



VW T-Roc 2.0 TDI Style 4MOTION DSG

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

Kleine SUVs liegen voll im Trend und es scheint kein Ende in Sicht. VW mischt nun auch bei den Kompakt-SUV mit und positioniert den T-Roc platzmäßig und mit seiner technischen Ausstattung zwischen Polo und Golf. Die Vorteile liegen im praktischen Zustieg und der günstigeren Übersicht im Verkehr. Die Nachteile sollte man jedoch auch beachten, etwas mehr Luftwiderstand und Gewicht wirken sich negativ auf den Verbrauch aus. Kommen Allrad und Automatik hinzu, macht es das nicht besser. So ergeht es auch dem T-Roc, der bekannte Zweiliter-TDI kann seine Spartalente im kleinen SUV nur bei niedrigem Tempo zeigen, je schneller man fährt, desto mehr steigt der Spritkonsum. Immerhin bleiben die Abgase recht sauber, die aktuellen SCR-Systeme von VW leisten gute Arbeit. Das Fahrwerk ist insgesamt sicher abgestimmt und bietet passenden Komfort. Wer adaptive Dämpfer möchte, muss aber zur Sport-Ausstattung greifen. Weniger komfortabel ist die Geräuschkulisse im Innenraum, der Motor ist stets deutlich zu hören, bei höheren Geschwindigkeiten ergänzt um Windgeräusche. Die unzulängliche Dämmung ist offensichtlich, das ist in einem Golf um Welten besser gelöst.

Nachdem der Audi Q2 als Technikverwandter schon das untere Ende der Wertigkeitsskala bei Audi markiert hatte, war es für den T-Roc von VW zu befürchten: es wird gespart, was geht. Direkt sichtbar wird das im Innenraum, der auf jegliche haptisch angenehme Oberflächenveredelung verzichtet, die meist auch optisch mehr hermacht. Am Ende steht man vor dem T-Roc, der technisch auf dem aktuellen Stand ist, aber schöne Details und angenehm leises Fahren weggespargt hat, und blickt fassungslos auf den Preis: im Falle des Testwagens knapp 45.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q2, Mercedes GLA, Mini Countryman, Mitsubishi ASX.

- +** bequemer Ein- und Ausstieg, gutes Platzangebot vorn, viele Assistenzsysteme lieferbar, kräftiger Motor, guter Fußgängerschutz
- Hartplastiklandschaft im Innenraum eines VWs unwürdig, Geräuschkulisse, erhöhter Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Die Karosserie hat VW sorgfältig verarbeitet, die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Lackierung ist qualitativ gut, allerdings nur in direkten Sichtbereichen; unter der Motorhaube wurde nur Grundierung aufgetragen, dort ist der Lack dunkelbraun bis schwarz - angesichts der orangen Außenfarbe ein unschöner Kontrast. Von der Außenfarbe gab es offensichtlich keinen Zentimeter zu verschenken, denn schon die Innenkanten der Kotflügel sind nicht mehr vollständig auslackiert. Den Unterboden hat VW im Bereich des Motors und der Seiten gut verkleidet, nur in der Mitte und hinten ist er etwas zerklüftet. Die Verarbeitung des Innenraums geht in Ordnung, nichts klappert oder knarzt auf schlechten Straßenbelägen. Aber...

⊖ Einen Volkswagen hat in den letzten Jahren immer ausgezeichnet, dass er etwas mehr geboten hat, als

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 6,0 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 915 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 475 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck reichen. Auf dem Dach gibt's optional eine praktische Relling, 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 1,7 Tonnen (bis 8 % Steigung 1,9 Tonnen) wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Reserverad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; es ist ein Reserverad

2,9 Licht und Sicht

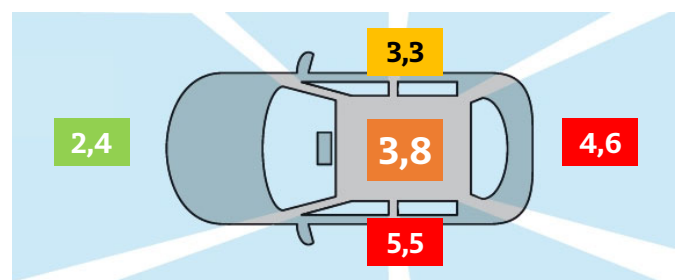
Für ein SUV ist der T-Roc vergleichsweise kompakt, seine Abmessungen lassen sich recht gut abschätzen. Man hat insgesamt eine gute Sicht aus dem Auto, weil die erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten vorderen und seitlichen Dachsäulen die Übersicht erleichtern; lediglich die sehr breiten C-Säulen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

unbedingt sein muss. Das Finish der Materialien war schön anzusehen und angenehm anzufassen. Mit der Positionierung Richtung Premium hat man auch die höheren Preise begründet. Im neuen T-Roc ist aber nur noch der hohe Preis geblieben, beim Material hat man gespart, was geht. Alles ist aus hartem Kunststoff, die sonst typische Liebe zum Detail sucht man vergebens. Stattdessen findet man immer noch mehr Sparmaßnahmen, je genauer man hinsieht. 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 von der Farbe noch von der Struktur. VW sollte dringend entweder das Materialfinish anpassen - oder den Preis.

in Fahrbereifung (Stahlfelge) oder ein Notrad lieferbar, abhängig von weiterer Ausstattung wie dem Soundsystem. Mit 4,23 m Länge ist der T-Roc für die Stadt noch recht praktisch, auch die Breite mit genau zwei Metern (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 10,8 m.

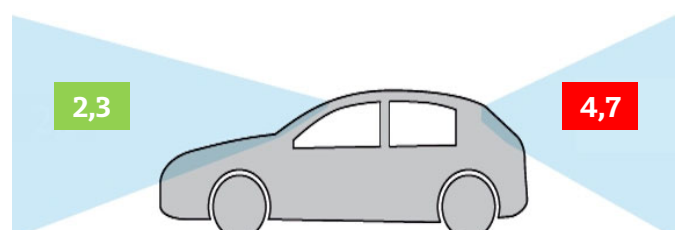
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden - fast alles kostet leider Aufpreis, selbst die Parksensoren vorne und hinten. Man kann sie auch um einen Parkassistenten erweitern, der beim Ein- und Ausparken das Lenken übernimmt und die Anweisungen zum Vorwärts- und Rückwärtsfahren gibt. Optional erhält man überdies eine Rückfahrkamera unter dem hinteren VW-Emblem, die sich bei Nichtgebrauch einklappt und damit bei schlechter Witterung vor Schmutz geschützt ist. Ebenso in der Aufpreisliste finden sich ein

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Wenn es ums Ein- und Aussteigen geht, bietet der T-Roc mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem "normalen" Kompaktauto. Denn die Sitzflächen befinden sich mit 49 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. 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, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch

3,5 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 245 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 335 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Der Kofferraumboden ist dabei in der oberen Position, lässt sich im Testwagen mit Subwoofer in der Reserveradmulde auch nicht mehr in die untere bringen (über Styroporeinlage blockiert). Unter dem hochklappbaren Boden finden etwa 85 Liter zwischen Reifenreparaturset, Verbandtasche und Lautsprecher Platz. Daher ergibt sich die deutliche Abweichung zur Werksangabe von 392 Liter, bei der Zusatzausstattungen gegenüber dem Basismodell nicht berücksichtigt werden. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 615 Liter verstauen.

2,6 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 vorhanden); die Funktion Easy Open, also das berührungslose Öffnen und Schließen der Klappe über einen Fußschwenk unter die

Fernlichtassistent und LED-Scheinwerfer, die jedoch über keine besonderen Lichtfunktionen verfügen. Nebelscheinwerfer muss man separat ordern, sie haben auch eine Abbiegelichtfunktion. 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.

heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr (z.B. VW Polo grundsätzlich ohne Haltegriffe). Eine Umfeldbeleuchtung über die Scheinwerfer und Heckleuchten sowie ein schlüsselloses Zugangssystem sind 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.

Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.015 Liter Volumen verfügbar.



Lediglich 245 l Gepäck passen in den Kofferraum des T-Roc.

Heckschürze, ist nicht lieferbar. Auch gut 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt mit knapp 76 cm sehr hoch über der Straße, Gepäck muss also recht weit angehoben werden.

Immerhin gibt es innen keine störende Stufe zur Ladekante, Ladeboden und Ladekante haben nur vernachlässigbare drei cm Höhenunterschied. Klappt man die Rücksitz-

lehnen um, entsteht eine weitgehend ebene Fläche. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört bei Dunkelheit.

2,4 Kofferraum-Variabilität

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

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

2,4 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit des T-Roc ist peppig gestaltet, im Falle des Testwagens mit metallic-orangefarbenen Applikationen und LED-Leuchtstreifen und -spots. Schon auf den ersten Blick fällt der weit oben positionierte und zum Fahrer hingeneigte acht Zoll große Touchscreen des optionalen Multimediasystems Composition Media auf. Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten, mit dem man sich durch die Menüs scrollen oder in der Navigationskarte zoomen kann. 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 ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, aber recht tief positioniert. Alle Schalter und Regler mit Ausnahme der Luftdüsenrädchen und der Lichtschalter im Dachhimmel sind beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden.

Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet. Die serienmäßigen analogen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Gegen Aufpreis werden die analogen Anzeigen durch ein breites digitales Display ersetzt; die Skalierung des analog angezeigten Tachos ist bis 60 km/h gut, darüber viel zu grob (Sprünge 60 - 100 - 140 usw.) und mehr Schätzeisen als präzises Instrument. Die zusätzlich digital angezeigte

Geschwindigkeit wird dann umso wichtiger. 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 serienmäßig ist die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion.

⊖ Ein Nachteil des schicken Multimedia-Bildschirms: Die Hochglanz-Oberfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt im T-Roc.



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

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der T-Roc ist serienmäßig mit einem Radio mit lediglich zwei Lautsprechern samt AUX-Anschluss sowie SD-Kartenschacht ausgestattet (Composition Colour). Sechs Lautsprecher kosten Aufpreis, ebenso ein CD-Player. Dafür sind eine Bluetooth-Freisprechanlage und USB-Schnittstellen beim Style Serie. Optional gibt es DAB-Empfang. Erweitert werden kann der T-Roc zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay, Android Auto sowie Mirror-Link. Dank Car-Net sind auch Online-Dienste wie Informationen zum Verkehrsaufkommen möglich, dafür benötigt man aber eine Datenverbindung - hierfür kann

man das System beispielsweise via WLAN mit dem Mobilfunktelefon verbinden oder man nutzt eine separate SIM-Karte über den LTE-Carstick. Eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones ist optional erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es das Beats-Soundsystem mit Subwoofer in der Reserveradmulde. Es bietet 300 Watt Maximalleistung und liefert ein gutes Klangbild ab; es bietet aber nicht die Einstellmöglichkeiten und den klaren Klang wie beispielsweise die Dynaudio-Soundsysteme in den größeren VW-Modellen.

1,9 Raumangebot vorn

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

Kopffreiheit fällt noch ein Stück großzügiger aus. Das Raumgefühl ist trotz der durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

3,4 Raumangebot hinten

Der Testwagen ist mit dem optionalen Panorama-Schiebedach ausgestattet, das macht den Dachhimmel voluminöser (z.B. für den Sonnenrollo des Dachs). Allerdings hat VW geschickt zwei "Mulden" in den Dachhimmel im Bereich der hintern Sitzplätze integriert, so dass genug Kopffreiheit selbst für über 1,90 m große Menschen zur Verfügung steht. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter nur noch für etwa 1,80 m große Leute. Zwei Erwachsene können auf der Rückbank bequem sitzen, für drei Mitfahrer nebeneinander wird es allerdings sehr eng. Das Raumgefühl geht in Ordnung; die Karosserie-Seitenlinie ist zwar relativ hoch und mit dem Kopf sitzt man direkt neben der C-Säule, aber das Panorama-Schiebedach bietet eine schöne Aussicht und lässt den T-Roc innen luftiger erscheinen.



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

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variationsmöglichkeiten bei den Sitzen beschränken sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen sowie auf eine gegen Aufpreis umklappbare Beifahrersitzlehne (nicht mit Leder, nicht im Testwagen). Die Rücksitze können nicht verschoben und ihre Lehnenneigung nicht eingestellt werden. Der T-Roc bietet praktische Ablagen, die Türfächer sind groß genug und reichen vorne für 1,5-l-Flaschen, hinten mindestens noch für 0,5-l-Flaschen. Es gibt

vorne wie hinten jeweils zwei Becherhalter, ein Ablagefach vorne in der Mittelkonsole und ein ebensolches geschlossenes 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, aber nicht klimatisiert und nicht abschließbar.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Beim Basis-T-Roc sowie in der Style-Variante ist ein Standard-Fahrwerk verbaut. In der Sport-Ausstattung hat der T-Roc ein Sportfahrwerk oder optional das adaptiv geregelte Fahrwerk DCC - dieses ist für die anderen beiden Varianten aktuell nicht lieferbar.

Mit dem ausgewogenen Standardfahrwerk ist man ordentlich gefedert unterwegs. Während Einzelhindernisse und Unebenheiten bei langsameren Geschwindigkeiten deutlicher bis zu den Insassen durchgereicht werden, ist

man auf der Landstraße oder auf der Autobahn recht entspannt unterwegs. Kurze wie lange Bodenwellen bringen den T-Roc nicht aus der Fassung, die etwas ausgeprägteren Karosseriebewegungen sind konzeptbedingt. Den Sonderfall Kopfsteinpflaster meistert das kleine SUV ebenfalls ordentlich, Vibrationen oder Wummern im Innenraum sind gut gedämpft. Ausgeprägte Unebenheiten wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk gut, Querfugen dringen vor allem akustisch bis zu den Insassen.

2,6 Sitze

In der Style-Ausstattung ist die Höheneinstellung für beide Vordersitze mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Die optionale Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorne ausreichend gepolstert, hinten muss man mit einem arg dünnen weichen Bereich auskommen.

Hinten geht es - die Armauflagen deuten es schon an - weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im T-Roc zu den bequemeren in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer arg straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an (in diesem Bereich keine nach oben geführte "Mulde") und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

3,5 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 69,9 dB(A) - es geht also alles andere als leise zu. 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 werden Windgeräusche im Bereich der A-Säulen hörbar. Die allgemeinen Fahrgeräusche liegen im zufriedenstellenden Bereich.

2,8 Klimatisierung

Serienmäßig gibt es im T-Roc auch mit der Style-Ausstattung nur eine Klimaanlage. Gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Klimaautomatik lieferbar. Sie verfügt über eine Umluftautomatik mit Luftgüte- und Beschlagssensor. Optional erhältlich sind auch Sitzheizung vorne, Lenkrad-

heizung, eine Standheizung mit Fernbedienung und getönte hintere Scheiben ab der B-Säule. Den Luftstrom aus den Lüftungsdüsen kann man unabhängig von der Austrittsrichtung über Drehrädchen an jeder Düse separat regulieren - nicht mehr selbstverständlich in dieser Klasse.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 150 PS starke TDI Motor verhilft dem T-Roc zu durchaus flotten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 340 Nm liegt über einen weiten Drehzahlbereich von 1.750 bis 3.000 1/min an. Trotz des sehr lang

übersetzten Getriebes kann man mit dem kompakten SUV flott unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver schnell abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/ ist in 5,7 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h

geht es im Handumdrehen, nur 0,9 Sekunden werden dafür benötigt. Der Turbomotor zieht bei Bedarf druckvoll

durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der TDI mit zwei Liter Hubraum und 150 PS ist ein weit verbreiteter Geselle im VW-Konzern. Er zeichnet sich auch im T-Roc durch sein gutes Ansprechen und seine gleichmäßige Leistungsabgabe aus. Selten schlecht dagegen fällt die Entkoppelung und Dämmung des Motors aus. Er ist nicht angemessen vom Innenraum abgeschottet, leichte Vibrati-

onen sind an Lenkrad, Pedalen und Sitz zu spüren. Deutlich störender ist aber die akustische Präsenz, nicht nur beim Kaltstart. Man hört den Motor deutlich, es ergibt sich zwar kein dominantes Brummen oder Dröhnen im Innenraum, aber die Lautstärke insgesamt ist zu hoch und wirkt sich negativ auf den Eindruck zur Laufkultur aus.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Den 150 PS TDI bietet VW im T-Roc neben dem Sechsgang-Handscharter auch mit dem im Testwagen verbauten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an. Das Getriebe wechselt die Fahrstufen recht schnell und meist komfortabel, leichtes Rucken tritt nur selten auf. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion leicht verzögert ein, lässt sich aber gut dosieren. Die Gänge kann man auf Wunsch am Wählhebel oder über die Schaltwippen am Lenkrad (Option) wechseln. VW hat die sieben Fahrstufen sehr weit gespreizt, die Übersetzung im ersten Gang fällt sehr kurz, im siebten Gang sehr lang aus. Trotz sieben Gängen ergeben sich dadurch beim Durchschalten große

Drehzahlsprünge. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit nur 1.900 1/min. Im manuellen Schaltmodus werden dem Fahrer Empfehlungen zum Hoch- oder Herunterschalten angezeigt. Ein Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist serienmäßig.

⊖ Das Anfahren direkt im Anschluss an eine Motor-Stopp-Phase klappt nur dann geschmeidig, wenn sich der Fahrer darum bemüht - Motor starten und einkuppeln brauchen einen kurzen Moment. Wenn der Fahrer durch zügiges Gasgeben stresst, ruckt es unschön. Das funktioniert zum Beispiel im Golf mit diesem Getriebe geschmeidiger.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ VW hat seinen T-Roc passend abgestimmt, er liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen das kompakte SUV nicht wirklich 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 oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber gut beherrschen lässt. Der Allradantrieb hilft, auch auf rutschigem Untergrund

die Kraft des Motors zügig in Bewegung umzusetzen. Beim ADAC Ausweichtest liefert der T-Roc eine etwas durchwachsene Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit ausgeprägtem ESP-Einsatz und erheblichem Untersteuern, wenn man "erschreckt" reagiert und dabei schnell und mit hohem Lenkwinkel einlenkt. Steuert man ihn dagegen behutsam durch die Gassen, reagiert er gutmütig und zeigt durchaus fahrdynamisches Talent. Schleuder- oder gar Kipptendenz besteht nicht, das ESP regelt effektiv, könnte aber gerade bei ausgeprägtem Lenkwinkel feinfühlicher arbeiten.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des neuen T-Roc hat VW insgesamt 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 recht zielgenau über kurvice Landstraßen dirigieren. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind 2,7 Umdrehungen nötig, der Kurbelaufwand hält sich folglich in Grenzen.

Dem T-Roc Sport vorbehalten ist die Progressivlenkung, die außerhalb des mittigen Bereichs direkter übersetzt ist und damit bei hohen Lenkwinkeln den Lenkaufwand reduziert.

2,6 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der T-Roc durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein angemessenes Ergebnis. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,9 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Sicherheit ist der T-Roc auf dem neuesten Stand. VW verbaut so gut wie alles, was man in dieser Klasse aktuell bekommen kann. Vieles kostet zwar Aufpreis, aber schon der Serienumfang kann sich sehen lassen: Der Spurhalteassistent und der Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung sind immer mit an Bord. Letzterer lässt sich gegen Aufpreis um die Funktion ACC (adaptiver Tempomat) erweitern. Das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Kauft man das Fahrerassistenzpaket (Plus), verfügt der T-Roc mit Automatik sogar über den Notfallassistenten, der im Ernstfall bei bewusstlosem Fahrer das Auto kontrolliert zum Stehen bringt, und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann. Der optionale Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit dem Navigationssystem gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig dagegen sind die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt über die ABS-Sensoren messendes Reifendruck-Kontrollsystem ist Serie, ein direktmessendes über Sensoren in den Rädern ist nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	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)

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest-Ergebnis nach Euro NCAP Norm für den T-Roc gibt es schon, er erreicht mit 96 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Resultat (Test November 2017). Das kleine SUV ist serienmäßig ausgestattet mit Front- und Seitenairbags vorne sowie von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags. Optional gibt es das proaktive Insassenschutzsystem, das vor einem drohenden Unfall die vorderen Sicherheitsgurte strafft und Scheiben und Schiebedach weitgehend schließt. Ebenso gibt es Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf allen äußeren Sitzplätzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von fast zwei Meter guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe - der Abstand zwischen

Kopfstütze und Dachhimmel ist gering, dadurch sind auch größere Personen ausreichend geschützt. Vorne 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 kann automatisch über ein gekoppeltes Telefon ein Notruf abgesetzt werden.

⊖ 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.

2,6 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit hat der neue T-Roc im Crashtest nach Euro NCAP Norm gut abgeschnitten und konnte 87 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Mit der zur Verfügung stehenden Innenbreite können maximal zwei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank platziert werden. Eine Isofix-Vorbereitung für den Beifahrersitz ist nicht erhältlich. Die Airbags auf diesem Platz lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden; je nach Kindersitzausführung ungünstig ist die nicht abziehbare Kopfstütze.

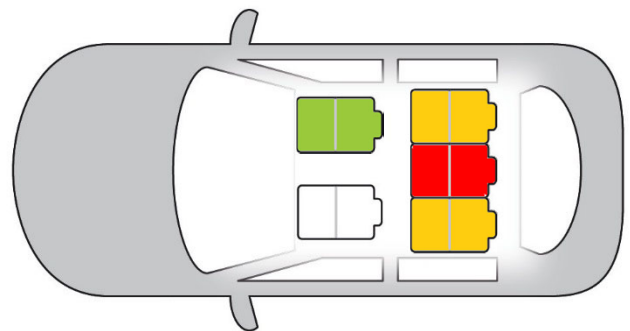
Mit den Gurten lassen sich Kindersitze gut befestigen, die Gurtschlösser hinten sind fixiert, so dass auch ein einhändiges Angurten möglich ist. Auf den äußeren beiden Rücksitzen empfiehlt sich der Einbau über die Isofixbefestigungen samt Ankerhaken. Will man auf den Rücksitzen eine Base samt Stützfuß 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 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 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)

2,3 Fußgängerschutz

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

Von Vorteil ist der serienmäßige Notbremsassistent mit Personenerkennung, er kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des bekannten Zweiliter-TDI beträgt im T-Roc mit Automatikgetriebe und Allradantrieb 6,0 l Diesel pro 100 km im ADAC EcoTest. Daraus ergibt sich eine CO2-Bilanz von 189 g pro km, die für 20 von 60 möglichen Punkten im EcoTest reicht. Das ist kein besonderer Wert, der Motor zeigt sich beispielsweise in einem Golf deutlich sparsamer. Wobei neben der Karosserie mit höherem Luftwiderstand auch die Automatik und der Vierradantrieb den Verbrauch etwas nach oben treiben. Innerorts ergibt sich ein Kraftstoffkonsum von 5,9 l, außerorts von 5,2 l und auf der Autobahn von 7,2 l alle 100 km.

2,5 Schadstoffe

⊕ Dafür können sich die niedrigen Schadstoffwerte durchaus sehen lassen. Selbst das für Dieselmotoren oft kritische Kapitel des Stickoxid-Ausstoßes beherrscht der T-Roc dank seines SCR-Systems gut, seine Emissionen bleiben innerorts und auf der Landstraße gering, nur unter sehr hoher Last - beispielsweise auf der Autobahn - steigen

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis für die getestete Variante des T-Roc liegt bei knapp 32.000 Euro - nicht wenig Geld, aber man erhält einen kräftigen und modernen Dieselmotor mit Allradantrieb und Automatik. Die Basisausstattung ist ok, für angemessenen Komfort und mehr Sicherheit sollte man aber noch den einen oder anderen Tausender investieren. SUV-Modelle, allen voran die kleineren und "sozialverträglicheren" wie der T-Roc, sind und bleiben sicher noch einige Zeit beliebt, von daher ist von einer guten Wertstabilität auszugehen. Somit bleibt auch der absolute Wertverlust im Rahmen. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist das kompakte SUV auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Werkstattbesuche wie ein Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 268 Euro und damit Dieseltypisch recht hoch. Haftpflicht (Klasse 16) und Vollkasko (Klasse 20) sind günstig, die Teilkasko-Einstufung liegt mit 22 im zufriedenstellenden Bereich. Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstil-

Verbrauch

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

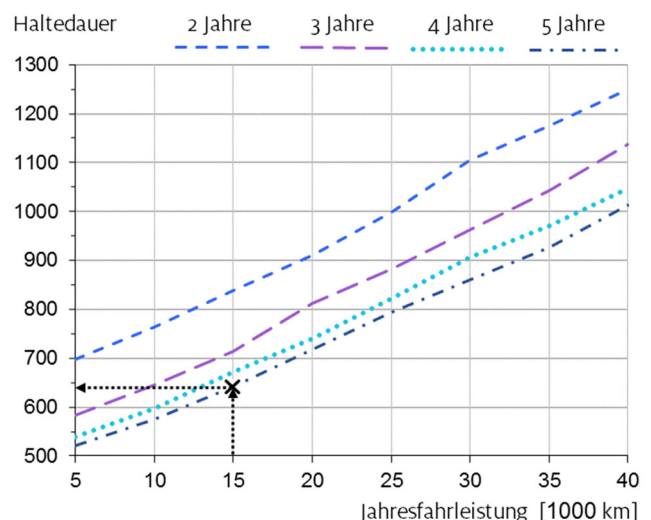
Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

sie an. Ausgesprochen niedrig liegen dank des effektiven Rußfilters die Partikelemissionen. Der Lohn sind 35 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch ergeben sich insgesamt 55 Punkte, was letztlich für drei von fünf Sternen ausreicht.

abhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahre liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 642 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



⊖ In die Bewertung der monatlichen Kosten gehen Funktionen der Ausstattung und Kosten für den Unterhalt ein, nicht aber schönes Design und wertige Materialien. Denn die Materialqualität - eine reine Hartplastiklandschaft im T-Roc-Innenraum - entspricht weitgehend

einem VW up!, nicht jedoch einem VW Golf, in dessen Preisregion der T-Roc angesiedelt ist. Zum Preis von etwa zwei up! bekommt man einen T-Roc oder einen Golf - wobei man bei letzterem definitiv mehr für sein Geld erhält.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI	1.5 TSI ACT	2.0 TSI Sport 4MOTION DSG	2.0 TDI Style 4MOTION
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1984	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	110 (150)	140 (190)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	340/1750
0-100 km/h [s]	10,1	8,4	7,2	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	205	216	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	5,3 S	6,7 S	5,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	117	121	153	131
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/19	16/19/19	16/21/21	16/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	64	82	156	262
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	508	534	668	618
Preis [Euro]	20.390	22.875	30.800	29.875

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 Turbodiesel (Reihe), Euro 6b, SCR-Kat	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	134 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.234/1.819/1.573 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1.532 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Portugal, Setúbal

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	10,8/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,2/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	158 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	915 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.565/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	245/615/1.015 l

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

Betriebskosten	105 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	115 Euro	Wertverlust	353 Euro
Monatliche Gesamtkosten	642 Euro		
Steuer pro Jahr	268 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/22		
Basispreis T-Roc 2.0 TDI Style 4MOTION DSG	31.825 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.09.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.916 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.937 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	-/1.085 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	190 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	180 Euro°
Fernlichtassistent	155 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	-/320 Euro° (Paket)/320 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	580 Euro°
Parklenkassistent	795 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	295 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	370 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/235 Euro°/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	800 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/390 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	315 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	435 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro
Metalliclackierung	ab 595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.230 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Februar 2018
Test und Text: M. Ruhdorfer