



## VW T-Cross 1.0 TSI OPF Life

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (70 kW / 95 PS)

Anscheinend kann der Markt von SUVs gar nicht genug bekommen. Nach Touareg, Tiguan Allspace und "normalem" Tiguan sowie dem T-Toc schickt VW eine fünfte SUV-Variante in den Verkauf: den T-Cross. Zum Glück am unteren Ende der Palette, also kleiner und leichter als bisher. Betrachtet man nur den Platz im Innenraum, ist der Unterschied zum bisher "kleinsten", dem T-Roc, gar nicht so groß. Der T-Roc ist der technisch aufwendigere und mehr auf Life-Style getrimmte VW, während der T-Cross mit einer besseren Raumausnutzung und mehr Übersichtlichkeit punkten kann, dafür auf einfachere Technik setzt und somit beispielsweise keinen Allradantrieb bietet.

Der ohnehin schon wenig edel eingerichtete T-Roc ließ es bereits befürchten - beim T-Cross geht's noch spartanischer zu. Alles besteht aus hartem Kunststoff, wo immer es geht, hat man den Rotstift angesetzt und beispielsweise die Haltegriffe am Dachhimmel gestrichen. Die fehlen zwar auch beim Polo, aber dort sieht und spürt man das eine oder andere fein gemachte Detail, das es bis in den T-Cross nicht mehr geschafft hat. Immerhin bietet das kleine SUV durch seine höhere Sitzposition (10 cm mehr als beim Polo) eine bessere Übersicht, innen viel Platz und ein angenehmes Raumgefühl.

Der kleine Dreizylinder im Testwagen schlägt sich wacker und bringt den T-Cross ab mittleren Drehzahlen flott genug in Fahrt. Das Fahrwerk mag dabei noch nicht ganz überzeugen, so ist der Kompromiss aus Komfort und Agilität nicht so gut gelungen wie in Polo, T-Roc oder auch im Seat Arona. Der T-Cross eignet sich auch für längere Fahrten gut, er verfügt über zahlreiche Assistenzsysteme, mehr als aktuell im Polo angeboten werden: Die Assistenten für Spur, Spurwechsel und gegen Kollisionen sind sogar Serie - das ist sehr gut. Denn so lässt sich auch der doch recht üppige Grundpreis von über 20.000 Euro leichter verschmerzen. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500X, Ford EcoSport, Mazda CX-3, Nissan Juke, Renault Captur, Suzuki Vitara.

- ⊕ gute Lenkung, viele Assistenten (auch serienmäßig verfügbar), ordentliches Platzangebot, längs verschiebbare Rücksitzbank
- ⊖ einfache und billig wirkende Materialien im Innenraum, mäßiges Serien-Halogenlicht, teure Extras

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,6

### Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★★☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,3 Verarbeitung

Die Karosserie des T-Cross wurde sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die Spalten 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, bei letzterem ist beispielsweise der Polo besser aufgestellt. Den Innenraum soll ein peppiges Dashboard aufhübschen und möglichst darüber hinwegtäuschen, dass ansonsten nur harter, schlichter Kunststoff verbaut wird. Der ist

zwar ordentlich eingepasst und klapperfrei installiert, aber jeglichem Premiumanspruch widersprechend. Weitere Sparmaßnahmen sind wohl kaum noch möglich - außer einzelne Bauteile komplett wegzulassen. Ein wenig mehr Liebe zum Detail hätte vor allem der Innenraum verdient, schließlich gilt es einen VW-Preis zu rechtfertigen.

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

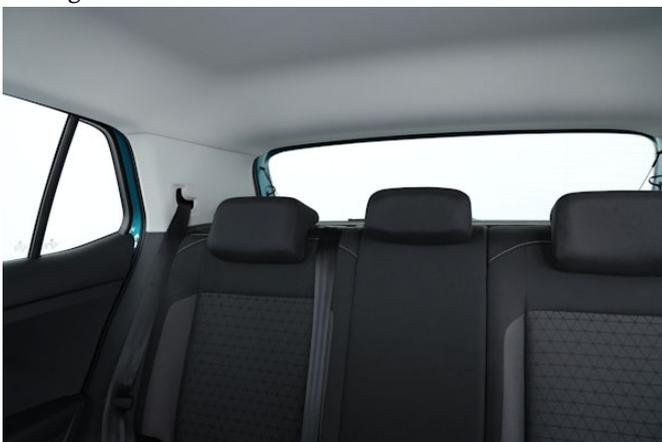
### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,0 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 665 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 485 kg – das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine Reling (Serie ab Life), mit einem passenden Träger kann man bis zu 75 kg Last oben auf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf aber nur 55 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei normalen Rädern mag das noch reichen, stattdessen sind zwei Pedelects meistens schon zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu einer Tonne wiegen - falls er

über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger sind bis maximal 620 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 4,11 m Länge und 1,99 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man leichter einen Parkplatz, und der Wendekreis von 10,6 m vereinfacht das Rangieren.

### 2,8 Licht und Sicht

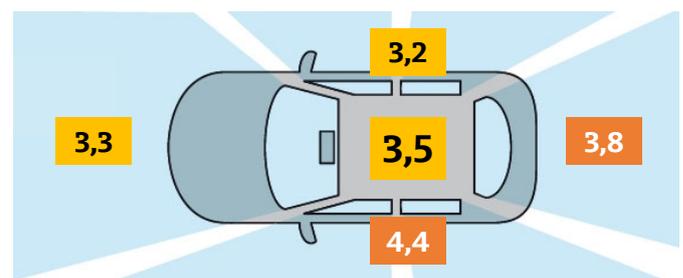
Die Abmessungen des T-Cross lassen sich recht gut abschätzen. Man hat insgesamt rundherum eine gute Sicht aus dem Auto, lediglich die breiten hinteren C-Säulen sowie die rechte B-Säule schränken die Sicht etwas ein, vor allem beim Abbiegen oder rückwärts Einparken fällt das auf. Die ADAC-Rundumsichtmessung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



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

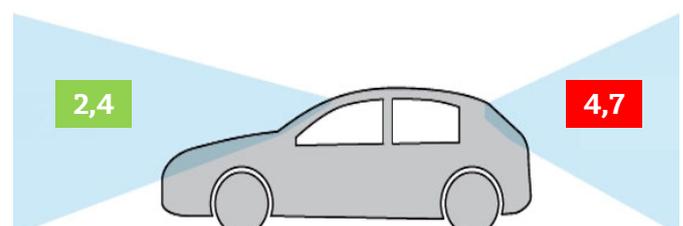
#### Rundumsicht

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.



Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, möchte VW mit einigen Assistenten wieder ausgleichen. So gibt es beim T-Cross in Life-Ausstattung serienmäßig Parkensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Optional erhältlich ist überdies eine Rückfahrkamera, die allerdings nicht wie beim Polo nur bei Bedarf unter dem VW-Emblem ausklappt und damit schmutzgeschützt liegt, sondern offen in der Griffleiste der Heckklappe hängt. In der Liste der Extras finden sich außerdem LED-Scheinwerfer (nicht im Testwagen verbaut), die eine

gleichmäßige und helle Ausleuchtung bieten und damit eine Empfehlung darstellen; Kurvenlicht gibt es nicht, das Abbiege-licht wird über die Nebelscheinwerfer umgesetzt - besser als nichts, mehr jedoch auch nicht. Ein Fernlichtassistent findet sich ebenso in der Aufpreisliste.

⊖ 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.

## 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.

⊖ Es gibt am Dachhimmel keine Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen wie auch während der Fahrt hilfreich und praktisch sein können. Das Keyless-System (nicht im Testwagen) lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, es besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

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

## 2,7 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 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 72 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, 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 Lampe stört etwas.

## 2,4 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 unterschiedlichen Höhen im Ladeabteil. Die Lehne des Beifahrersitzes lässt sich umklappen, so können im kompakten T-Cross sogar sehr lange Gegenstände transportiert werden.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut, was man von der Wertigkeit der verbauten Materialien jedoch nicht behaupten kann. Die Funktionalität im Innenraum kann weitgehend überzeugen.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

⊕ Im Cockpit des T-Cross soll es peppig und modern zugehen - bis auf einige Zierelemente bedient sich der Wolfsburger aber an Ausstattungen aus dem Konzernregal. Für die Bedienbarkeit ist das in jedem Fall von Vorteil, denn - obwohl ein neues Modell - kann man das kleine SUV schnell beherrschen, erst recht, wenn einem andere VW-Modelle geläufig sind. Die analogen Instrumente sind schlicht gestaltet und sehr übersichtlich, sie sind in jedem Fall einfacher zu erfassen als die optionale digitale Anzeige, die ihrerseits mehr Einstellungs- und Anzeigemöglichkeiten bietet. Der Monitor des (optionalen) Infotainmentsystems ist hoch platziert und gut ablesbar, er besteht wie im Testwagen aus einem acht Zoll großen Touchdisplay ab dem optionalen Multimediasystem Composition Media. Dieses lässt sich dann noch um die Navigationsfunktion erweitern. Sehr Praktisch: Selbst das Top-System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten zum Durchscrollen in den Menüs. 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 verbaut. Alle

Schalter mit Ausnahme der Luftdüsenrädchen und der Beleuchtungstasten am Dachhimmel sind vorbildlich beleuchtet und damit 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. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz - Fensterheber mit Automatikfunktion sind im Kleinwagensegment nicht mehr selbstverständlich, hier kann der T-Cross gegenüber vielen Konkurrenten punkten.

⊖ Ein Nachteil des neuen Multimedia-Bildschirms: Die Hochglanz-Oberfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt auch beim neuen T-Cross. Die Helligkeit der Instrumente muss umständlich über das Menü des Multimediasystems eingestellt werden. Die Taste für den Warnblinker könnte an besser sichtbarer Stelle positioniert sein - wie etwa im Polo neben dem Monitor.

### 3,1 Multimedia/Konnektivität

Auch in der mittleren Ausstattungsvariante Life ist der T-Cross nur mit einem einfachen Radio ausgestattet. Ein CD-Laufwerk oder ein SD-Karten-Slot kosten Aufpreis, einen AUX-Anschluss gibt es gar nicht mehr. Überhaupt kostet so gut wie alles Aufpreis, selbst heutige Selbstverständlichkeiten wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. In der Optionsliste findet sich

das Radio Composition Media, das ein größeres Touchdisplay besitzt und zu dessen Umfang zusätzlich zwei weitere Lautsprecher sowie ein CD-Laufwerk und ein USB-Anschluss gehören. Optional gibt es auch DAB+ sowie weitere Lade-USB-Anschlüsse für die Rücksitze. Erweitert werden kann der T-Cross zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay und

Android Auto sowie Mirror-Link. Die Sprachsteuerung kostet ebenfalls Aufpreis - da die dafür benötigte Hardware ab dem Radio Composition Media schon verbaut ist, kann man sie später auch über ein Softwareupdate nachrüsten. 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 einen LTE-Stick anschließen. Eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones ist gegen Aufpreis erhältlich, wie auch das optionale Soundsystem "beats" mit sechs Lautsprechern und Subwoofer im Kofferraum.

### 1,9 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

⊖ Verwendet man den LTE-Stick zur Datenverbindung für das Navigationssystem, muss man einen der vorderen USB-Anschlüsse vor dem Schalthebel nutzen. Der Stick steht dabei ungünstig heraus und es ist nur eine Frage der Zeit, bis man daran hängenbleibt und ihn abbricht. Angesichts des erheblichen Preises von 150 Euro hätte VW durchaus eine kompaktere Variante eines LTE-Sticks anbieten können - oder die USB-Anschlüsse günstiger positionieren können. Für den Kofferraum gibt es keinen 12-V-Anschluss, auch nicht gegen Aufpreis.

### 2,6 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.

m große Menschen würden an den Dachhimmel reichen. Das Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm. Ein Schiebedach ist für den T-Cross aktuell nicht verfügbar.

### 3,4 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 zweiseitig 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



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

Fahrersitz steht eine kleine Schublade beispielsweise für Sicherheitswesten zur Verfügung. Im Fond findet man Flaschenhalter in den Türfächern, Lehnentaschen und ein kleines Fach zwischen den Vordersitzen, weitere Ablagemöglichkeiten wie Becherhalter gibt es nicht. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

## 3,1 KOMFORT

### 2,9 Federung

Für den neuen T-Cross gibt es 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 Fahrstabilität 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 Life-Ausstattung sind die umklappbare Beifahrersitzlehne und die Höheneinstellung für beide Vordersitze serienmäßig mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angemessen, es ergibt sich ein passender Seitenhalt. Zwei-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitze kosten Aufpreis. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden; damit ist sie für die meisten Staturen passend einstellbar. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorne ausreichend gepolstert, hinten

muss man mit hartem Kunststoff auskommen. Hinten geht es - die Armauflagen deuten es schon an - weniger komfortabel zu, allerdings 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 dank der höher bauenden Karosserie 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 68,3 dB(A) - VW hat den T-Cross also 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. Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktion funktionieren zumindest bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

### 3,3 Klimatisierung

Die Ausstattungslinie Life 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. Eine automatische Umluftregelung ist nicht

erhältlich. Die Sitzheizung vorn kostet Aufpreis, 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.

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen

Auch wenn der kleine Motor mangels Leistung mit dem T-Cross etwas zu kämpfen hat, lässt er sich dennoch recht flott bewegen, wenn er bei Laune respektive mittleren Drehzahlen gehalten wird. Sein volles Drehmoment von 175 Nm steht ab 2.000 1/min zur Verfügung, die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang absolviert der T-Cross in gut zehn Sekunden. Der gleiche Vorgang im fünften Gang dauert knapp 16 Sekunden. Wenn es schnell gehen muss, lässt sich aus dem

kleinen Motor für den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h eine Zeit von 7,2 Sekunden herauskitzeln (im dritten Gang gefahren). Vergleichsweise lang braucht das kleine SUV, um von 15 auf 30 km/h zu kommen, beispielsweise bei einem Abbiegevorgang: 2,7 Sekunden sind dafür nötig. Auch die etwas verzögerte Gasannahme kann nicht komplett überzeugen.

### 3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,0-l-Dreizylinder läuft insgesamt recht kultiviert, es dringen nur wenig Vibrationen in den Innenraum. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen aber nicht laut. Die größte Herausforderung beim Dreizylinder sind Brummfrequenzen unter 2.000 1/min - hier liegt dann auch eher die Schwäche des VW-Aggregat mit 95

PS, denn gerade in den höheren Gängen kann es sich deutliches Brummen um 1.500 1/min nicht verkneifen. Der 1,0-l-TSI baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann weitgehend gleichmäßig und - im Rahmen seiner Möglichkeiten - nachdrücklich durch, Leistungsabgabe und Ansprechverhalten gehen in Ordnung.

### 2,4 Schaltung/Getriebe

Die Schaltwege sind durchschnittlich lang, der Schalthebel zeigt sich aber sauber geführt und die fünf Vorwärtsgänge sind präzise und leichtgängig schaltbar. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, das Anfahren fällt dank automatischer Drehzulanhebung im Kupplungsschleifpunkt leicht - mit etwas Gefühl an der Kupplung kann man auch ganz ohne Gasgeben anfahren. Beim Losfahren an Steigungen hilft die

serienmäßige Berganfahrhilfe, beim Sprintsparen die Schaltempfehlungsanzeige. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber unsynchronisiert - rollt das Fahrzeug beim Einlegen noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig. Die Ganganschlüsse passen soweit gut, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit etwa 3.100 1/min.

## 2,7 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 Lenkanschlag liegen 2,7 Lenkradumdrehungen.

### 2,8 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der T-Cross 1.0 TSI durchschnittlich 35,9 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist nur ein zufriedenstellendes Resultat. Für große Belastungen eher weniger hilfreich sind die hinteren

Trommelbremsen, die Hitze schlechter ableiten können als Scheibenbremsen - letztere bleiben den kräftigeren bzw. schwereren Varianten vorbehalten. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage gehen in Ordnung.

1,6

**SICHERHEIT**

1,2

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Auch wenn sich VW bei manchen Materialien oder Komfortausstattungen arg geizig zeigt, bei der aktiven Sicherheit packen sie alles Wichtige schon serienmäßig in den T-Cross. Denn er bietet schon ab Werk beispielsweise den Front Assist. 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 Notbremsassistent kann gegen einen moderaten Aufpreis um die automatische Geschwindigkeitsregelung ACC erweitert werden. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, ein reiner Tempomat ist für den T-Cross Life nicht verfügbar. Die Müdigkeitserkennung kostet Aufpreis, Spurhalte- und der Spurwechselassistent (Blind Spot) sind Serie. Letzterer umfasst auch die Funktion des Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge, Fahrradfahrer oder Personen den Bereich hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt - sehr hilfreich beim Ausparken in unübersichtlichen Situationen. Eine Verkehrszeichenerkennung ist nicht erhältlich, immerhin werden dem Fahrer mit dem optionalen Navigationssystem Tempolimits angezeigt, die auf Navigationsdaten beruhen.

1,3

**Passive Sicherheit - Insassen**

⊕ Ein hervorragendes Ergebnis kann der neue T-Cross im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielen: Es gibt 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.

⊖ Der Verbandkasten hat keinen definierten Platz mit eigener Halterung, platziert beispielsweise unter dem Kofferraumboden ist er im Notfall schlecht 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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

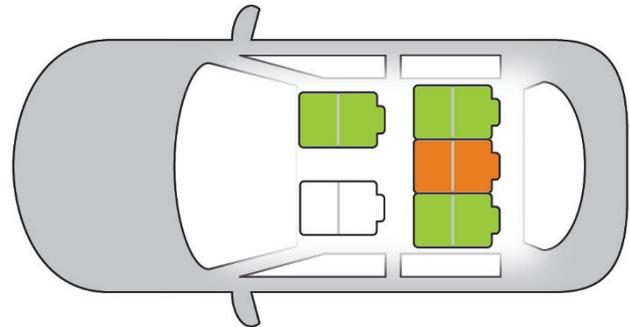
## 2,6 Kindersicherheit

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 platzinnehmende 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.

⊖ 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)

## 2,1 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 dass es am Ende zu 81 Prozent der erzielbaren Punkte reicht.

Lobenswert: Der T-Cross ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 3,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im Ecotest liegt der Verbrauch des 95 PS-T-Cross mit dem Einliter-Turbobenziner und Fünfgang-Schaltgetriebe bei durchschnittlich 6,0 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 CO<sub>2</sub>-Bilanz von 165 g pro km. Dafür erhält der Wagen 28 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel.

Innerorts konsumiert der Testwagen 5,6, außerorts 5,4 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,3 l Super pro 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Beim Einliter-TSI werden die Abgase inzwischen 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 T-Cross volle 50 Punkten bei den Schadstoffemissionen erzielen. In den Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigte der Wolfsburger seine sehr niedrigen Schadstoffemissionen. Insgesamt bekommt der T-Cross TSI mit dem 95 PS-Benziner 78 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

### Verbrauch

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

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

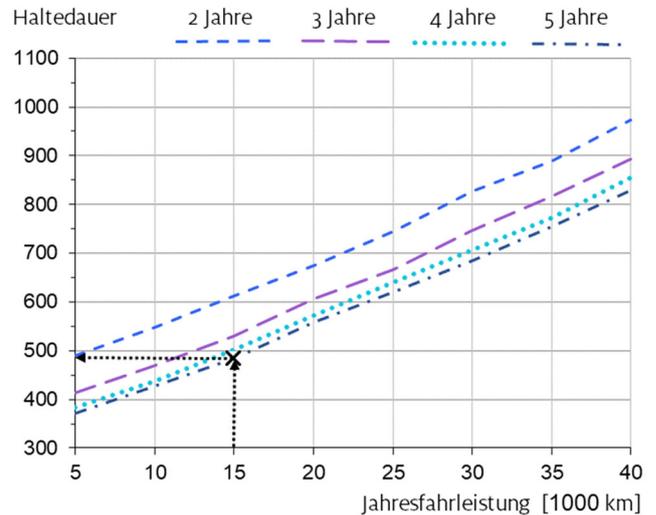
# 1,6 AUTOKOSTEN

## 1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 20.075 Euro - nicht gerade wenig für ein kompaktes SUV, das in der Kleinwagenklasse angesiedelt ist. Die Serienausstattung ist im Komfortbereich ziemlich spartanisch - wie man es von VW eben kennt. Alles was nett und angenehm ist, kostet einen recht hohen Aufpreis. Allerdings lassen sich die Wolfsburger bei der Sicherheitsausstattung nicht lumpen, die ist erfreulich umfangreich: Spurhalte- und Spurwechsel- sowie Notbremsassistent sind immer dabei, beim Life auch Parksensoren an Front und Heck. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung. Bei der Fahrzeug-Garantie ist VW wiederum 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. Die Steuer liegt bei 90 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO2-Wert).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 484 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	T-Cross 1.6 TDI SCR
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1598
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (115)	70 (95)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	250/1500
0-100 km/h [s]	11,5	10,2	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	193	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7   S	5,7   S	5,3   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	112	112	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/19	15/18/19	15/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	90	88	240
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	480	499	506
Preis [Euro]	17.975	19.400	20.425

#### 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

3-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-TEMP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW/95 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	175 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,7/4,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	132/112 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.108/1.782/1.584 mm
Leergewicht/Zuladung	1.245/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455/1.281 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	620/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	55/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Pamplona

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,3/15,9/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus Prime 3
Wendekreis links/rechts	10,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/5,4/7,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	140 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.235/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/670/1.140 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>127 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>54 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>93 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>210 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	484 Euro		
Steuer pro Jahr	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/19		
Basispreis T-Cross 1.0 TSI OPF Life	20.075 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	25.895,00
Km-Stand bei Testbeginn	13.470 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](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.175 Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht	190 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	150 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	155 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/255 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	150 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	280 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
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/440 Euro°/205 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	205 Euro°
Navigationssystem	565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/375 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro
Metalllackierung	495 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

1,6

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

Stand: Juli 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer