

VW T-ROC

Eroe intrepido di tutti i giorni

Testo Daniel Riesen Tecnica Andrea Scuderi Foto Raphael Hünerfauth



Fra i SUV compatti più venduti in Svizzera negli ultimi anni, la VW T-Roc è alla seconda generazione. Affermato per la sua praticità nell'uso quotidiano, il crossover si rinnova e cresce sia in lunghezza che in funzionalità.

Frontale imponente
ed elegante linea
del tetto: la T-Roc è
maturata bene.



Sistema Infotainment
con schermo da 12,9
pollici. Controllo della
climatizzazione intelli-
gente dal punto di vista
dell'utente.

La VW T-Roc è un SUV compatto che rende onore alla «S» (ovvero Sport) presente nella denominazione. E precisamente sportività nel senso di guida dinamica, oggi alla sua seconda generazione. Durante la guida, la T-Roc ha convinto per l'agilità e lo sterzo sensibile. Grazie alle sospensioni adattive DCC opzionali, l'assetto offre un'ampia gamma di impostazioni da rigide a confortevoli. Tuttavia, l'auto del test montava ruote da 20 pollici e con la sua massa notevole sbatteva sulle irregolarità della strada.

Un'auto per tutti i giorni deve naturalmente saper fare molto di più che affrontare tratti sinuosi e il traffico quotidiano con briosa agilità. Per la maggior parte delle persone, la qualità dell'abitacolo e dei comandi sono altrettanto importanti. Per quanto riguarda gli interni, le opinioni dei tester erano contrastanti: «Un tempo l'allestimento R-Line offriva di più», hanno affermato alcuni, «tutto molto ok, anche se un po' spartano», hanno detto altri. È vero, nella parte inferiore dell'abitacolo si trova della plastica rigida. Inoltre, le modanature in plastica effetto alluminio o le superfici opache nella console centrale possono non sembrare particolarmente accattivanti, nella pratica si rivelano però migliori di altre soluzioni, come ad esempio la vernice trasparente. E il rivestimento in tessuto del cruscotto appare piuttosto grezzo, ma assorbe perfettamente luce e i riflessi sul parabrezza.

Anche la facilità d'uso presenta elementi soggettivi, ma qui il crossover compatto non lascia gran spazio a discussioni. La T-Roc è ovviamente digitale e connessa, ma lo è in un modo che non risulta opprimente, grazie a una struttura logica e spesso anche ridon-

Cosa non c'è (più) sulla T-Roc



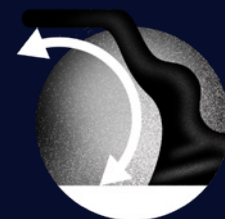
Niente più diesel

Per le motorizzazioni, VW punta (inizialmente) sulla semplificazione: due motori a benzina mild hybrid da 116 o 150 CV. Pure per la T-Roc, il motore diesel è ormai fuori gioco: le versioni 2.0 TDI non sono disponibili sulla 2a generazione. Seguiranno altre motorizzazioni, in parte già quest'anno, per la prima volta modelli ibridi completi e nuovamente una versione a trazione integrale.



Niente più cambio manuale

In ogni caso, VW abbina i motori della nuova T-Roc a un cambio automatico a doppia frizione e 7 rapporti. Il cambio manuale a 6 marce (con motori 1.0 e 1.5 TSI e 2.0 TDI), che rappresentava un'alternativa più economica, non è più disponibile. I prezzi di partenza ufficiali inferiori a 30 000 fr. sono ormai un ricordo per la T-Roc.



Niente più cabrio

L'idea di un'esperienza di guida all'aria aperta su un sedile di guida rialzato, ovvero un SUV scoperto, non ha mai avuto vita facile. La Volkswagen ci ha provato con la divertente T-Roc Cabriolet, ma i tempi sono troppo difficili (dal punto di vista dei costruttori) per esperimenti così costosi: non sembra quindi che ci sarà una T-Roc cabrio di 2a generazione.

SCHEDA TECNICA



bagagliaio: 475–1350 l
pneumatici: 225/40 R20

Veicolo provato

VW T-Roc: 5 porte, 5 posti, da 30 800 fr.; T-Roc R-Line da 41 000 fr.; veicolo del test con opzioni: 45 580 fr.

Garanzie: 2 anni; anticorrosione: 12 anni; garanzia mobilità (manutenzione da VW): 3 anni; chilometraggio illimitato in entrambi i casi

Importatore: Amag Import AG, Alte Steinhäuserstrasse 12, 6330 Cham
volkswagen.ch

Specifiche

Propulsione: motore a benzina turbo a 4 cilindri 1,5 l, ibrido leggero, 48 V, max. 110 kW (150 CV), max. 250 Nm; cambio automatico a doppia frizione, trazione anteriore; velocità massima: 212 km/h

Peso: 1518 kg a vuoto (veicolo del test: 1517 kg), dati incl. 75 kg per il conducente; peso totale: 1980 kg; carico rimorchiabile: 1500 kg; capacità serbatoio: 50 l

La concorrenza

Kia Sportage T-GDi, da 34 750 fr.
Nissan Qashqai, da 38 390 fr.
Škoda Kamiq o Karoq, rispettivamente da 36 380 e 39 730 fr.

Nella ricerca auto del TCS possono essere confrontate tutte le marche e modelli delle automobili in termini di tecnologia e prezzo nonché le emissioni di CO₂ sull'intero ciclo di vita del veicolo:

tcs.ch/ricerca-auto

Carrozzeria / bagagliaio

Rispetto al modello precedente, la T-Roc è cresciuta di 12,2 cm, collocandosi a metà strada tra la T-Cross e la Tiguan. Il design appare ora più dinamico e, allo stesso tempo, è più aerodinamico del 10%. Il bagagliaio è ampio per la categoria e, con i sedili ribaltati, si ottiene una superficie quasi piana.

Abitacolo

Arredamento sobrio, ma tutto a portata di mano. Di notte l'atmosfera si fa più suggestiva, grazie alla luce d'ambiente soffusa. Combinazione di comandi pratica, tramite schermo e numerosi pulsanti e interruttori.

Comfort

Anche nella versione R-Line i sedili sono in tessuto sintetico, disponibili in pelle come optional. Sono comodi, ma il sostegno laterale potrebbe essere leggermente migliore.

Comportamento

La guida è agile e reattiva. La sensazione è più da auto compatta che da SUV. Lo sterzo progressivo aumenta il piacere di guida in curva. Le sospensioni adattive DCC, in opzione, ampliano le potenzialità dell'assetto.

Motore / propulsione

La T-Roc aveva il più potente dei motori turbo da 1,5 l attualmente disponibili. I 150 CV sono sufficienti per una guida scattante. Il cambio automatico a 7 rapporti (azionabile anche tramite selettori al volante) cambia marcia in modo fluido. Al di sopra dei 3000 giri/min, il 4 cilindri tende ad affannarsi. Quando l'auto è ferma, per risparmiare carburante il motore si spegne; con carico ridotto, si disattivano 2 cilindri.

Consumo / CO₂

I 5,5 l per 100 km nel ciclo RDE del TCS sono un buon risultato. In altri viaggi in autostrada abbiamo rilevato un consumo di 6 l, pure relativamente basso.

Sicurezza / ADAS

Massimo dei voti all'Euro NCAP: 5 stelle. Il valore di frenata rilevato è accettabile, niente di più. Il cruise control adattivo funziona in modo fluido, il sistema di mantenimento della corsia è piacevolmente discreto. L'assistente di parcheggio fatica a trovare gli spazi liberi.

Prezzo / prestazioni

Prezzo base interessante, ma la versione top di gamma R-Line, con optional, è cara. Costi d'esercizio nella media, quelli di manutenzione piuttosto elevati. Garanzia di fabbrica modesta.

MISURAZIONI TCS

Dinamica di guida

Accelerazione (0–100 km/h): 9,0 s
(fabbrica: 8,9 s)

Elasticità

60–100 km/h: 4,7 s

Diametro di sterzata: 11,0 m

Frenata (100–0 km/h): 35,4 m

Consumo del test

Percorso RDE-TCS

temperatura monitorata: 14 °C
misto: 5,5 l/100 km

Autonomia (RDE-TCS)

calcolata: 909 km

DATI DI FABBRICA

Consumo

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

Emissioni di CO₂: 130 g/km

Media svizzera di CO₂: 111 g/km

Etichetta energia (A–G): E

CALCOLO DEI COSTI

Costi dei servizi

Manutenzione

km / mesi	ore	costi (fr.)*
30 000 / 24	1,8	634.–

Manutenzione totale per 180 000 km:

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

* incl. materiale, liquidi esclusi

Costi d'esercizio

km/anno	ct./km	fr./mese	fissi	variabili
15 000	85	512.–	343.–	
30 000	45	512.–	686.–	

Tariffa oraria per il calcolo TCS:

145 fr. (UST)

TCS Assicurazione auto

Premio annuale (fr.): 881.–

esempio di offerta per un socio TCS 36enne, domiciliato a Berna, responsabilità civile e casco totale, chilometraggio annuo 10 000 km, garage sotterraneo, premio annuo senza tasse.

Crossover in stile coupé. Luci posteriori a tutta larghezza, logo rosso fuoco.



Bagagliaio profondo, versatile e facilmente utilizzabile, qui senza ripiano intermedio.



Il selettore «Driver Experience» nella console centrale, per modalità di guida e volume.

dante, con vari percorsi di comando che portano allo stesso risultato. Le icone sul grande schermo dell'infotainment sono di dimensioni generose e non affaticano la vista; solo quelle di accesso diretto (scorciatoie), pur essendo pratiche, sono più piccole di quanto auspicabile, tanto più che quelle della barra inferiore sono più difficili da selezionare, poiché la mano non trova un appoggio. Non ci sono invece rimostranze riguardo alla strumentazione digitale personalizzabile, né al display head-up opzionale.

Il volume e le modalità di guida possono essere regolati tramite il selettore illuminato nella console centrale. Anche i pulsanti sul volante, leggermente distanziati l'uno dall'altro, sono comodi, di gran lunga migliori rispetto alle superfici touch tanto di moda. Elemento tattile inedito, le maniglie interne di apertura delle portiere riprogettate ed integrate nei braccioli. Così, l'insieme di dettagli scelti con cura rende la vita a bordo estremamente piacevole. o

+ Guida fluida

Bagagliaio ampio e modulabile

Prezzo base conveniente

Tasto rapido per la disattivazione dell'avviso di velocità

Assistenza in autostrada eccellente

Memory-Parking

- Prezzo piuttosto elevato per il modello di punta (attuale)

Potenza del motore modesta, ma accettabile

Rumore del motore oltre i 3000 giri/min

Park Assist solo raramente davvero utile

Galleria di immagini della Volkswagen T-Roc e numerosi altri test su: touring.ch/auto

Foto ef, ald



Škoda: grande ed elettrica

Finora i clienti Škoda in cerca di spazio sceglievano la Kodiaq, con motore a combustione. Adesso arriva la Peaq a completare la gamma del marchio ceco. Con i suoi 4,87 metri, il SUV elettrico è più lungo della Kodiaq. Trazione posteriore oppure integrale, potenze da 150, 210 o 220 kW e due dimensioni di batteria.



Test detergenti per insetti

Come si fa a pulire il parabrezza? Per saperlo il TCS ha sottoposto a test nove detergenti per insetti. Sotto la lente, oltre al potere pulente, la sicurezza per persone, ambiente e materiali. Tre prodotti hanno ottenuto la valutazione «molto consigliato», uno risulta solo «consigliato con riserva».

tcs.ch/rimuovi-insetti

TCS PROTEZIONE GIURIDICA CIRCOLAZIONE

Diritti ben difesi

Quando ci si muove nel traffico stradale può sempre capitare qualcosa. Un'eventuale controversia rischia di venir a costare cara.

Grazie alla protezione giuridica circolazione del TCS, potete contare su avvocati e giuristi competenti che vi assisteranno dall'inizio del caso fino alla sua risoluzione.



Stipulate ora per essere tutelati in caso di dispute. tcs.ch/circolazione