



VW T-Roc 1.5 TSI OPF R-Line

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

VW hat wie die letzten Jahrzehnte auch 2022 die Zulassungsstatistik in Deutschland dominiert. Hinter den Dauerbrennern Golf und Tiguan belegt dabei der T-Roc den dritten Platz. Das Kompakt-SUV ist seit 2017 auf den Markt und erhielt Ende 2021 ein Facelift. Während sich die äußerlichen und technischen Änderungen im Rahmen hielten, hat sich beim Armaturenbrett einiges getan. Dessen Oberseite besteht nun nicht mehr aus schnödem Hartplastik, zudem hat VW die Mittelkonsole neugestaltet. Leider wurden in diesem Zuge die Drehregler für die Lüftungsdüsen eingespart und das Bedienelement der Klimaautomatik von konventionellen Tasten und Drehreglern auf Touchflächen umgestellt, was die Handhabung im Alltag deutlich erschwert. Gleiches gilt für das neue Multifunktionslenkrad, auch hier ist die neue Technik mehr Fluch als Segen. Abgesehen von der in Anbetracht der saftigen Preise doch dürftigen Materialanmutung kann man dem T-Roc wenig vorwerfen. Die Raumökonomie ist VW-typisch gut und die Fahreigenschaften sind mit der optionalen adaptiven Dämpferabstimmung nicht nur sicher, sondern auch auffallend komfortabel. Der 150 PS starke Turbobenziner garantiert gute Fahrleistungen und in seiner jüngsten Entwicklungsstufe (TSI evo 2) auch bemerkenswert niedrige Schadstoffemissionen – der Vierzylinder soll sogar die kommende Abgasnorm Euro 7 erfüllen. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q2, KIA Stonic, Hyundai Kona, Seat Ateca, Skoda Karoq.

+ bequemer Einstieg, komfortable und sichere Fahreigenschaften, LED-Scheinwerfer Serie, kräftiger Motor mit geringen Schadstoffemissionen

- auch nach Facelift dürftige Materialanmutung, recht hoher Verbrauch, hoher Fahrzeugpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,7
	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 im direkten Sichtbereich; 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. Alle Anbauteile sind sauber zusammengefügt, 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

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 515 kg – das genügt locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt es 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 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

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 T-Roc R-Line 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 Rückwärtsfahren. Optional dagegen gibt es die empfehlenswerte Rückfahrkamera unter dem hinteren VW-

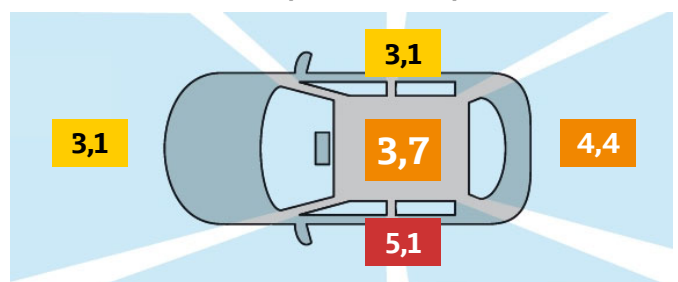
erwarten. Das Armaturenbrett ist jetzt oben geschäumt und am Rand mit einer angedeuteten Naht versehen. Dafür wurde an der Mechanik der Lüftungsdüsen gespart, die Rädchen zum Regulieren der Luftmenge sind verschwunden. In der Summe ist das Gebotene für den Fahrzeugpreis noch immer dürftig. Je genauer 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 Haltestab offengehalten, eine Gasdruckfeder gibt es nicht. Es bleibt also auch mit dem Facelift dabei: VW sollte entweder die Materialqualität ernsthaft aufwerten oder den Preis nach unten anpassen.

verfügt (660 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 durchschnittlich große Wendekreis beträgt 10,8 m.

⊖ Wir vermissen einen wirkungsvollen Fehlbetankungsschutz, der versehentliches Betanken mit Dieselmotorkraftstoff verhindert.

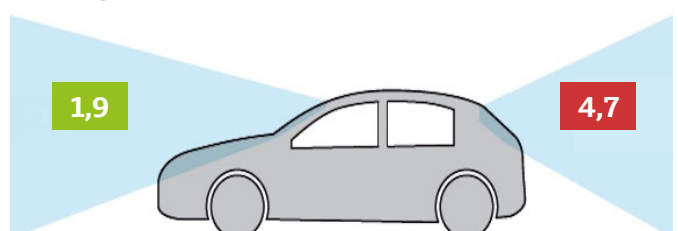
Rundumsicht

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.



Emblem, die sich bei Nichtgebrauch einklappen und damit bei schlechter Witterung vor Schmutz geschützt ist. Ebenso in der Aufpreisliste findet sich mit dem 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 LED-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 (Serie), 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.



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

2,3 Ein-/Ausstieg

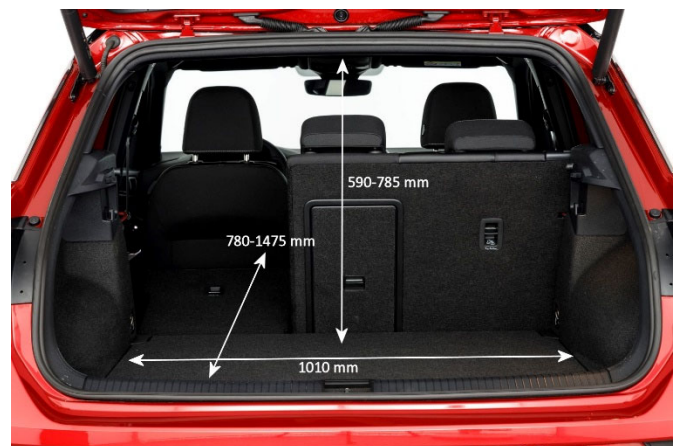
⊕ Beim Ein- und Aussteigen bietet der T-Roc mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem "normalen" Kompaktauto wie einem Golf. Denn die Sitzflächen befinden sich mit 48 cm über der Straße in günstiger Höhe, außerdem sind die Türausschnitte höher und breit genug. Nur der Schweller liegt 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 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.

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.



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). Personen bis 1,90 m müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt mit 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 serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist die für den Beifahrersitz nach vorn klappbare Lehne - praktisch, 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.

2,8 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Der T-Roc ist mit einem weit oben positionierten und zum Fahrer hin geneigten acht Zoll großen Touchscreen ausgestattet, welches über zwei hilfreiche Drehregler für die Lautstärkeregelung (links) und sowie das Navigieren durch das Infotainmentssystem (rechts) verfügt. Ordert man wie im Testwagen das mit 9,2 Zoll etwas größere Navi Discover Pro, dann entfallen die praktischen Regler, was die Bedienbarkeit deutlich erschwert. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. 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. Das sieht zwar schick aus, die Bedienbarkeit ist durch den Wegfall der haptischen Tasten und Drehregler aber deutlich schlechter - hier wurde die gute Handhabung einer modernen Optik geopfert. Glücklicherweise arbeitet die Automatikfunktion sehr zuverlässig, so dass selten manuelles Eingreifen erforderlich ist.



Die Oberseite des Armaturenbretts ist seit dem Facelift geschäumt, die Materialanmutung insgesamt aber immer noch dürrig. Die Bedienbarkeit leidet unter den Touchflächen des Multifunktionslenkrads und der Klimateinheit.

⊕ Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel 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 gut ablesen. Leider verschwindet die Skalierung unterhalb der digitalen zeigernadeln, was das genaue Ablesen von Geschwindigkeit und Motordrehzahl erschwert. Zahlreiche weitere Anzeige-Optionen (große Navigkarte, reduzierte Ansicht) und Personalisierungsmöglichkeiten stehen als Alternative zur

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als R-Line ist 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) ausgestattet. Optional sind zwei Navigationssysteme erhältlich, die auch eine Sprachbedienung beinhalten. Praktisch: Das System "Discover Media" kann später freigeschaltet werden. Ordert man das Top-Navigationssystem „Discover Pro“ sind neben Echtzeit-Verkehrsinformationen

2,3 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

3,6 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, die Karosserie-Seitenlinie relativ hoch und der Dachhimmel dunkel 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 verbauten Technik des Schiebedachs lässt die Kopffreiheit nur wenig schrumpfen, trotzdem sollte man abwägen, was einem wichtiger ist.

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 wie bei VW üblich.

und weiteren Online-Funktionen auch eine rudimentäre Gestensteuerung sowie ein Sprachbediensystem dabei, das ebenfalls unspezifische Sprachbefehle verarbeiten kann. Ebenfalls gegen Aufpreis sind ein Beats-Soundsystem sowie eine induktive Ladefunktion für das Smartphone erhältlich.

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

trotz der durchschnittlichen Innenraumbreite und des beim T-Roc R-Line dunklen Dachhimmels angenehm. Gegen Aufpreis gibt es ein Panorama-Schiebedach, das mehr Licht in den Innenraum lässt.



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

3,1 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 - kleine Dosen halten wegen fehlender Klemmnasen jedoch schlecht - 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

⊕ Der T-Roc R-Line ist ab Werk mit einem straffer abgestimmten Sportfahrwerk ausgerüstet. Wer gesteigerten Wert auf einen guten Federungskomfort legt, der sollte sich überlegen, die adaptive Dämpferregelung zu ordern. Neben der automatischen Anpassung der Dämpfung bietet dieses Extra die Möglichkeit, den Charakter der Dämpfung zu beeinflussen. Die Unterschiede zwischen Sport und Comfort sind deutlich zu spüren. 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 Temposchwellen 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 R-Line-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 bequemereren 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.

2,9 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 68,5 dB(A) - das ist eine recht hohe Lärmbelastung. Der Motor ist hauptsächlich unter Last und bei höheren 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 Ausstattung im T-Roc R-Line 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 Beschlagsensor. Die Intensität der Klimatisierung kann in drei Stufen variiert werden. Optional erhältlich sind auch eine Lenkradheizung, eine Standheizung

mit Fernbedienung und getönte hintere Scheiben ab der B-Säule erhältlich, die Sitzheizung für die vorderen Sitze ist hingegen serienmäßig an Bord.

⊖ 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.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Dank Turbounterstützung liefert der Vierzylinder mit 1,5 l Hubraum maximal 150 PS und schickt bereits ab 1.500 Touren bis zu 250 Nm Drehmoment an das Getriebe - in der Praxis müssen knapp 2.000 Umdrehungen pro Minuten anliegen, ehe der Direkteinspritzer voll bei Kräften ist. Das kompakte SUV mit diesem Motor absolut angemessen motorisiert, das Aggregat zieht sauber und gleichmäßig durch. Der

Überholvorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in 5,1 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 knapp zwei Sekunden. VW verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 8,6 s, bei Bedarf rennt der T-Roc 1.5 TSI bis zu 205 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min trotz der variablen Turbinengeometrie (VTG) des Abgasturboladers 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.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die manuelle Sechsgang-Schaltung lässt sich auf recht kurzen Wegen leichtgängig, exakt und mühelos bedienen. In Kombination mit der gut dosierbaren Kupplung kommt durchaus Spaß beim Schalten auf. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Ganganschlüsse

passen gut, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit durchschnittlichen 2.500 1/min. Die elektrische Handbremse verfügt neben einer Berganfahrhilfe über eine Autohold-Funktion.

2,4 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. 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 durchdrehende Vorderräder abzubremsen. 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.

2,9 Bremse
























Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der T-Roc im Durchschnitt 36,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist lediglich 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.

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)

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 11/2017) erreicht der T-Roc mit 96 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Resultat. Das kompakte SUV ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorne sowie von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. 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.

⊖ 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.

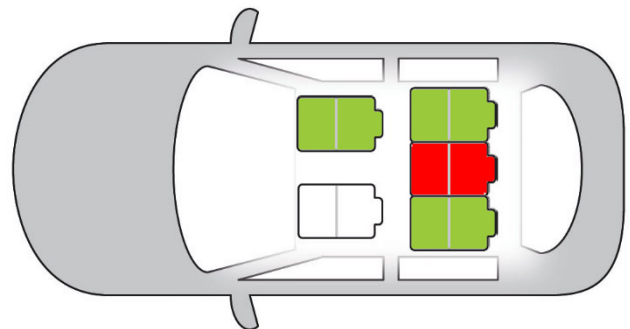
2,3 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit hat der T-Roc im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 11/2017) 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 Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 11/2017) 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.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Der T-Roc 1.5 TSI erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 180 g/km - das reicht nur für mäßige 23 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Der Einsatz eines 48-V-Mildhybridsystems könnte den recht hohen

Verbrauch zumindest etwas senken, ist für den T-Roc jedoch nicht erhältlich. Innerorts liegt der Verbrauch des Benziners bei 7,2 l, außerorts bei 6,2 l und auf der Autobahn bei 7,7 l Super alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Dreiwegekatalysator und der Partikelfilter wurden bei der neuesten Ausbaustufe des 1.5 TSI, den VW TSI evo 2 nennt, näher am Motor platziert. Dies hat zur Folge, dass die beiden Reinigungssysteme schneller ihre Arbeitstemperatur erreichen und die Schadstoffreinigung dadurch wirksamer arbeitet. Zudem Die Maßnahme zeigen Wirkung, wie die Messwerte aus dem ADAC Ecotest belegen. Besonders der Kohlenmonoxid-Ausstoß (CO) bei hoher Last und die Anzahl der Partikel konnte gegenüber dem bereits guten Vorgängermotor nochmals deutlich gesenkt werden. So erhält der T-Roc 1.5 TSI für den Bereich Schadstoffe die Maximalausbeute von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 23 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 73 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

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	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

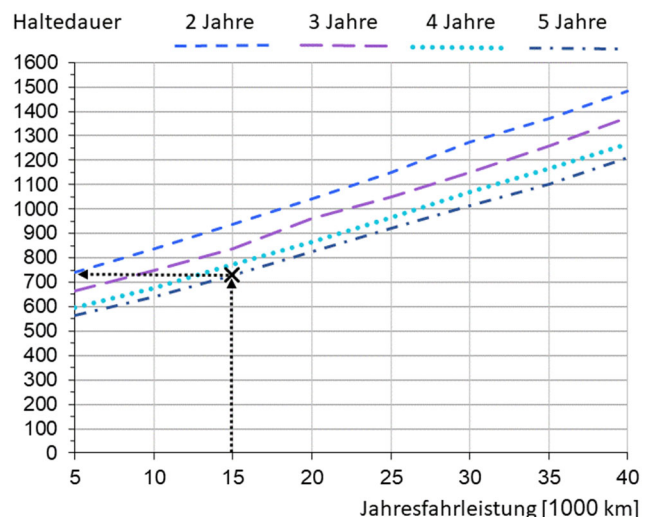
2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit dem Facelift ist der T-Roc noch teurer geworden und kürzlich hat VW für nahezu die komplette Modellpalette die Preise nochmals erhöht. Der Grundpreis für den getesteten T-Roc 1.5 TSI R-Line liegt aktuell bei 35.280 Euro, das ist für ein Kompakt-SUV ein sehr stolzer Preis. Wer auf das sportliche Zierrat der R-Line-Variante verzichten kann und zu einer niedrigeren Ausstattungslinie greift, kann viel Geld sparen. Die Ausstattung ist recht umfangreich, mit einigen zusätzlichen Extras wie im Falle des Testwagens bewegt sich der T-Roc zielstrebig auf die 45.000-Euro-Marke zu - auch weil VW manche Optionen an teure Pakete bindet. 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 727 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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 114 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind sehr

günstig (Haftpflicht 12) bis moderat (Teilkasko 20, 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
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	110 (150)	140 (190)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	300/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	10,8	8,6	6,8	10,4	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	205	218	187	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,9 S	6,0 S	7,4 S	4,6 D	4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	133	135	167	121	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/16/20	12/16/20	12/18/22	13/17/22	13/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	99	114	208	243	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	612	687	854	668	786
Preis [Euro]	25.800	30.900	42.410	29.400	36.750

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), OPF	
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	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	135 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.236/1.819/1.584 mm
Leergewicht/Zuladung	1.339/511 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1.290 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660/1500 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 (2.+3.Gang)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,5/10,1/17,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 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	7,2/6,2/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	155 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.335/515 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/745/1.145 l

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

Betriebskosten	161 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	80 Euro	Wertverlust	421 Euro
Monatliche Gesamtkosten	727 Euro		
Steuer pro Jahr	114 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/16/20		
Basispreis T-Roc 1.5 TSI OPF R-Line	35.280 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.08.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.180 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.323 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/-
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 710 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.280 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: März 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner