



Max Veldhuis  
14 september 2019

## De keuze is reuze

In geen enkel ander segment van de automarkt lijkt momenteel zoveel keuze te zijn als tussen de talloze SUV's en crossovers in het B-segment. Volkswagen wil uiteraard ook meedingen in dit zeer succesvolle deel van de markt en komt met de T-Cross; het lifestyle-alternatief voor de Polo.Â

De Volkswagen-groep is aan een behoorlijk offensief begonnen als het gaat om de SUV's en crossovers in het B-segment. Nog niet zo lang geleden reden we met de Seat Arona en binnenkort komt Skoda met de Kamiq op de markt. Voor de mensen die het liever nog iets meer premium hebben, is er de Audi Q2. De Volkswagen T-Cross komt daar ergens tussenin te zitten. Hij ziet er voor een Volkswagen behoorlijk frivool uit en de mogelijkheden om hem op smaak te brengen zijn legio. Hoe presteert deze nieuwe telg in vergelijking met zijn stalgenoten? Tijd om de proef op de som te nemen.



## Jeugdige representativiteit

De T-Cross is niet zomaar een opgehoogde Polo. Hij heeft een onderscheidend uiterlijk, niet alleen ten opzichte van zijn kleinere broertje, maar ook in vergelijking tot de rest van het aanbod van Volkswagen. Het merk lijkt overwegend in te zetten op een jong koperspubliek. Zeker in combinatie met het R Line-pakket is de T-Cross een stoere verschijning. Aan de voorzijde zien we een brede grille met een chroomlijn die vanaf de dagrijverlichting in de LED-koplampen doorloopt. De kleine SUV lijkt hierdoor breder dan hij in werkelijkheid is. Rondom de spatborden is er gebruik gemaakt van een subtiele rand van zwart plastic en de 17-inch antracietkleurige wielen passen goed bij het witte exterieur van de testauto.Â

Dit geldt overigens ook voor de achterlichten, die in een doorlopende zwarte balk zijn verwerkt; een designelement dat we nergens anders terugzien in de gelederen van de Volkswagen-groep. De T-Cross krijgt er een jeugdig uiterlijk door. De verlichting loopt helaas niet over de gehele breedte van de auto, ook al lijkt het design dat wel te suggereren. De R Line kenmerkt zich verder door een dakspoiler en een achterbumper



# Volkswagen T-Cross 1.0 TSI Life

die wat sportiever is vormgegeven. Al met al is het ontwerp van de T-Cross goed in proportie en staat er een stoere auto op de stoep. De Seat Arona ziet er nog wel wat sportiever uit, maar boet ook weer iets in aan representativiteit. Volkswagen heeft nu een mooie mix weten te creëren.



## Niet helemaal op niveau

Normaal gesproken is dit een punt waarop we bij Volkswagen vrij snel klaar zijn. Ook het interieur van de T-Cross zit ergonomisch goed in elkaar en beschikt over de meest recente versie van de multimedia-interface van het concern, compleet met het Active Info Display (VW's Virtual Cockpit). In dit opzicht lijkt de T-Cross dus op de Polo. Wat betreft de afwerking wordt deze lijn helaas niet doorgezet bij de kleine SUV. Op veel plekken in het interieur zien we hard, glimmend plastic, waarvan het paneel op de bovenkant van het dashboard in de meest negatieve zin in het oog springt. Seat heeft dat bij de Arona duidelijk beter voor elkaar. Ook is het interieur van onze testauto wel heel erg zakelijk en somber, waarbij de enige vorm van frivoliteit schuilt in het patroon op de stoelen en in de sierlijst van het dashboard. Hier had Volkswagen wel wat meer

# Volkswagen T-Cross 1.0 TSI Life

werk van mogen maken, temeer omdat het interieur van de Polo wã©l op een mooie manier is afgewerkt en het prijsverschil tussen de twee ook nog eens behoorlijk is.

Wat betreft de beschikbare ruimte wint de T-Cross het echter weer van de Polo. De bagageruimte is met 104 liter toegenomen en ook als achterpassagier zit je een stuk ruimer. Dit komt doordat de stoel hoger is gepositioneerd ten opzichte van de vloer. Wat betreft het formaat is er niet eens zo heel veel verschil met de Polo, maar toch is de T-Cross net even wat bruikbaar. Zo kan de rechter voorstoel eventueel plat om lange voorwerpen te kunnen vervoeren. De stoelen zitten eveneens goed en op langere stukken is het prima uit te houden. Het is geen enkel probleem om vier volwassenen op comfortabele wijze te vervoeren. Bovendien kunnen zij allemaal tegelijk hun telefoon opladen dankzij de vele USB-aansluitingen. Het interieur van de T-Cross is in functioneel opzicht dus zonder meer geslaagd. Volkswagen had alleen wel wat mooiere materialen uit de schappen mogen halen.



## Focus op comfort

Meestal worden de rij-eigenschappen van een auto niet drastisch verbeterd wanneer je hem hoger op zijn poten zet. In dynamisch opzicht is dit bij de T-Cross eveneens niet het geval, maar wel als het gaat om het comfort. Oneffenheden in de weg worden goed geabsorbeerd, zonder dat het deinerig wordt. De besturing is daarbij typisch Volkswagen: direct, maar licht en zonder al te veel gevoel. In de bochten merk je ook wel dat het zwaartepunt hoger ligt. Het is echter niet zo dat de T-Cross meteen fors overhelt. Hij blijft in de bochten prima in balans, maar is duidelijk gericht op comfort. Dit is een slimme zet van Volkswagen. De T-Cross is namelijk toch geen auto die je koopt voor het rijplezier. Met een duidelijke focus op comfort wordt er meer onderscheid gecreëerd ten opzichte van de Polo, waardoor er voor ieder wat wils is.

De aandrijflijn is ons inmiddels bekend. Onder de kap ligt de 1.0 TSI driecilinder met 115 pk, welke gekoppeld is aan een zeventraps DSG. Het motortje loopt geraffineerd, produceert de kenmerkende roffel van een driecilinder en pakt onderin goed op. Bovendien levert hij voldoende vermogen voor de T-Cross. Het is geen strepentrekker, maar je kunt prima meekomen met het verkeer. Wel liepen we meer dan eens te stoeien met de transmissie. De DSG schakelt behoorlijk snel op in 'D', waardoor de motor te weinig toeren draait en een brommend geluid gaat produceren. Wanneer je dan weer gas wilt geven moet hij eerst een paar versnellingen terug, waardoor er een kleine vertraging in de reactie op het gaspedaal ontstaat. Zet je de bak in 'S' dan blijft hij juist weer te lang in de versnellingen hangen. Ook bij het weggrijden duurt het soms even voordat de bak aangrijpt, waardoor je er opeens vandoor schiet. De schakelacties verlopen wel onmerkbaar, maar het is jammer dat de bak zich zo wispelturig gedraagt.

De T-Cross beschikt over verschillende rijmodi, maar die veranderen eigenlijk alleen de gasrespons en de besturing. Hij komt vanwege zijn comfortabele afstemming het beste tot zijn recht in de reguliere modus. De 115 pk sterke driecilinder is een prima match met de kleine SUV en maakt het rijden tot een aangename ervaring. Het is alleen jammer dat de DSG in combinatie met deze motor een klein beetje roet in het eten gooit.





## Trek de knip maar

Voor de verandering houdt Volkswagen het eens relatief simpel als het gaat om dit onderwerp. De T-Cross is verkrijgbaar in twee uitrustingsniveaus bovenop de standaarduitrusting: 'Life' en 'Style'. De standaarduitvoering is niet aan te raden omdat je dan zaken als airconditioning moet missen, dus eigenlijk is de 'Life' het minimale waar je voor dient te gaan. Bij de 115 pk sterke 1.0 TSI en de 1.6 TDI is dit uitrustingsniveau standaard. Dan heb je gelukkig wel airconditioning, maar ook zaken als Front Assist, Adaptive Cruise Control, Bluetooth en een middenarmsteun zijn dan inbegrepen. Met name als het gaat om de standaard aanwezige veiligheidssystemen scoort Volkswagen. De 'Style' biedt voor iets minder dan 2.000 euro extra opties als een licht- en regensensor, LED-koplampen, multifunctioneel stuurwiel, automatische airco, parkeersensoren voor en achter en de mogelijkheid om je telefoon draadloos op te laden. In dat geval krijg je dus aardig wat waar voor je geld. Wanneer je al deze opties los gaat bestellen, ben je duurder uit.

De basisprijs van de T-Cross bedraagt 22.620 euro. Onze testauto was een T-Cross

# Volkswagen T-Cross 1.0 TSI Life

'Life' met de 115 pk sterke 1.0 TSI en DSG. Deze uitvoering kost minimaal 27.770 euro. Onze testauto was voorzien van nog wat extra opties, waaronder het R Line exterieurpakket, Executive pakket, LED-koplampen, 17 inch lichtmetalen wielen en het Active Info Display. Hierdoor komt de prijs van de testauto uit op 31.922 euro, wat best een behoorlijk bedrag is voor een kleine SUV met een driebcilinder onder de kap. Zaken als automatische airco en het R Line interieur waren dan bijvoorbeeld nog niet aangevinkt. Een vergelijkbare Polo is dan al gauw ruim 3.000 euro goedkoper, maar ook de Seat Arona is een veel betere aanbieding. Voor ongeveer dezelfde cataloguswaarde als deze T-Cross reden we namelijk een 1.5 TSI FR Line met 150 pk en zo'n beetje alle denkbare opties. Het kan dus wel lonen om even goed na te denken voor welke optie je gaat, zeker wanneer Skoda straks ook nog met de Kamiq komt. Daarbij zijn er bij de andere merken buiten de Volkswagen-groep ook meer dan genoeg alternatieven te vinden.



## Succesformule?

Met de T-Cross betreedt Volkswagen een segment dat alsmaar populairder lijkt te

worden. De basisingrediënten zijn in ieder geval aanwezig: hij ziet er goed uit, is praktisch zeer bruikbaar en bovendien comfortabel. Toch hebben de mensen uit Wolfsburg op een aantal punten wat steken laten vallen. Zo is de afwerking van het interieur beduidend minder dan bij de Polo, vooral als het gaat om het materiaalgebruik. Daarbij vormt de DSG niet echt een prettige combinatie met de 1.0 TSI en is de T-Cross beduidend duurder dan veel van zijn concurrenten. Daar staat dan weer een auto met een stoer doch representatief uiterlijk en een sterke merknaam tegenover. Ondanks het feit dat de T-Cross misschien niet alle troefkaarten in handen heeft, voorspellen wij dat hij een groot succes gaat worden in ons land.

## Plus

- + Onderscheidend uiterlijk
- + Praktische bruikbaarheid
- + Comfortabele afstemming onderstel

## Min

- Afwerking interieur niet op niveau
- DSG niet altijd even soepel
- Behoorlijk aan de prijs