Essai – Volkswagen T-Roc R : SUV-SEA-SUN and FUN

Deux années après le lancement du T-Roc, Volkswagen nous avait présenté sa version R. C'était en mars 2019. R, une lettre mais aussi tout un symbole qui signifie plus la sportivité que le luxe. Preuve en est, une option échappement titane est proposé au catalogue. Voyons ce que ce T-Roc R donne dans la vie de tous les jours et, comme c'est l'été au moment de notre essai, allons voir si la mer est aussi bleue que l'est notre voiture de test.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm^3
- 300 ch de 5'300 à 6'500 t/min
- 400 Nm de 2'000 à 5'200 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 1'575 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'234 x 1'819 x 1'573
- Conso. mesurée : 9.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 201 g/km (F)
- dès CHF 51'950.-, mod.essayé: CHF 65'710.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Les SUV vitaminés représentent le haut de gamme chez les différents constructeurs, mais ils ne sont pas si légion.

De plus, là ou les constructeurs français Renault et Peugeot proposent des moteurs culminant modestement aux alentours des 160 ch, Volkswagen et les cousines du groupe, Cupra Ateca et Audi SQ2 en tête, en offrent 300. A souligner tout de même dans la catégorie, la présence de la Mini avec sa Countryman JCW.

Mais, tant de puissance sur ce type de véhicule, est-ce bien raisonnable ?

A l'extérieur

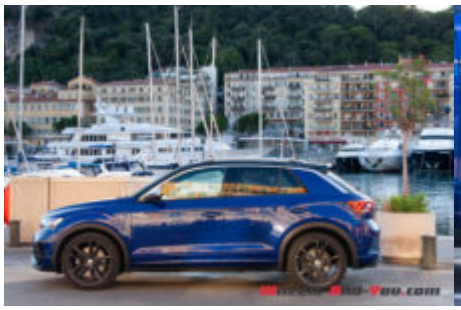
Trapu, le T-Roc « normal » a déjà un look sympa, mais aujourd'hui nous avons le modèle R dont l'identité se veut largement plus affirmée.

Avec ces 20 mm en moins de garde au sol, son bel échappement quatre sorties en titane Akrapovic, son spoiler arrière, ses boucliers avant et arrière spécifiques (les feux diurnes verticaux), sa magnifique et spécifique couleur « Lapiz Blue», ses jantes en noir « Pretoria » en 19 pouces, nous avons un petit SUV hyper agressif et très racé.

Pour garder son look 4×4, il conserve tout de même ses barres de toit et ses passages de roue en plastique (pas terrible à mon goût). Un attelage escamotable est même possible en option.

Assez court avec ses 4,23 m pour une largeur d'1,81 m, le T-Roc R est quand même haut de 1,57 m.

On retrouve pas mal de badges R placés ça et là sur la carrosserie, allant de l'arrière aux côtés, y compris sur les étriers et entrées de porte. Donc, pas possible de se tromper, c'est bien un R.



A l'intérieur

Pour une fois je trouve un intérieur presque gai. La présence d'inserts de couleur qui reprennent celle de la carrosserie sous forme d'alu brossé est plutôt sympa. La finition est bonne sur les assemblages mais, pour le prix, il reste trop de plastique dur.

On en retrouve dans les contre-portières, les bas des sièges qui, étonnamment, ne sont pas à réglages électriques, c'est peut-être pour gagner du poids !!! Cela ne me dérange pas, d'autant qu'ils sont tout de même en cuir, confortables et d'un beau design. J'avoue que, sur certaines routes, de beaux baquets ne m'auraient pas déplus, surtout dans certains lacets. Par ailleurs, l'assise semble mal vieillir. En effet, sur notre modèle d'essai, le cuir fait des vagues, comme détendu. Peut-être sous l'effet des chaleurs estivales, ou un défaut sur notre véhicule d'essai. A voir si la version tissu de série n'est pas préférable. D'autant que l'été, quand il fait chaud, avec le cuir on « cuit » ! Heureusement un toit ouvrant panoramique permet de vite ventiler l'intérieur.

Un écran central tactile de 8 pouces est personnalisable à souhait et permet l'accès à de nombreuses fonctions : radio, navigation, gestion de la voiture (pilotage des fonctions de confort, des réglages du châssis, de l'affichage la pression du turbo, de la position de la voiture…). Il y a beaucoup de petits rangements facilitant la vie a bord. Un emplacement pour une recharge sans contact d'un smartphone et des prises USB font partie de l'équipement.

L’espace à l’arrière est correct pour deux personnes. Si l’on part en camping à deux, il sera possible de rabattre les sièges et d’obtenir 1’237 litres, de quoi mettre la tente, le réchaud et tout le nécessaire pour être bien sur plusieurs jours.

Sous le capot

On retrouve sous le capot le 2.0 TSI de 300 chevaux et 400 Nm de la Golf R, associé à une boîte DSG7 et une transmission intégrale 4Motion. Cette motorisation propulse le T-Roc R de 0 à 100 km/h en 4.8 secondes avec une vitesse de pointe qui ne serait pas autolimitée à 250 km/h. Pour être passé par une autoroute allemande à la « poursuite » d’une 718 GTS, je peux vous dire qu’ils sont atteints sans problème et avec rapidité.

Ce moteur offre un agrément de conduite très plaisant. Il accélère fort entre 2’000 et 5’000 t/min et sa sonorité, après 5’000 t/min, me pousse à aller au rupteur. Cela ne donne pas grand-chose mais c’est enivrant. Je relève une pression du turbo à 2,34 bars, ce qui est énorme pour un véhicule de série. La réactivité, quel que soit le régime moteur, est bien là.

Coté consommation, avec des pointes à 12 l/100km en montagne et une conduite plutôt sportive, je note une moyenne de 9,8 l/100km sur l’ensemble de l’essai, ce qui est correct au vu des prestations.

Au volant

Démarrage sans clé via un bouton poussoir, l'échappement « Akra » titane, valves ouvertes, se fait entendrent. Ce quatre cylindres émet un son grave assez plaisant. Volant à méplat siglé R, le ton est donné. Reste à choisir le mode de conduite. Car il en existe plusieurs à sélectionner via une mollette sur la console centrale, derrière le levier de vitesse. Cela passe du mode Eco au mode Race via le Normal, Confort ou Individuel. En mode Eco, le volant est un peu mou et le moteur au ralenti tourne sous les 1'000 t/min. Pour ma part ce sera le mode Race. Le ralenti passe à 1'100 t/min, cela annonce la couleur. Le démarrage est canon aidé par le 4Motion Haldex et une boite rapide. Je pourrais faire encore mieux en utilisant le Launch Control mais, c'est plus fort que moi, je ne me résous pas à l'enclencher, tant je sais à quel point cela use la mécanique.

En ville, le petit gabarit de l'auto permet de passer partout et, cerise sur le gâteau, ce T-Roc braque super bien. Arrivée à fond de buté, il reste encore un point dur à forcer offrant encore plus de braquage. Un créneau devient simple à son bord. La douceur de cette boite DSG7 et du reste des commandes, la position haute, tout concourt pour se sentir bien en zone urbaine.

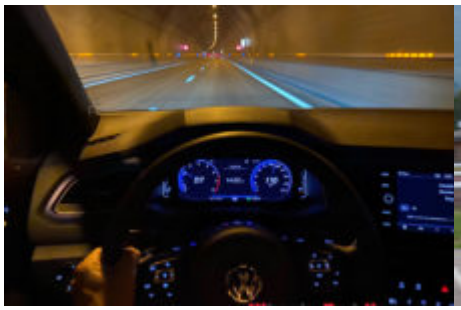
Une fois sortie de la ville, sur petites routes sinueuses, c'est un réel plaisir d'enchaîner les virages, surtout en mode Race, réglage sur lequel ce SUV vire à plat. Il se place au point de corde de la courbe avec une précision exceptionnelle, comme le ferait une sportive avec un centre de gravité plus bas. Très stable, il

permet des sorties de virage à grande vitesse et sans perte d'adhérence, bien aidé par le système Haldex qui gère la répartition du couple et envoie plus de puissance, dans ce cas, sur l'essieu arrière. Car la voiture reste principalement une traction avec un transfert vers l'arrière qui ne dépassera jamais les 50%. Cela permet en tout temps et sur tous les terrains, d'être serein sans pour autant enlever du plaisir dans la conduite.

Dès 2'000 t/min et grâce à son couple de 400 Nm, les poussées sont franches, la boite est hyper rapide et, même chargé sur routes de montagne, les dépassements se font avec vigueur et sans stress. Je dirais même que cela devient vite un plaisir que de doubler et de rattraper la voiture suivante pour la dépasser également. Un vrai régal ce petit SUV.

En revanche, le son qui sort des haut-parleurs est trop surfait, ressemblant plus à un vrombissement bas de gamme qu'à celui d'un noble moteur. Dommage car de l'extérieur le son est rauque et puissant en charge et n'hésite pas à « pétarader » au moindre lâché de gaz. Heureusement, ce son artificiel est déconnectable via le mode individuel, laissant la part belle à l'Akrapovic. D'ailleurs, je vous recommande ce mode de réglage car, comme son nom l'indique, ce sont vos choix qui vont primer. Si, par exemple, pour vous le mode Race est trop raide en amortissement, il vous suffira tout simplement de sélectionner le châssis « Confort ».

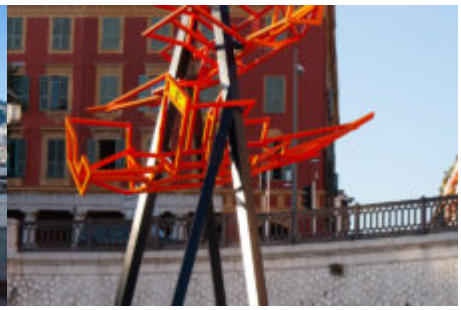
Côté freinage, le Pack Performance R procure un bon feeling à la pédale et une puissance de freinage en adéquation avec les accélérations. Cela freine fort. Sur autoroute, régulateur adaptatif sur « on », on cruise en silence ou on choisit de mettre le son à fond, restitué pas l'excellent système Beat. En ville, sur route ou sur autoroute, le T-Roc R est un big kiff.



Verdict

Ce T-Roc R me laisse un goût amer, celui d'avoir dû rendre la clé. Ce n'est pas une super sportive et pourtant j'en ferais bien mon dailycar. Agréable partout et dans toutes les situations, très homogène sur tous les terrains, équipé d'une boite auto hyper réactive, très sécuritaire avec tous ces systèmes d'aide, il est, à mes yeux, LE petit SUV survitaminé du moment. Le hic son tarif. Cela reste élevé mais c'est une version bien équipée avec près de CHF 14'000.- d'options dont je pourrais me passer de certaines.

Alors est-ce raisonnable ? Je réponds par l'affirmative et je remercie un constructeur généraliste comme VW de le proposer à la vente. Alors si votre prochain achat s'oriente vers un petit SUV polyvalent non électrifié, passez donc essayer ce T-Roc R, vous pourriez vous aussi craquer.



<u>Prix et options – Volkswagen T-Roc R</u>

Prix de base : CHF 51’950.-

Peinture métallisée “Lapiz Blue” : CHF 1’350.-

Echappement en titane : CHF 3’650.-

Régulation adaptative DCC : CHF 1’040.-

Pack infotainment : CHF 1’550.-

Barre de toit anodisées : CHF 390.-

Système audio Beats : CHF 490.-

Insert décort “Lapiz Blue” : CHF 130.-

Pack d’assistance à la conduite : CHF 760.-

Cuir Nappa Carbon : CHF 2’100.-

Pack drive : CHF 1’480.-

Jantes alu « Pretoria » 19″ : CHF 610.-

Toit panoramique : CHF 1’360.-

VW Garantie +4 ans/100000km : CHF 840.-

Avantage pack drive : CHF -290.-

Avantage pack d‘assistance : CHF -340.-

Avantage pack infotainment : CHF –360.-

Prime VW : CHF -1’000.-

<u>Prix TOTAL : CHF 65’710.-</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 R, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.

<u>A lire aussi</u>

Essai – Volkswagen T6.1 California : A la conquête du monde

Essai – Volkswagen Touareg V8 TDi : La force tranquille mais si politiquement déraisonnable

Essai – Volkswagen Golf GTI TCR : Dernière évolution de la série 7

Essai – Volkswagen Polo GTI (Mk VI) : Retour à l'esprit GTI ?

Essai – Volkswagen up! GTI : Concentré de vitamines

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

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

Nouveauté – Volkswagen ID.4

Nouveauté – Volkswagen Golf Variant

Présentation – Volkswagen Tiguan

Nouveauté – Volkswagen Arteon Shooting Brake

Avant-première – Volkswagen ID.4

Présentation – Volkswagen Golf 8 GTI, GTE et GTD

Présentation – Volkswagen ID. SPACE VIZZION

Nouveauté – Volkswagen Golf 8

Nouveauté – Volkswagen ID.3

Nouveauté – Volkswagen T-Roc Cabriolet

Présentation – Volkswagen ID.3

Présentation – Volkswagen ID. Roomzz

Nouveauté – Volkswagen Passat

Présentation – Volkswagen I.D. Buggy

Nouveauté – Volkswagen T-Cross

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com