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.445 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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	1.045 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	400 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	740 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 (abnehmbar)	785 Euro
Metalllackierung	ab 660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	3,1	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,3	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,9
Innenraum	2,5	Sicherheit	2,0
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	3,7	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	2,8
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	4,3
Federung	2,0	Schadstoffe	1,3
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	3,1		

Stand: August 2022

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.