Essai – Volkswagen T-Roc 2.0 TSI 4MOTION : le petit SUV passe-partout

Globalement, il ne manquait à VW qu'un petit SUV pour offrir un portfolio complet et ce dans le seul segment qui affiche encore une croissance attractive pour un groupe automobile. Résultat des courses, un essai de plusieurs centaines de kilomètres dans toutes les conditions, ou presque.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm^3
- 190 ch à 6'000 t/min
- 320 Nm de 1'500 à 4'180 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 216 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.2 sec.
- Poids : 1'420 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'234 x 1'819 x 1'573
- Conso. mesurée : 7.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 155 g/km (G)
- dès CHF 38'750.-, mod. essayé: CHF 47'887.-

Texte et photos : Tony da Silva

Grâce à la plateforme MQB (Modularer Querbaukasten), Volkswagen exploite plus de 20 modèles pour le groupe sur cette base, y compris pour des bestsellers comme la Golf 7 ou l'Audi Q3. Dans un segment qui frise la saturation mais qui affiche encore une croissance positive, est-ce que ce petit SUV est une arme qui permettra à la marque de sortir du lot ?

A l'extérieur

Dès sa présentation, en tant que concept-car, au Salon de l'Automobile de Genève en 2014, la réaction du public a été immédiate et enthousiaste. Mais c'est connu, parfois les prototypes sont plus attractifs que les versions finales et pour une fois, quand Volkswagen a officiellement présenté le T-Roc en 2017, les observateurs ont apprécié le résultat.

Alors que je ne suis pas un fan de SUV en général, la première chose qui marque c'est la taille. Ce crossover offre un gabarit réduit ce qui d'office le rend attrayant à mes yeux. Ajoutez à ça un style nerveux et dynamique avec des arêtes franches et vous obtenez un véhicule qui s'adresse assurément à un public jeune et avide d'un style moderne.

C'est particulièrement vrai vis-à-vis de la gamme VW mais également en regard des autres marques du groupe. Le T-Roc est réellement un véhicule à part qui apporte une certaine fraicheur à la gamme.

A l'intérieur

Dès que je m'installe à bord et que je tourne la clé de contact, je suis agréablement surpris par l'équipement proposé, notamment avec un grand écran de 12.5 pouces au centre de la planche de bord et un autre écran de 10.25 pouces derrière le volant appelé Active Info Display. Ce dernier permet d'afficher différents modes et s'avère exemplaire en termes de visibilité et de lecture.

Les sièges sont confortables et malgré un empâtement de 2'590 mm seulement, les occupants à l'avant mais aussi à l'arrière disposent d'une espace agréable. En revanche, au niveau des matériaux, ce n'est pas aussi séduisant. La faute à des éléments en deçà des attentes et pour preuve, un compagnon de route propriétaire d'une Polo et intéressé par ce véhicule partage sa déception en me faisant remarquer que les finitions dans sa citadine lui paraissent plus nobles. Les plastiques sont un peu durs et sonnent creux.

Qu'à cela ne tienne, si les matériaux ne sont pas extraordinaires, l'agencement et les différentes commandes sont irréprochables à l'exception des touchent tactiles fixes (!) sur les bords de l'écran central. Après avoir été largué près de 10 ans, les constructeurs sont tous en train d'adopter des interfaces tactiles mais ça reste maladroit. En effet, ces touches fixes n'ont pas de relief ce qui oblige le conducteur à quitter les yeux de la route pour sélectionner la source musicale ou la carte de navigation. Pire, le bouton du volume situé entre deux boutons tactiles provoque fréquemment l'activation d'un autre bouton alors que je souhaite juste augmenter le volume ou que je le cherche des doigts pour ne pas quitter la route

des yeux.

Bref, pour les habitués du groupe VW, l'intérieur est une continuité pour ne pas dire d'un conformisme allemand. C'est un peu dommage car l'extérieur promettait plus.

Sous le capot

Comme souvent sur des modèles d'essai, le constructeur propose le plus dynamique des moteurs : un 4 cylindres turbocompressé de 1'984 cm^3 avec une puissance de 190 ch à 6'000 t/min et un couple de 320 Nm entre 1'500 et 4'180 t/min. Le tout est servi par l'excellente boîte à double embrayage à 7 rapports ainsi que par une transmission intégrale 4MOTION.

Le constructeur propose trois autres moteurs à essence de 115 à 150 ch ainsi que deux moteurs diesel de 115 à 150 ch.

Enfin, la consommation mixte déclarée de 6.8 l/100km s'est arrêtée à 7.5 l/100km lors de ce test. Ceci dit, lors d'un parcours exclusivement autoroutier de 265 kilomètres, la consommation a été de 6.1 l/100km contre 5.8 l/100km dans les spécifications données par le constructeur. Bon résultat.

Au volant

La mise en route de l'engin est discrète et l'insonorisation à l'arrêt ou à 120 km/h est bonne. La hauteur de vue des SUV étant le principal avantage de ce type de véhicule, notre T-Roc ne déroge pas à la règle avec une bonne vision à 270 degrés (la vision ¾ arrière est suffisante). Avec la caméra de recul et le Park Assist (option à CHF 210.-), le parcage latéral est un jeu d'enfant.

Sur la route, mon petit SUV se comporte à merveille avec une maniabilité surprenante et un excellent diamètre de braquage (11.1 mètres). Les accélérations sont franches même si le moteur semble s'essouffler un peu après 5'000 t/min, mais la boîte DSG permet de passer au rapport suivant en un clin d'œil ou par une simple pression sur les palettes. Ce détail est un plus mais honnêtement, un peu superflu dans ce type de véhicule. Enfin, le freinage est endurant et offre une bonne réactivité en fonction de la pression exercée.

Le modèle d'essai bénéficie de la traction intégrale maison 4MOTION. En plein été, il a été difficile de réaliser un essai tout terrain mais vu l'expérience sur les autres modèles, l'hiver sera une saison privilégiée pour des déplacements sous/sur la neige ou des routes boueuses.

Avec un espace à bord convivial et spacieux, je suis surpris de découvrir un coffre relativement restreint de 392 litres (445 litres pour les versions à traction uniquement). Ce n'est pas beaucoup plus qu'une Audi A3, Ford Focus ou BWM Série 1. Bien sûr, une fois les sièges rabattus, l'espace grimpe à 1'237 litres

(1’290 litres pour modèle traction) et la longueur totale de charge affiche 1’551 mm… Comment charger les fameuses armoires PAX d’Ikea d’une longueur de 236 cm ?

Globalement, derrière le volant, je suis séduit par un roulis maitrisé, des accélérations franches, une boîte rapide et des suspensions adaptées (châssis sport à CHF 460.-). Côté consommation, c’est aussi la bonne surprise vu les 1’420 kilos de l’affaire et la transmission permanente aux quatre roues de 19 pouces (option à CHF 1’170.-).

Verdict

Comme toujours, au-delà des caractéristiques techniques et du prix, le client est tout d'abord sensible à l'apparence d'un véhicule et le T-Roc bénéficie d'une ligne résolument dynamique et attractive. Je regrette que le constructeur n'ait pas osé aller plus loin à l'intérieur car à ce niveau-là, pas de doute, on est bien dans une Golf… pardon, une Volkswagen. Dommage aussi de ne pas avoir opté pour des matériaux qui donnent une meilleure impression pour les yeux mais aussi au toucher. Au niveau audio par contre, l'ensemble Beats à CHF 470.- se montre performant et équilibré (compatible Android et iOS).

L'adoption massive du tactile est à mon sens une aberration aussi bien en termes d'utilisation que de la sécurité. Bien entendu, le tactile pour naviguer dans les écrans est une excellente chose mais à l'inverse, ne pas pouvoir retrouver à l'aveugle des boutons classiques ou de les déclencher par erreur est une ineptie au niveau de l'ergonomie.

Ceci dit, j'ai la conviction que ce petit SUV saura trouver son public car il offre de sérieux arguments au travers de sa ligne et de son faible encombrement. Au niveau prix, notre modèle d'essai culmine à CHF 47'887.- mais la version Basis avec son petit 3 cylindres de 115 ch et boîte manuelle à 6 rapports démarre à CHF 25'200.-. C'est certainement plus que certains SUV compacts mais à mon avis, l'originalité de la ligne en vaut la peine…

<u>Prix et options – Volkswagen T-Roc Sport 2.0l 190PS TSI 7DSG 4 Motion</u>

Prix de base : CHF 40'750.-

Couvercle de coffre elect. : CHF 370.-

Châssis sport : CHF 460.-

Homologation canton AG : CHF 77.-

Jantes alu “Suzuka” 19 pouces : CHF 1’170.-

Toit panoramique : CHF 1’310.-

Pack infotainment : CHF 1’510.-

Avantage pack infotainment : CHF 370.-

Préparat. portable “Comfort” incluse Park Assist : CHF 270.-

Soundsystem “beats” : CHF 470.-

VW Garantie+ 4 ans / 100’000 : CHF 790.-

Rétroviseurs rabattables : CHF 190.-

FINISH NORMAL (BS) : CHF 100.-

<u>Prix TOTAL : CHF 47’887.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de ce Volkswagen T-Roc Sport, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.

<u>A lire aussi</u>

Essai – Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION : Chère limousine…

Essai – Volkswagen Amarok : Quand polyvalence et rigueur germanique font bon ménage

Essai – Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDI R-Line : Il joue dans la cour des grands !

Essai – Volkswagen Golf GTi Clubsport : Une Golf faite pour les trackdays ?

Essai – Volkswagen Golf Alltrack : La timide polyvalente

Essai – Volkswagen Touran : Le charme discret du plaisir raisonnable

Essai – Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI : Une belle variante

Essai – Volkswagen Golf R : L’R de rien…

Essai – VW Beetle Cabriolet : Le Flower Power cheveux au vent

Essai – VW Golf VII 1.4 TSI : La bonne élève

Essai – VW Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

Essai – VW up! : Quand VW se la joue fun

Essai – VW Beetle : Elle se la pète la Choupette !

Essai – VW Golf Cabriolet : Un cab en hiver

Essai – VW Eos 2.0 TSI : La déesse aux deux visages

Essai – VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

Présentation – Volkswagen Golf GTI TCR Concept

Nouveauté – Volkswagen Touareg

Avant-première – Volkswagen T-Roc cabriolet

Avant-première – Volkswagen Touareg (3ème génération)

Nouveauté – Volkswagen Polo GTI

Nouveauté – Volkswagen T-Roc

Nouveauté – Volkswagen Polo MY2017

Présentation – Volkswagen up! GTI Concept

Présentation – Volkswagen I.D. Crozz

Présentation – Volkswagen I.D. BUZZ

Nouveauté – Volkswagen Golf MkVII, facelift 2017

Avant-première – Volkswagen I.D. Concept

Présentation – Volkswagen Golf R360S

Nouveauté – Volkswagen Golf GTI Clubsport S

Présentation – Volkswagen T-Prime Concept GTE

Nouveauté – Volkswagen Polo GTI 230

Nouveauté – VW up!

Nouveauté – Volkswagen Tiguan GTE Active Concept

Nouveauté – Volkswagen Beetle Dune

Nouveauté – Volkswagen Golf Cabriolet MY2016

Nouveauté – Volkswagen Tiguan

Nouveauté – Volkswagen Golf GTi Clubsport

Nouveauté – Volkswagen Sharan

Nouveauté – VW Golf GTI Performance Limited Edition

Avant-première – Volkswagen Concept Sport Coupé GTE

Nouveauté – Volkswagen Touran

Nouveauté – Volkswagen Golf GTD Variant

Nouveauté – Volkswagen Golf R Variant

Nouveauté – Volkswagen Polo GTI

Nouveauté – Volkswagen Passat GTE

Nouveauté – Volkswagen Passat

Nouveauté – Volkswagen Touareg

Présentation – Volkswagen Golf R 400

Nouveauté – Volkswagen Golf GTE

Nouveauté – Volkswagen Scirocco

Nouveauté – Volkswagen Polo

Présentation – VW twin up!

Présentation – VW Golf Sportsvan

Nouveauté – VW e-Golf et e-up!

Nouveauté – Volkswagen Golf VII R

Nouveauté – VW Polo R WRC

Nouveauté – VW Taigun

Nouveauté – VW Beetle Cabriolet

Nouveauté – VW Golf VII

Genève 2012 – Volkswagen Cross Coupé

Genève 2012 – Volkswagen up!

Genève 2012 – Volkswagen Polo Blue GT

Genève 2012 – Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté – Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté – Volkswagen Cross Coupé

Nouveauté – Volkswagen Passat Alltrack

Nouveauté – Volkswagen CC

Nouveauté – Volkswagen up!

Nouveauté – Volkswagen Beetle

Genève 2011 – Volkswagen Bulli

Genève 2011 – Volkswagen Golf Cabriolet