

VW T-ROC

Un héros discret au cœur aguerri

Texte Daniel Riesen Technique Andrea Scuderi Photos Raphael Hünerfauth



En Suisse, le T-Roc a été le quatrième modèle le plus important de ces dernières années pour VW. Afin de pérenniser ce succès, la deuxième génération du SUV/crossover s'allonge et gagne en fonctionnalité.

Nouveau T-Roc
Une face avant imposante et une silhouette élégante.

Infodivertissement
au format 12,9 pouces
et commande de climatisation intuitive.



Le VW T-Roc de deuxième génération fait honneur au «S» (pour «Sport») de son appellation. Et plus précisément la sportivité au sens de la dynamique de conduite, désormais dans sa deuxième génération. Lors du test, ce SUV compact a séduit par son agilité et la précision de sa direction. Les amortisseurs adaptatifs DCC (option) offrent une large amplitude de réglages allant de ferme à confortable. L'exemplaire testé était toutefois équipé de jantes de 20 pouces certes élégantes, mais ayant tendance à rebondir sur les chaussées bosselées.

Mais une voiture de tous les jours ne peut pas se contenter d'être agile. La plupart des gens attachent autant d'importance à la qualité perçue de l'habitacle et à la simplicité d'utilisation. Les avis des essayeurs étaient partagés quant au premier point. «Avant, la finition R-Line offrait davantage», estiment les uns. «Tout est très correct, bien qu'un peu terne», décrètent les autres. Certes, on trouve du plastique dur dans la partie inférieure de l'habitacle. A défaut d'être sexy, les baguettes en plastique façon aluminium ou les surfaces mates de la console médiane sont plus pratiques à l'usage que, par exemple, du vernis transparent. Et si le revêtement textile du tableau de bord semble un peu grossier, il absorbe la lumière et évite les reflets dans le pare-brise.

Bien que la simplicité d'utilisation soit en partie subjective, le T-Roc ne laisse guère place à la controverse à cet égard. Il est numérique et connecté, comme il se doit. Et ce d'une manière qui ne submerge pas l'utilisateur, car son architecture est logique et

**Ce que
le T-Roc ne
propose plus**



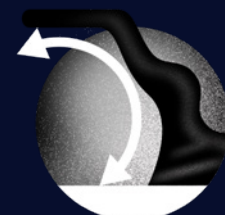
Le diesel

Le choix de motorisations du T-Roc est limité dans un premier temps. Les deux blocs essence à micro-hybridation proposés délivrent respectivement 116 et 150 ch. Les différentes versions du 2.0 TDI ne sont pas disponibles sur le T-Roc de deuxième génération, le diesel a fait son temps. Mais d'autres motorisations suivront, notamment le «full hybrid». La traction intégrale aussi.



La boîte manuelle

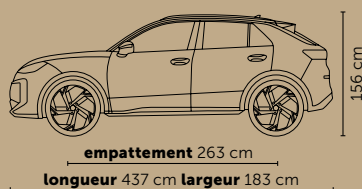
Toutes les motorisations du nouveau T-Roc sont couplées à une boîte automatique double embrayage à sept rapports. La boîte six vitesses manuelle (associée aux moteurs 1.0, 1.5 TSI et 2.0 TDI) était plus abordable, mais n'est plus proposée. Les prix d'entrée de gamme officiels inférieurs à 30 000 francs appartiennent désormais au passé.



Le cabriolet

L'idée du SUV décapotable n'a jamais eu la vie facile. VW s'y est essayé avec le T-Roc Cabriolet, mais les constructeurs jugent notre époque peu propice à des expériences aussi coûteuses. Le nouveau T-Roc ne sera donc vraisemblablement pas décliné en version à ciel ouvert dans la deuxième génération.

APERÇU TECHNIQUE



coffre: 475–1350 l
pneus: 225/40 R20

Voiture d'essai

VW T-Roc: 5 portes, 5 places, dès 30 800 fr.; T-Roc R-Line dès 41 000 fr.; véhicule testé avec options: 45 580 fr.

Garanties: 2 ans; rouille: 12 ans; mobilité (entretien chez VW): 3 ans; kilométrage illimité

Importateur: Amag Import AG, Alte Steinhauserstrasse 12, 6330 Cham
volkswagen.ch

Données techniques

Moteur: moteur essence turbocompressé à quatre cylindres de 1,5 litre, mild hybride 48 V, maximum 110 kW (150 ch), maximum 250 Nm; boîte automatique à double embrayage, traction avant; vitesse maximale: 212 km/h

Poids: 1518 kg poids à vide (véhicule testé: 1517 kg), toutes les données avec poids du conducteur inclus (75 kg); total admissible: 1980 kg; charge tractable: 1500 kg; réservoir: 50 l

Les concurrents

Kia Sportage T-GDi, dès 34 750 fr.
Nissan Qashqai, dès 38 390 fr.
Škoda Kamiq ou Karoq, dès 36 380 respectivement 39 730 fr.

La recherche auto du TCS permet de comparer les voitures de toutes les marques et de tous les modèles, en termes de technique et de prix ainsi que d'émissions de CO₂ calculées sur le cycle de vie de la voiture:

tcs.ch/recherche-auto

Carrosserie / coffre

Ayant gagné 12,2 cm en longueur par rapport à son prédécesseur, le T-Roc se situe à mi-chemin entre le T-Cross et le Tiguan. Sa nouvelle silhouette plus dynamique est aussi 10% plus aérodynamique. Le coffre est spacieux pour ce segment et on obtient une surface presque plane une fois les sièges rabattus.

Habitacle

Un agencement sobre, où tout est à portée de main. De nuit, l'éclairage d'ambiance tamisé égale l'atmosphère. Un mix de commandes pratique combine l'écran tactile avec des boutons et commutateurs.

Confort

Dans la version R-Line également, les sièges sont recouverts de textile synthétique (cuir en option). Ils sont confortables, mais le maintien latéral est perfectible.

Comportement

L'agilité du T-Roc donne l'impression de conduire une compacte plutôt qu'un SUV. La direction progressive renforce le plaisir de conduite. Et les amortisseurs adaptatifs DCC (option) élargissent les possibilités du châssis.

Moteur et transmission

L'exemplaire testé était animé par le plus puissant des moteurs 1,5 l turbo actuellement disponibles. Ses 150 ch suffisent pour rouler à un bon rythme. Les sept rapports de la boîte automatique (avec palettes au volant) passent en douceur. Un peu bruyant au-delà de 3000 tr./min, le moteur s'arrête au lever de pied pour économiser l'essence, et deux cylindres sont mis en veille sous faible charge.

Consommation / CO₂

La moyenne de 5,5 l/100 km mesurée lors du cycle RDE du TCS est un bon résultat. Les 6 litres enregistrés lors d'autres trajets sur autoroute sont assez flatteurs également.

Sécurité / assurances

Le T-Roc décroche les 5 étoiles Euro NCAP. Distance de freinage correcte, sans plus. Régulateur de vitesse adaptatif progressif et aide au maintien dans la voie discrète également. En revanche, l'aide au stationnement a du mal à détecter les places libres.

Prix / prestations

Prix de base concurrentiel, mais la version haut de gamme R-Line, avec ses options, est chère. Coûts d'exploitation dans la moyenne, frais d'entretien assez élevés et garantie constructeur modeste.

MESURES TCS

Evaluation dynamique

Accélération (0–100 km/h): 9,0 s
(usine: 8,9 s)

Elasticité

60–100 km/h: 4,7 s

Diamètre de braquage: 11,0 m

Freinage (100–0 km/h): 35,4 m

Consommation du test

Parcours TCS-RDE

Température ambiante: 14 °C
mixture: 5,5 l/100 km

Autonomie (TCS-RDE)

Calculée: 909 km

DONNÉES D'USINE

Consommation

Usine (WLTP (WLTP): 5,7 l/100 km

Emissions CO₂: 130 g/km

Moyenne suisse de CO₂: 111 g/km

EtiquetteEnergie (A–G): E

CALCULS DES COÛTS

Coûts des services

Entretien

mois	heures	coûts (fr.)*
30 000 / 24	1,8	634.–

Entretien total sur 180 000 km:

15 000 km/an	10,8	3808.–
--------------	------	--------

* Matériel inclus, liquides exclus.

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fr./mois	fixes	variables
15 000	85	512.–		343.–
30 000	45	512.–		686.–

Tarif horaire pour calcul TCS:

145 fr. (OFS)

TCS Assurance auto

Prime annuelle (fr.):

881.–

Exemple d'offre pour un membre TCS de 36 ans, vivant à Berne, responsabilité civile et casco complète, kilométrage annuel 10 000 km, parking souterrain, prime annuelle hors frais

Crossover de style coupé.
Feux arrière traversants, logo
rouge flamboyant.



Coffre profond,
modulable et
pratique, ici sans
double fond.



Une molette dans la console centrale pour gérer les modes de conduite et le volume.

souvent redondante. Plusieurs chemins de navigation mènent donc au même résultat. Les vignettes du grand écran d'infodivertissement sont suffisamment grandes pour ne pas se fatiguer les yeux. Seules les icônes d'accès direct (raccourcis), pourtant très pratiques, sont plutôt petites. De plus, celles situées dans la barre inférieure sont plus difficiles à atteindre, car la main ne peut pas s'appuyer. Rien à redire, en revanche, sur les instruments configurables de manière pertinente et l'affichage tête haute (option).

Le volume et les modes de conduite se règlent au moyen de la molette joliment éclairée dans la console centrale. Les boutons du volant, légèrement espacés les uns des autres, sont aussi bien plus pratiques que les pavés tactiles à la mode pendant un temps. Le T-Roc présente même une innovation tactile par la disposition inédite des poignées de porte dans les accoudoirs. Un ensemble de détails qui agrémentent la vie à bord de ce crossover. o

+ Conduite souple
Grand coffre modulable
Prix de base abordable
Raccourci pour désactiver l'alerte de survitesse
Assistant d'autoroute excellent
Memory Parking

- Prix assez élevé du modèle tout équipé
Puissance moteur modeste, mais acceptable
Niveau sonore au-delà de 3000 tr./min
Aide au stationnement rarement utile

Retrouvez les images du T-Roc et d'autres tests sur:
touring.ch/auto



Photos ef, ldd

Škoda prend de l'ampleur

Jusqu'alors, les clients Škoda en quête d'espace optaient pour le Kodiaq, mais uniquement en mode thermique. Désormais, le Peaq, 100% électrique, vient compléter la gamme de la marque tchèque. Avec ses 4,87 m, il est plus long que le Kodiaq. En propulsion ou 4×4, doté d'une puissance de 150, 210 ou 220 kW et deux tailles de batterie.



Test d'anti-insectes

Dans le cadre d'un test en laboratoire et sur le terrain, le TCS a évalué neuf produits anti-insectes sur leur efficacité mais aussi sur leur toxicité pour les personnes et l'environnement. Trois ont obtenu la mention «très recommandé», tandis qu'un spray a reçu la mention «recommandé avec réserve».

tcs.ch/detachants-insectes

TCS PROTECTION JURIDIQUE CIRCULATION

Vos droits protégés

En cas de litige juridique lié à la circulation routière, on peut rapidement se sentir dépassé. Grâce à la protection juridique circulation du TCS, vous pouvez compter sur le soutien d'avocats et de juristes qui vous accompagnent du début jusqu'à la résolution de l'affaire, et défendent vos droits avec engagement.



Agissez maintenant pour être prêt en cas de litige:
tcs.ch/circulation