



## VW T-Cross 1.6 TDI SCR Style DSG

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (70 kW / 95 PS)

SUVs erfreuen sich großer Beliebtheit, und deshalb sehen die Hersteller es als Nötig an, am besten in jeder Klasse ein solches Derivat anzubieten. Von der Kompaktklasse bis zur Oberklasse ist VW schon am SUV-Markt vertreten, nun wird das Portfolio nach unten erweitert. Auf der Polo-Plattform baut der neue T-Cross auf, die einfachere Konstruktion mit Verbundlenkerhinterachse schließt einen Allradantrieb aus. Nicht weiter schlimm - die wenigsten SUV-Fahrer, erst recht die der kleineren Modelle, benötigen wirklich vier angetriebene Räder. Aber auch sonst ist der T-Cross ein durchaus praktisches Fahrzeug. Die erhöhte Sitzposition bietet einen etwas besseren Überblick und die großen Türen erleichtern das Ein- und Aussteigen. Auch der Kofferraum hat eine alltagstaugliche Größe, wenngleich die unverkleidete Reserveradmulde schlecht nutzbar ist - gerade hier hätte VW nicht so exzessiv sparen sollen und die Praktikabilität auf halbem Weg verhungern lassen. So ist auch die Rückbank verschiebbar, aber nur in einem Stück; ist sie etwas nach vorn gerückt, entsteht ein breiter Spalt, durch den Ladegut unter die Rückbank oder in die Reserveradmulde rutscht. Eine vertane Chance für eine innovative Innenraumgestaltung. Zumal der T-Cross angesichts der Preisvorstellungen kein Billigauto ist. Als Diesel mit Automatik und Style-Ausstattung startet er bei 26.300 Euro, das Preisschild auf dem Testwagen ruft gar 33.295 Euro auf. Dabei geht das Kleinwagen-SUV bei der Inneneinrichtung ohnehin schon sehr geizig ins Rennen: Alles besteht aus hartem Kunststoff und Selbstverständlichkeiten wie beispielsweise die Haltegriffe am Dachhimmel wurden 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. Er hat gegenüber dem Polo andere Vorteile: Er bietet durch seine höhere Sitzposition (10 cm mehr als beim Polo) die bessere Übersicht, innen viel Platz und ein angenehmes Raumgefühl. Außerdem verfügt er 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.

Der Dieselmotor arbeitet einwandfrei mit der Automatik (DSG) zusammen, er liefert ordentliche Fahrleistungen und bleibt dabei recht sparsam. Und besonders sauber - dank SCR-Kat mit Ad-Blue-Einspritzung sind Stickoxide im Abgas kein Thema mehr. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500X, Ford EcoSport, Mazda CX-3, Renault Captur, Seat Arona.

- ⊕ gute Lenkung, viele Assistenten serienmäßig, gute optionale LED-Scheinwerfer, ordentliches Platzangebot, sauberes Abgas
- ⊖ einfache und billig wirkende Materialien im Innenraum, mäßiges Serien-Halogenlicht, teure Extras

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,8

### Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,3
	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 vorn 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.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,5 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 725 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 466 kg – das sollte für vier Leute und leichtes Gepäck reichen. Auf dem Dach gibt's eine Reling (Serie ab Life), mit einem passenden Träger kann man bis zu 75 kg Last obenauf 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 Pedelecs meistens schon zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,1 Tonnen (bis 12 %

### 2,6 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 Rückwärtseinparken 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.

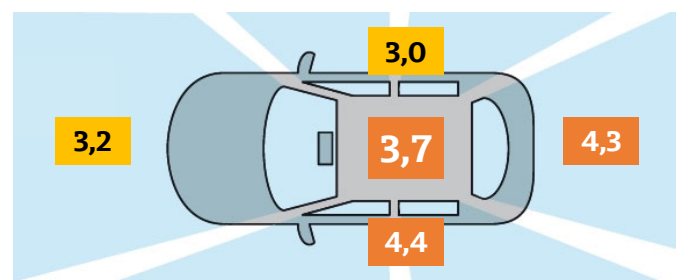
Der ist zwar ordentlich eingepasst und klapperfrei installiert, aber widerspricht jeglichem Premiumanspruch. Weitere Sparmaßnahmen sind wohl kaum noch möglich - außer einzelne Bauteile komplett wegzulassen. Ein wenig mehr Liebe zum Detail hätte vor allem der Innenraum verdient, schließlich gilt es einen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

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

Steigung, bzw. 1,2 Tonnen bis 8 % Steigung) wiegen - falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger sind bis maximal 690 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.

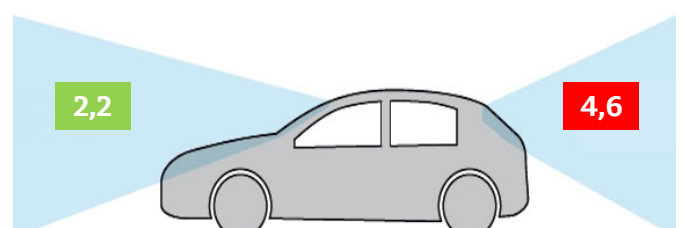
### Rundumsicht

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 zufriedenstellendes bis ausreichendes Ergebnis.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, möchte VW mit einigen Assistenten wieder ausgleichen. So gibt es beim T-Cross in Style-Ausstattung serienmäßig Parksensoren vorn 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

## 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 50 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in günstiger Höhe. 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.

## 3,4 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 255 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 355 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 615 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.085 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 95 Liter Platz - allerdings sollte man dort nichts "Verkratzendes" verstauen, weil die Mulde nur lackiert, aber sonst nicht weiter geschützt ist.

Der eigentlich variable Kofferraumboden ist im Falle des Testwagens nicht mehr variabel, weil links oben, unsinnigerweise neben der Reserveradmulde, der Subwoofer des optionalen Soundsystems verbaut wird, so dass die unteren Schienen für

## 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 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

Heckklappe hängt. Serienmäßig gibt es dagegen die LED-Scheinwerfer im Style, die eine gleichmäßige und helle Ausleuchtung bieten; Kurvenlicht ist nicht verfügbar, das serienmäßige Abbiegelicht 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.

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

den Boden nicht mehr zugänglich sind. Viel sinnvoller wäre ein runder Subwoofer, den man selbst mit Reserverad in dessen Mulde einbauen könnte - so wie beispielsweise beim VW Golf gelöst.



Auch beim Kofferraum merkt man, dass der T-Cross in der Kleinwagenklasse angesiedelt ist. 255 l passen in das Ladeabteil, weitere 95 l finden unter dem Kofferraumboden Platz.

immerhin mit Kunststoff ummantelte Heckklappenschloss achten, um sich nicht den 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 - der Kofferraumboden kann ohnehin nur in der oberen Position eingehängt werden;

ohne Soundsystem würde die Stufe innen in der unteren Position auf knapp 17 cm ansteigen. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, weil sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine weitgehend ebene Ladefläche ergibt. Die Kofferraum-

abdeckung 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. Eventuell 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 - hier hat es VW gut gemeint. Die Lehne des Beifahrersitzes lässt sich umklappen, so können im kompakten T-Cross sogar sehr lange Gegenstände transportiert werden.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Im Cockpit des T-Cross soll es peppig und modern zugehen - bis auf einige Zierelemente bedient sich der Wolfsburger aber an Bedienelementen und 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 besser abzulesen als die im Testwagen verbaute 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 Testfahrzeug ab dem optionalen Multimediasystem Composition Media aus einem acht Zoll großen Touchdisplay. 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 Getriebewählhebel 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 modernen 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.



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.



### 3,1 Multimedia/Konnektivität

Auch in der höchsten Ausstattungsvariante Style 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+. Die Lade-USB-Anschlüsse für die Rücksitze sind sogar Serie. 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.

⊖ 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.

### 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 sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst 2,15

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

### 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.



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

### 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 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, 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.

## 2,9 KOMFORT

### 2,8 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. Sicherlich 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 noch zufriedenstellend, auch wenn gerade wellige Fahrbahnen recht trocken durchdringen und wenig Begeisterung bei den Insassen auslösen. Auch schlechte Straßenbeläge wie abgesenkte Kanaldeckel oder Fahrbahnkanten bekommt man 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 - wenn man mit angemessenem Tempo drüberfährt. 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 stetigen Karosseriebewegungen führt - die aber außer für das Komfortempfinden harmlos sind.

### 2,9 Sitze

In der Style-Ausstattung ist die Höheneinstellung für beide Vordersitze mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. VW beschreibt die Sitze selbstbewusst als Sport-Komfortsitze - ja, angemessen komfortabel sind sie, Sportsitzeigenschaften wie ausgeprägten Seitenhalt bieten sie aber nicht. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Zwei-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitze kosten Aufpreis. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorn

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 der Kleinwagenklasse. 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.

### 3,5 Innengeräusch

Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 70,3 dB(A) - nicht gerade leise und auch im Kleinwagenbereich kein Ruhmesblatt. Der Motor grummelt im Teillastbereich und bei niedrigen Drehzahlen ruhig vor sich hin, wird unter Last und bei hohen Drehzahlen aber laut. Windgeräusche sind erst bei hohen

Geschwindigkeiten zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich. Trotz des erhöhten Geräuschpegels sind bis etwa 130 km/h auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen noch gut möglich.

### 2,7 Klimatisierung

Die höchste Ausstattungslinie Style bringt serienmäßig eine Klimaautomatik und Sitzheizung vorn mit. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") kann einzeln angewählt werden, allerdings für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Eine automatische Umluftregelung ist nicht erhältlich. Eine Lenkrad-

heizung wie auch Sitzheizung für die Rücksitze kann man nicht ordern, ebenso wenig sind eine Standheizung oder eine Frontscheibenheizung erhältlich. Stärker getönte Scheiben hinten stehen hingegen schon in der Optionsliste.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen

Der Turbodiesel mit 1,6 Liter Hubraum ist der aktuell kleinste Diesel bei VW, "klein" ist hier also relativ. Im T-Cross leistet er 95 PS und generiert zwischen 1.500 und 2.500 1/min ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Das für einen Kleinwagen recht üppige und über einen weiten Drehzahlbereich anliegende Drehmoment sorgt für gutes Durchzugsvermögen bei

niedrigen und mittleren Drehzahlen. Das zeigt sich am Sprint von 60 auf 100 km/h, der in 7,2 Sekunden machbar ist. Auch das Einfädeln in den fließenden Verkehr innerorts klappt gut, von 15 auf 30 km/h vergehen weniger als 1,5 Sekunden. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 12,5 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 180 km/h angegeben.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Für einen Vierzylinder-Diesel läuft der 1,6 l TDI mit ordentlicher Laufkultur. Er wirkt gerade bei niedrigen Drehzahlen teilweise kultivierter als der 2,0 l Selbstzünder in manchen anderen Modellen des VW-Konzerns. Vibrationen dringen nur moderat bis in den Innenraum. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen und wenig charmanten Klang, wird beim Ausdrehen leider recht laut. Hohe Drehzahlen sind aber selten nötig, weil aufgrund des vergleichsweise großen

Hubraums auch bei geringeren Drehzahlen schon genug Leistung zur Verfügung steht. Im Alltag liegen meist Drehzahlen unterhalb 2.500 1/min an und in diesem Bereich gibt sich der Dieselmotor zurückhaltend. Der 1,6 l TDI baut bei Leistungsabforderung nach nur minimaler Verzögerung Druck auf und zieht dann ausgesprochen gleichmäßig und nachdrücklich durch, Leistungsabgabe und Ansprechverhalten sind gut.

### 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Automatikversionen des T-Cross fahren mit dem bekannten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe vor - es ist wegen seiner früheren Defektanfälligkeit berühmt-berüchtigt im Volkswagen-Konzern, wurde inzwischen aber mehrmals verbessert und kann mit seiner Applikation im kleinen VW-SUV überzeugen. Die trocken laufenden Kupplungen verrichten ihre Arbeit angemessen, beim Schalten werden die Gänge für guten Komfort ausreichend verschliffen, ohne dass die Kupplungen zu viel durchrutschen. Nur ab und zu ergibt sich beim Zurückschalten ein leichtes Rucken. Sehr gut gefällt die Schaltstrategie des Getriebes; denn selbst unter hoher Last wird schon bei mittleren Drehzahlen hochgeschaltet, um das üppige Drehmoment in diesem Bereich zu nutzen. Das bringt subjektiv Gelassenheit ins Fahrgeschehen und wirkt sich überdies positiv auf den Verbrauch aus. Wenn möglich, hält die Automatik zum Beschleunigen eher den Gang und nutzt das Drehmoment des Turbodiesel anstatt in hektisches

Schalten zu verfallen.

Wenn man ungeschickt und hektisch anfährt, kann es etwas rucken - ein unharmonisches Verhalten, das aber gegenüber älteren Varianten auch verbessert wurde. Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, weil die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet. Die Abstufungen der sieben Gänge passen einwandfrei zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen moderat aus. Bei 130 km/h liegen im siebten Gang etwa 2.400 1/min an. Das Schaltschema des Automatikwählhebels hat den üblichen Aufbau und ist daher einfach zu verstehen und zu beherrschen. Die Gangwechsel können auch über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Berganfahrhilfe, die unbeabsichtigtes Zurückrollen beim Anfahren am Berg verhindert, ist Serie. Eine Autohold-Funktion gibt es aufgrund der mechanischen Handbremse nicht.

## 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 homogene

Leistungsabgabe des Motors bringt die Vorderräder im Alltag selten über die Haftgrenze; 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 schnell und präzise kann man den T-Cross aber nicht steuern.

**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.

**2,9 Bremse**













Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der T-Cross 1.6 TDI durchschnittlich 36,2 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.

**1,7 SICHERHEIT**

**1,3 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 Vorfahrenden eine Notbremsung ein, die den Zusammenstoß verhindern und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann. Der Notbremsassistent lässt sich gegen einen moderaten Aufpreis um die automatische Geschwindigkeitsregelung ACC erweitern. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig verbaut, ein reiner Tempomat ist für den T-Cross Style nicht verfügbar. Die Müdigkeitserkennung sowie der Spurhalte- und der Spurwechselassistent (Blind Spot) sind Serie. Letzterer umfasst auch die Funktion des Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge, Fahrradfahrer oder Personen den Bereich

**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	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	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)



hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt - sehr hilfreich beim Ausparken in unübersichtlichen Situationen. Eine Verkehrszeichenerkennung ist nicht erhältlich, immerhin

## 1,9 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

## 2,1 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 Style verbaut VW etwas andere Sitze, vorn wie hinten ist beim Testwagen die Gurtgeometrie besser als bei den niedrigeren Ausstattungsvarianten, so dass die meisten Kindersitzmodelle einen festen Halt finden sollten. 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.

## 2,1 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.

werden dem Fahrer mit dem optionalen Navigationssystem Tempolimits angezeigt, die auf Navigationsdaten beruhen.

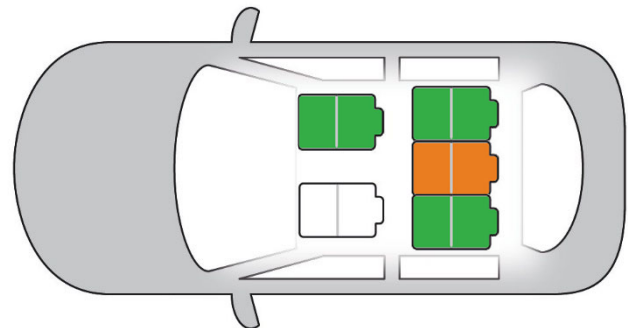
und die Anzeige erscheint erneut. Ab Werk ist der T-Cross mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten Zusammenstoßes reduziert. Ebenso serienmäßig an Bord ist das Notrufsystem "eCall". Das Warndreieck 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.

⊖ 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)

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

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO2

Im Ecotest liegt der Verbrauch des 95 PS-T-Cross mit dem 1,6-l-Turbodiesel und Siebengang-DSG bei durchschnittlich 5,5 Liter Diesel auf 100 km - das ist heutzutage für ein kleines SUV zwar kein besonders guter Wert, allerdings bringt die Automatik einen Effizienznachteil mit sich. Den Handschalter geschickt selbst betätigen kann Kraftstoff sparen. Vorteile bringt der Diesel gegenüber dem Dreizylinder-Benziner vor allem auf der Autobahn: Denn längere Strecken einigermaßen gleichmäßig im Bereich rund um die Richtgeschwindigkeit gefahren, steht dann immer noch eine fünf vor dem Komma. Der Ecotest-Verbrauch bedeutet eine CO2-Bilanz von 175 g pro km. Dafür erhält der T-Cross TDI 25 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 5,2, außerhalb 4,9 und auf der Autobahn mit einigen Vollast-Beschleunigungen 6,7 l Diesel pro 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Momentan absolviert der 1,6-l-TDI den Ecotest mit den geringsten Schadstoffemissionen unter den VW-Dieseln - und das egal ob an Handschaltung oder Automatik gekoppelt und im Kleinwagen oder in der Kompaktklasse verbaut. Seit der Umstellung vom NOx-Speicherkat auf SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung ist der kleinere der Vierzylinder vorbildlich sauber - selbst unter 0 °C, wie er bei Straßenfahrten im Golf TDI gezeigt hat. Und so sind die vollen 50 Punkte im Bereich

## 1,8 AUTOKOSTEN

### 1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die getestete Variante hat einen Grundpreis von 26.300 Euro - ziemlich viel für ein kompaktes SUV, das in der Kleinwagenklasse angesiedelt ist. Die Serienausstattung ist im Komfortbereich eher 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 Style 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 252 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO2-Wert).

### Verbrauch

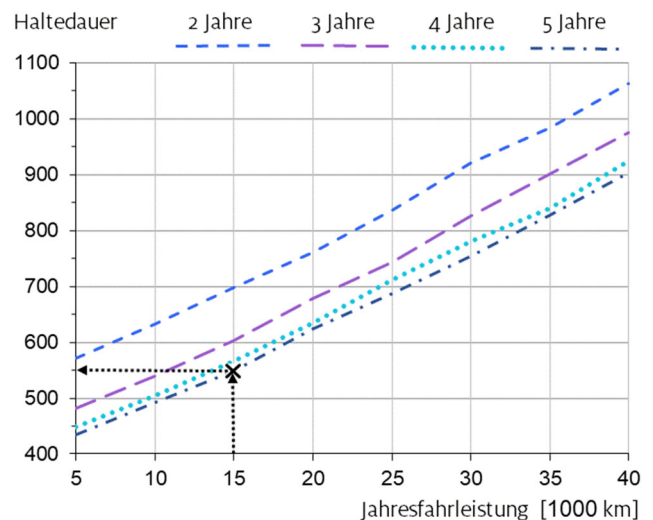
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

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

Schadstoffe verdient, denn weder NOx-Emissionen noch Partikel- oder sonstige Schadstoffbereiche liegen auch nur annähernd im Bereich der Grenzwerte. In den Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigte der Wolfsburger seine sehr niedrigen Schadstoffemissionen. Insgesamt bekommt der T-Cross 1.6 TDI mit dem 95 PS-Diesel 75 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 548 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI OPF	1.0 TSI OPF	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]	482	501	500
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

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	70 kW/95 PS bei 2.750 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,5/4,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	145/110 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R 17
Länge/Breite/Höhe	4.108/1.782/1.584 mm
Leergewicht/Zuladung	1.390/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455/1.281 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690/1.100 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 (in Fahrstufe D)	7,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R18 89V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7
Wendekreis links/rechts	10,6 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/4,9/6,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 175 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	70,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.394/466 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	255/615/1.085 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>123 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>59 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>106 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>260 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	548 Euro		
Steuer pro Jahr	252 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/19		
Basispreis T-Cross 1.6 TDI SCR Style DSG (7-Gang)	26.300 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.295 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.217 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 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](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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	150 Euro°(Paket)/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°/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	465 Euro°
Navigationssystem	565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro°
Metalllackierung	495 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: August 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer