



VW T-Cross 1.0 TSI OPF R-Line DSG (7-Gang)

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (85 kW / 116 PS)

Der T-Cross ist das Einstiegsmodell in die Welt der SUV von Volkswagen. Vor dem Facelift 2024 hat man dem Wolfsburger seine Herkunft aus dem Kleinwagen-Segment allerdings noch deutlicher angesehen, mit dem Update haben sich einige Details geändert. So hat sich VW die Kritik an der Materialqualität zu Herzen genommen und allen voran die Instrumententafel wertiger gestaltet. Zudem kommt der kompakte Bordsteinkraxler nun serienmäßig mit LED-Scheinwerfern, in der höchsten Ausstattungsvariante R-Line sogar mit funktionsreichem Matrix-Licht. Leider haben die Wolfsburger im gleichen Atemzug neuen Raum für Kritik geschaffen: Die Klimaautomatik verfügt nicht mehr über Tasten und Drehregler, sondern muss jetzt mittels ablenkungsintensiver Touchbuttons und Slider bedient werden. Das Raumgebot hingegen ist weiterhin lobenswert, selbst zwei Meter große Fahrer finden trotz kompakter Abmessungen Platz und genießen zudem noch ausreichend Kopffreiheit. Weitere Freiheiten bietet auch die optionale Anhängerkupplung: Ihre Stützlast wurde um 20 kg erhöht und packt jetzt auch zwei schwere E-Bikes. Trotz gewachsener Ausstattung bleibt das hohe Preisniveau der gewohnte Wehrmutstropfen: Der getestete Einliter-Benziner mit dem nun 116 PS starken Dreizylinder-Turbo und DSG-Getriebe kommt in der R-Line auf einen Testwagenpreis von beinahe 40.000 Euro - viel Geld, für mittlerweile ein bisschen mehr Auto. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 600, Ford Puma, Jeep Avenger, Nissan Juke, Renault Captur, Suzuki Vitara.

- ⊕ gutes Platzangebot, verbesserte Materialqualität, Matrix-LED-Scheinwerfer Serie, erhöhte Stützlast
- ⊖ ablenkungsintensive Klimabedieneinheit, hohes Preisniveau für einen Kleinwagen, kleinliche Ausstattungspolitik

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des T-Cross wurde sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist gut geschützt, in weiten Teilen sind extra Kunststoffschalen angebracht; nur der hintere Bereich wurde nicht extra verkleidet. Auf Türrahmenabdeckungen und doppelte Türdichtungen verzichtet VW, was nicht nur dem optischen Eindruck, sondern auch der Innenakustik schadet. Im Interieur sind alle Bauteile ordentlich eingepasst und klapperfrei installiert, zudem haben die Wolfsburger die Materialqualität ein Stück weit verbessert. Die Instrumententafel ist mit dem Facelift im oberen

und mittleren Bereich nicht mehr aus schnödem Hartplastik, sondern weich unterschäumt, was sich nun deutlich wertiger anfühlt. Die weiteren Verkleidungsteile im Innenraum sind - inklusive der vorderen Türbrüstung - weiterhin aus hartem Kunststoff gefertigt und holen einen zurück auf den Boden der Kleinwagen-Tatsachen, wenngleich so manches Chrom-Detail hier und dort dem Cockpit gut zu Gesicht steht.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, den man umständlich einfädeln muss - eine Gasdruckfeder wäre die eindeutig praktischere Lösung.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,2 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 645 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des fünfsitzigen Testwagens bei 476 kg - das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine Reling, mit einem passenden Träger kann man bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung wurde mit dem Facelift von 55 kg auf 75 kg angehoben und ermöglicht nun guten Gewissens den Transport von zwei schweren E-Bikes. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf dieser bis zu 1,2 t wiegen - falls er über eine eigene Bremse

verfügt. Ungebremste Anhänger sind bis maximal 640 kg erlaubt. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den T-Cross nicht lieferbar. Erfreulich handlich ist der kleinste unter den Wolfsburger SUVs im Stadtverkehr: mit 4,13 m Länge und 1,99 m Breite (inkl. Außenspiegel) passt man auch in beengte Parklücken; der Wendekreis von 10,6 m vereinfacht zudem das Rangieren.

2,7 Licht und Sicht

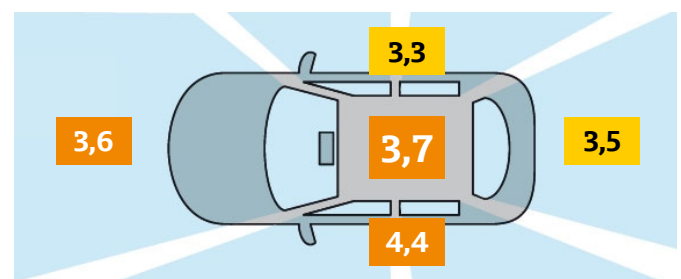
Die Abmessungen des T-Cross lassen sich recht gut abschätzen. Man hat insgesamt rundherum eine gute Sicht aus dem Auto, lediglich die breiten hinteren C-Säulen sowie die rechte B-Säule schränken die Sicht etwas ein, vor allem beim Abbiegen oder rückwärts einparken fällt das auf. Die ADAC-Rundumsichtmessung bestätigt den subjektiven Eindruck aus



Die breiten Dachsäulen und nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

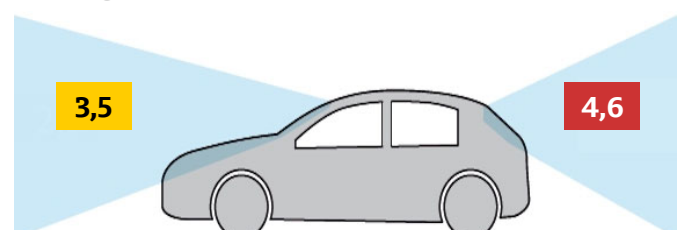
Rundumsicht

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.



dem Alltag, hier erzielt der T-Cross ein noch zufriedenstellendes Ergebnis. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, möchte VW mit einigen Assistenten wieder ausgleichen. So gibt es beim T-Cross R-Line serienmäßig Parksensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt. Optional erhältlich ist überdies eine Rückfahrkamera, die allerdings nicht schmutzgeschützt positioniert ist, sondern offen in der Griffleiste der Heckklappe hängt. Während der T-Cross mit dem Facelift nun immer mindestens mit normalen LED-Scheinwerfern ausgeliefert wird, besitzt die R-Line serienmäßig die hochwertigen Matrix-LED-Scheinwerfer - mehr als ein Ausstattungsdetail in der Kleinwagenklasse. Das sogenannte

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim T-Cross gelingt leicht, einzig die Schweller könnten noch etwas niedriger sein. Aber ansonsten befindet sich die Sitzfläche mit etwa 51 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in günstiger Höhe und die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei; dabei werden die Türen vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, auch an Steigungen. Gegen Aufpreis bekommt man ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an den beiden Vordertüren und am Kofferraum. Das System lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung

3,1 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 310 Liter; die verschiebbare Rückbank befindet sich dabei in der hintersten Position. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 410 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 670 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.140 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 50 Liter Platz - allerdings sollte man dort nichts "Verkratzendes" verstauen, weil die Mulde nur lackiert, aber sonst nicht weiter geschützt ist. Platziert man den einstellbaren Kofferraumboden

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

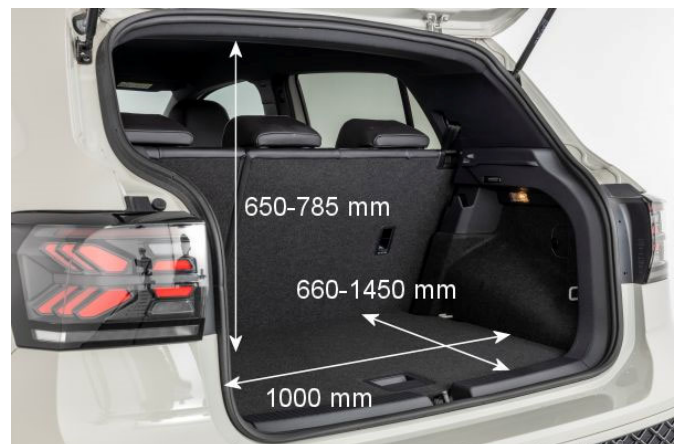
Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist jedoch sehr praktisch. Auch über 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf

IQ.LIGHT kann seine Leuchtelemente einzeln ansteuern und damit einen dynamischen Fernlichtassistenten umsetzen, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Darüber hinaus bietet der T-Cross ein statisches Kurvenlicht, das beim Abbiegen die seitliche Ausleuchtung verbessert. Für einen automatisch abblendenden Innenspiegel muss man dennoch einen Aufpreis bezahlen, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der Rechte muss ohne diesen auskommen, der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten. Weiterführende Informationen dazu gibt es unter www.adac.de/keyless.

⊖ Es gibt am Dachhimmel keine Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen wie auch während der Fahrt hilfreich und praktisch sein können.



Immerhin 310 l Gepäck passen in den Kofferraum des T-Cross.

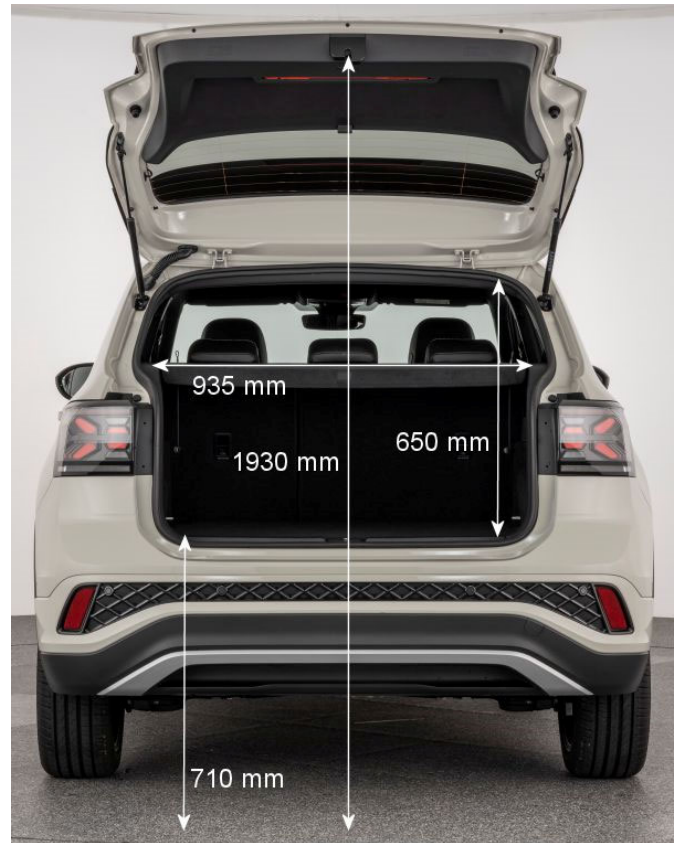
in der oberen Position, kann man etwa 55 Liter des Ladevolumens nach unten abtrennen.

Sorgen machen, da die Klappe sehr weit nach oben schwingt; nur wer noch größer ist, sollte auf das etwas abstehende, aber immerhin mit Kunststoff ummantelte Heckklappenschloss achten, um sich nicht seinen Kopf zu stoßen. Die Ladekante

liegt 71 cm über der Straße und damit insgesamt günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit zwei Zentimetern beim Be- und Entladen kaum - wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist; in der unteren Position steigt die Stufe innen auf knapp 17 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, auch weil sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine weitgehend ebene Ladefläche ergibt. Die Kofferraumabdeckung lässt sich unter dem Ladeboden verstauen. Lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Leuchte stört etwas.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es für den T-Cross nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Die Lehnenteile kann man von vorn oder mit etwas Geschick auch vom Kofferraum aus entriegeln, sie fallen dann weitgehend von alleine um. Auch praktisch und Serie: Man kann die Rückbank 14 Zentimeter längs verschieben. Leider geht das nur im Ganzen, weil die Rückbank nicht geteilt ausgeführt ist. Außerdem entsteht hinter der nach vorn geschobenen Rückbank ein großer Spalt, über den Gegenstände in die Reserveradmulde oder unter die Rücksitze rutschen können - keine besonders elegante Lösung. Seitliche Fächer im Kofferraum zum Verstauen kleiner Gegenstände gibt es keine, es sind aber zwei Taschenhaken links und rechts vorhanden. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es acht (!) stabile Verzurrösen in unterschied-



Die Ladekante liegt 71 cm über der Straße und damit insgesamt günstig.

lichen Höhen im Ladeabteil. Die Lehne des Beifahrersitzes lässt sich umklappen, so können im kompakten T-Cross sogar sehr lange Gegenstände transportiert werden.

2,5 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Im Cockpit des T-Cross hat sich mit dem Facelift im Detail einiges getan. Die analogen Instrumente weichen nun serienmäßig einer einfachen digitalen Instrumentenkombination. Gegen Aufpreis gibt es eine noch eine höherwertige Variante, die deutlich mehr Ansichtsmöglichkeiten bietet - unter anderen lässt sich großflächig eine Navigationskarte anzeigen. Der Monitor des Infotainmentsystems ist hoch platziert, gut ablesbar und bietet nicht nur in der Top-Version mit einer Displaydiagonale von 23,4 cm ausreichend Platz für die dargestellten Inhalte.

Alle Schalter mit Ausnahme der Beleuchtungstasten am Dachhimmel sind vorbildlich beleuchtet und damit im Dunkeln gut zu finden. Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung von Lenkrad (mit großem Einstellbereich) und Pedalerie für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag, allerdings fehlt eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument. Die elektrischen Fensterheber verfügen über eine

Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz - vor allem die Automatikfunktion ist im Kleinwagensegment nicht mehr selbstverständlich.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut, die Wertigkeit der verbauten Materialien sind seit dem Facelift deutlich verbessert. Leider hat jedoch die Bedienbarkeit dabei gelitten.

⊖ Mit dem Facelift positioniert VW den Monitor optisch freistehend auf der Instrumententafel, nimmt mit dem Top-System Discover Pro aber die beiden praktischen Drehregler zum Scrollen und Zoomen sowie zum Verstellen der Lautstärke. Darüber hinaus entfallen die um das Display angeordneten Schnellwahltasten. Das Klimabedienteil ist weiterhin recht tief angeordnet und vom Zentralsdisplay

getrennt, aber nicht mehr mit klassischen Tasten und Drehreglern ausgestattet - sofern man die Klimaautomatik bestellt. Die Klimabedienung setzt nun auf Touch-Tasten und Slider, die zwar modern aussehen, in der Praxis aber nur Nachteile bieten. Die Taste für den Warnblinker könnte an besser sichtbarer Stelle positioniert sein - wie etwa im Polo neben dem Monitor.

2,1 Multimedia/Konnektivität

In der Variante R-Line muss man sich die Infotainment-Ausstattung nicht mehr ganz so mühevoll zusammenstellen, wie in den Linien darunter, da das Wichtigste bereits serienmäßig an Bord ist. Dazu zählt neben dem DAB-Radio auch die Bluetooth-Telefonschnittstelle mit induktiver Ladeschale für das Smartphone. Letzteres kann dabei kabellos mit Apple CarPlay oder Android Auto verbunden werden, zudem gibt es vorn und hinten je zwei USB-C-Schnittstellen. Ein Navigationssystem ist

noch nicht inkludiert, dieses lässt sich aber mittels Freischaltung auch nachträglich noch aktivieren. Bereits serienmäßig vorhanden ist es bei den beiden Infotainment-Varianten "Discover Media" und "Discover Pro". Das letztgenannte ist im Testwagen verbaut und bietet neben einem größeren Touchdisplay auch Echtzeit-Verkehrsinformationen, eine Gestensteuerung sowie eine erweiterte Sprachbedienung.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von fast zwei Metern zurück schieben, was für ein SUV im Kleinwagen-Segment ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst 2,15 m große Menschen würden an den Dachhimmel reichen. Das

Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm. Ein Schiebe- oder Panoramadach ist für den T-Cross aktuell nicht verfügbar, zudem gibt es für die R-Line auch gegen Aufpreis keinen hellen Dachhimmel.

2,7 Raumangebot hinten

Der T-Cross bietet eine ganze Menge Platz auf der Rückbank - solange es sich nur zwei Erwachsene bequem machen wollen; bei dreien wird es aufgrund der nur mäßigen Innenbreite eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst über 1,90 m große Personen noch ordentlich sitzen - die Beinfreiheit ist sogar etwas großzügiger als die Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist hinten wie vorn angenehm, da die Seitenlinie nur moderat ansteigt und damit die Fensterflächen groß genug bleiben.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen und auf das Verschieben der Rückbank als Ganzes. Weder kann man die Rückbank zweigeteilt verschieben noch die Lehnen in der Neigung variieren. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit großen Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole praxistauglich. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, die aber nicht variabel gestaltet sind. Unter dem Fahrersitz kann man in einem kleinen Schubfach die Bedienungsanleitung unterbringen, unter dem

Beifahrersitz steht eine kleine Schublade beispielsweise für Sicherheitswesten zur Verfügung. Im Fond findet man Flaschenhalter in den Türfächern, geschlossene Lehnentaschen, ein kleines Fach am Ende der Mittelkonsole und Jackenhalter - Becherhalter gibt es keine. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,1 KOMFORT

2,9 Federung

Auch beim Facelift des T-Cross gibt es weiterhin nur das Serienfahrwerk. Es hinterlässt einen passablen Eindruck im Alltag, verhält sich aber nicht ganz so geschliffen wie die Fahrwerke in vielen anderen VW-Modellen. Offensichtlich war man bedacht, einen ordentlichen Komfort zu bieten, was zur Zielgruppe und zum Modell gut passt; andererseits macht der höhere Aufbau eine teilweise straffere Auslegung notwendig, um die volle Fahrsicherheit auch in kritischen Situationen zu gewährleisten. Innerorts ist der Komfort damit zufriedenstellend, er erinnert aber mehr an eine Pflichtübung als an eine Charmeoffensive. Die Insassen bekommen schlechte Straßenbeläge wie abgesenkte Kanaldeckel oder Fahrbahnkanten noch

recht deutlich mit. Vergleichsweise komfortabel federt der T-Cross jedoch über Kopfsteinpflaster. Auch Querfugen werden gut absorbiert und sind hauptsächlich akustisch wahrnehmbar. Durch die größere Bodenfreiheit und die längeren Federwege pariert das kleine SUV Geschwindigkeitshügel ganz ordentlich. Auf der Landstraße fallen nur sehr wellige Fahrbahnen negativ auf, die üblichen Unebenheiten schluckt das Fahrwerk recht gut. Entspannt unterwegs ist man auf der Autobahn, solange nicht regelmäßige Bodenwellen auftreten; je nach Ausprägung kommt der T-Cross damit nicht so einfach zurecht, was zu unruhigen Karosseriebewegungen führt - die aber außer für das Komfortempfinden harmlos sind.

3,1 Sitze

In der R-Line kommt der T-Cross serienmäßig mit den Sport-Komfortsitzen. Diese bieten eine Höheneinstellung für beide Vordersitze sowie eine Einstellung von Längsposition und Lehnenneigung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angemessen, es ergibt sich ein guter Sitzkomfort und ein passender Seitenhalt. Die manuelle Zwei-Wege-Lordosenstütze für die Vordersitze ist ebenfalls Serie, wie auch die Mittelarmlehne die längs verstellt werden kann. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorne ausreichend gepolstert,

hinten muss man mit hartem Kunststoff auskommen. In der zweiten Reihe geht es - die Armauflagen deuten es schon an - weniger komfortabel zu, zumindest gehört die Rückbank im T-Cross 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 straffen Polsterung, überdies stört der Mitteltunnel am Boden.

3,1 Innengeräusch

Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 68,6 dB(A) - VW hat den T-Cross zufriedenstellend gedämmt. Der Motor ist angemessen entkoppelt und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Windgeräusche

sind erst bei hohen Geschwindigkeiten zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich.

3,3 Klimatisierung

Selbst die höchste Ausstattungslinie R-Line bringt serienmäßig nur eine Klimaanlage mit. Gegen Aufpreis gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") kann einzeln angewählt werden, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Leider entfallen mit dem Facelift die Rädchen an den Ausströmern, um die Intensität unabhängig

von der Richtung zu beeinflussen. Eine automatische Umluftregelung ist nicht erhältlich. Die Sitzheizung vorn ist serienmäßig an Bord, für die Rücksitze ist sie nicht verfügbar, ebenso wenig eine Lenkradheizung. Eine Standheizung oder eine Frontscheibenheizung gibt es nicht, stärker getönte Scheiben hinten stehen in der Optionsliste.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

Der Dreizylinder-Turbobenziner leistet nun 116 PS (6 PS mehr als vor dem Facelift) und entwickelt weiterhin ein maximales

Drehmoment von 200 Nm, welches ab 2.000 1/min verfügbar ist. Damit ist der T-Cross für einen Kleinwagen vollkommen

ausreichend motorisiert, im Alltag kommt der Wunsch nach mehr Leistung nur selten auf. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der Wolfsburger gute Fahrleistungen ab. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in 6,1 s, von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 7,8 s.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner legt für einen Dreizylinder ausgesprochen gute Manieren an den Tag. Sowohl akustisch als auch was die Vibrationen betrifft schneidet der Motor hier mehr als ordentlich ab. Die Leistungsentfaltung kann ebenfalls überzeugen. Der 999 ccm große Benziner schiebt bereits ab knapp unter

Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt zügig, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,1 s. VW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 192 km/h.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt immer noch 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

2.000 Touren ordentlich an und wirkt im mittleren Drehzahlbereich recht kräftig. Zu hohe Drehzahlen sollte man dem Motor nicht abverlangen, denn oberhalb von 5.000 Umdrehungen lässt der Vorwärtsdrang spürbar nach.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der VW T-Cross bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich insgesamt spurstabil. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV durchschnittlich aus, sind freilich ausgeprägter als bei Polo oder Golf. Die Traktion geht in Ordnung, die moderate Leistung des Motors bringt die Vorderräder im Alltag selten an die Haftungsgrenze; nur wer beim Abbiegen unsensibel das Gaspedal

durchdrückt, lässt das kurveninnere Vorderrad kurz über den Asphalt scharren, auf rutschigem Untergrund greift ohnehin die Traktionskontrolle ein. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Wolfsburger unproblematisch, aber alles andere als dynamisch. Das ESP greift hilfreich ein und hält das SUV damit auf Kurs, besonders präzise kann man den T-Cross aber nicht steuern und es wird stets viel Tempo abgebaut.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung des T-Cross ist recht präzise und direkt. 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. Dank der guten

Rückmeldung und des passenden Ansprechens lässt sich der T-Cross zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen 2,7 Lenkradumdrehungen.

2,7 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der T-Cross 1.0 TSI durchschnittlich 35,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist ein ordentliches Resultat.

Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage gehen ebenfalls in Ordnung.

2,0 SICHERHEIT
























1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit dem Facelift lässt sich der T-Cross optional mit dem Travel Assist ausstatten, welcher eine automatische Distanzregelung mit der Spurführung kombiniert. Zudem lassen sich Tempolimits aus der serienmäßigen Verkehrszeichenerkennung in die Geschwindigkeitsregelung einbinden. In der Kleinwagenklasse bietet der T-Cross damit ein ausgereiftes Assistenzsystem für längere Autobahnetappen. Ohne, dass eine zusätzliche Ausstattung notwendig ist, hat der Wolfsburger ein Notbremssystem an Bord, welches den Fahrer optisch, akustisch und haptisch mit einem Bremsruck warnt. 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. Weiter ist ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig verbaut sowie eine Müdigkeitserkennung und eine Spurhalteassistent. Wiederum gegen Aufpreis bietet der T-Cross noch einen Spurwechselassistenten mit Totwinkelwarner und einen Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge, Fahrradfahrer oder Personen den Bereich hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt - sehr hilfreich beim Ausparken in unübersichtlichen Situationen. Im Falle einer Notbremsung signalisiert der T-Cross dies mit flackernden Bremslichtern und aktiviert die Warnblinkanlage, sobald er den Stillstand erreicht hat.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der T-Cross erreicht im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm 97 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 05/2019). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis 1,75 m Größe - gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel nicht zu groß, so dass auch dieser bei größeren Menschen eine gewisse Abstützfunktion im Notfall übernehmen kann. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für den Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Ab Werk ist der T-Cross mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten Zusammenstoßes reduziert. Ebenso serienmäßig an Bord ist das Notrufsystem "eCall". Das Warndreieck ist in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht und damit gut zu erreichen.

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	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

⊖ Der Verbandkasten hat keinen definierten Platz mit eigener Halterung, platziert beispielsweise unter dem Kofferraumboden ist er im Notfall schlecht zu erreichen.

2,6 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der T-Cross 86 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrersitz ist für hohe Kindersitze ungünstig, da sich die Kopfstütze nicht abnehmen lässt. Er bietet wie auch die äußeren Rücksitze Isofix-Halterungen mit iSize-Freigabe. Beim Angurten von Sitzen zu beachten: Vorn wie hinten ist die Gurtgeometrie nicht optimal, manche Kindersitzmodelle finden nur schwer einen festen Halt. Mit Isofix ist die Montage problemlos möglich. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind angemessen "geschützt", zur Bedienung benötigt man den Schlüssel oder etwas Vergleichbares.

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Der T-Cross bietet einen guten Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ist die erhöhte Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2

Im Ecotest liegt der Verbrauch des 116 PS-T-Cross mit dem Einliter-Turbobenziner bei durchschnittlich 6,2 Liter Superbenzin auf 100 km - das ist heutzutage für ein kompaktes SUV in diesem Segment kein schlechter Wert, wenngleich auch nicht besonders sparsam. Das bedeutet eine CO2-Bilanz von 171 g pro km. Dafür erhält der Wagen 26 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,2, außerorts 5,6 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,3 l Super pro 100 km.

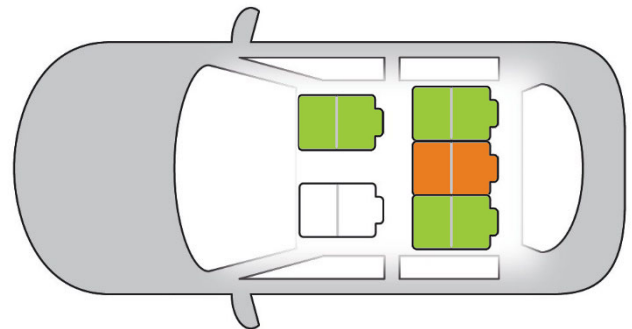
1,0 Schadstoffe

⊕ Beim Einliter-TSI werden die Abgase mit einem Otto-Partikelfilter gereinigt. Die Partikelemissionen reduzieren sich in Masse und Anzahl auf ein sehr niedriges Niveau. Auch die CO-Emissionen bei hoher Last fallen sehr niedrig aus. So kann

⊖ Der Fondmittelplatz ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten im Alltag kaum zur Kindersitzmontage geeignet.

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)

dass es am Ende zu 81 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Ab Werk ist der Wolfsburger mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

der T-Cross volle 50 Punkte bei den Schadstoffemissionen erzielen. In den Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigte der Wolfsburger seine sehr niedrigen Schadstoff-

emissionen. Insgesamt bekommt der T-Cross TSI mit dem 116 PS-Benziner 76 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,3 AUTOKOSTEN

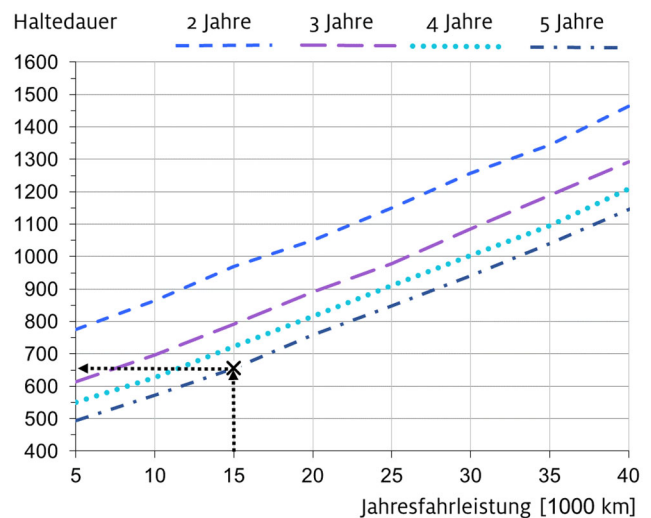
2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 34.185 Euro - nicht gerade wenig für ein kompaktes SUV, das in der Kleinwagenklasse angesiedelt ist. Die Serienausstattung ist in der höchsten Ausstattungsvariante aber schon reichhaltig, Optionen wie das Matrix-LED-Licht, Einparkhilfe vorn und hinten, Smartphone-Anbindung mit induktiver Ladeschale und die Sitzheizung sind bereits an Bord. Möchte man eine Klimaautomatik oder auch nur einen Regensensor, wird man aber auch im R-Line wieder freundlich zur Kasse gebeten. Der nahezu vollausgestattete Testwagen landet am Ende bei einem Gesamtpreis von 39.005 Euro. Positiv zu erwähnen ist der Travel-Assist. Mit moderaten 405 Euro Aufpreis bietet VW das ausgereifte Fahrassistentenprogramm zum günstigen Preis auch im Kleinwagensegment. Die Investition in ein höherwertiges Infotainmentsystem mit Navigation kann man sich angesichts der serienmäßigen Apple Carplay- und Android Auto-Anbindung durchaus sparen, zudem behält man im Vergleich zum teuersten System "Discover Pro" auch den haptischen Lautstärkeregler. Die laufenden Kosten halten sich dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung (HK: 12 TK: 19 VK: 16) in Grenzen. Ebenso die Steuer, sie liegt bei 95 Euro pro Jahr. Bei der Fahrzeug-Garantie ist VW geizig - wer mehr als die

serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleibt dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es verkauft wird.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 656 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T-Cross 1.0 TSI OPF	T-Cross 1.0 TSI OPF Life	T-Cross 1.5 TSI ACT OPF Life DSG (7-Gang)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/2000	250/1500
0-100 km/h [s]	11,3	10,1	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	193	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,6 S	5,6 S	5,9 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	127	127	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/16/19	12/16/19	12/16/19
Steuer pro Jahr [Euro]	86	88	114
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	540	597	654
Preis [Euro]	24.355	28.205	32.505

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	240/518/881
• Dachlast/Anhängelast [kg]	58/927
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,36
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	80,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	200

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	136 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.127/1.784/1.573 mm
Leergewicht/Zuladung	1.296/474 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455/1.281 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Pamplona

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R18 89V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7;
Wendekreis links/rechts	10,6 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,6/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.294/476 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/670/1.140 l

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

Betriebskosten	159 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	78 Euro	Wertverlust	358 Euro
Monatliche Gesamtkosten	656 Euro		
Steuer pro Jahr	95 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/16/19		
Basispreis T-Cross 1.0 TSI OPF R-Line DSG (7-Gang)	34.185 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.02.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.005 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.392 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	150 Euro°/Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/ab 405 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	550 Euro (Paket)°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	330 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	375 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 680 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/375 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	810 Euro
Metalllackierung	690 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: November 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat