

Essai - Volkswagen T-Roc Cabriolet 1.5 TSI : #AcceptNoRoofOnSUV

72 ans après la première « voiture du peuple » sans toit nommée Coccinelle, et après la première Golf découvrable en 1979, le T-Roc se découpe et enlève le haut. Ici, point de version à toit rigide escamotable « à la EOS », mais une triple toile repliable électriquement. Chez VW l'aventure cabriolet continue mais avec les critères d'aujourd'hui : celui du SUV. Est-ce le bon choix ?



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'498 cm³
- 150 ch à 6'000 t/min
- 250 Nm de 2'500 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 205 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.6 sec.
- Poids : 1'540 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'268 x 1'811 x 1'522
- Conso. mesurée : 7.8 l/100km
- Emissions CO₂ : 159 g/km (C)
- dès CHF 42'050.-, mod.essayé: CHF 54'785.-

Décidément ce T-Roc me surprendra toujours. Ce petit SUV de 4m20 sera donc décliné à toutes les sauces. En 4×4 ou 4×2, en essence, diesel, R... Je l'avais d'ailleurs fort apprécié dans cette dernière version lors de mon essai l'année dernière.

C'est assez audacieux car pourquoi choisir un crossover comme cabriolet ? La Golf le faisait très bien et avec succès. Oui mais voilà, il se susurre (avec certitude) qu'il n'y aura pas de cabriolet sur la huitième génération de la Golf. Ce T-Roc Cabriolet est là pour prendre la relève à une époque où l'on ne jure que par les SUV. Roulons un peu pour voir si SUV et cabriolet sont compatibles.



A l'extérieur

Pour le néophyte, c'est un T-Roc sans toit. Dans les faits ce T-Roc est une version spécifique à part entière. En effet, il perd deux portes, s'allonge de 5 cm, avec un empattement qui en profite aussi pour s'étirer d'autant. Il est aussi abaissé par rapport à un T-Roc classique.

Avec un pare-brise moins haut et plus incliné, il est beau capoté et il a même plus de style que la mouture normale. Il est d'ailleurs bien plus trapu qu'une version tôlée, avec sa ceinture de caisse montante vers des ailes arrière galbées.

De profil, son côté dynamique est une réussite. De face, la calandre ne diffère pas vraiment des autres T-Roc dans la même finition R-Line. Le kit associé à cette déclinaison le rend d'ailleurs assez agressif. Ses belles jantes « San Marino » de 19 pouces sont en adéquation avec le look. Look qui va même jusqu'à intégrer un petit becquet peint en noir sur la malle arrière.

Décapoté, ses lignes sont toutes aussi tendues et, si vous arrivez à vous passer du filet anti-remous, il devient assez épuré et beau pour un SUV. C'est franchement

une réussite. Cela me surprend positivement car je partais avec un a priori, à savoir que c'était un non-sens de faire un SUV découvrable. Cela me rappelle un concept de design qu'avait emprunté Porsche en 1989 sur sa 911 Speedster : un pare-brise plus bas et très incliné. La ligne de profil devient tout de suite plus dynamique. L'arrière n'est pas en reste et les feux sont placés haut sous la malle. Il n'y a pratiquement pas de porte-à-faux arrière. Deux fausses sorties d'échappement chromées sont intégrées dans le bas de caisse.

Le « décapotage » s'effectue d'un doigt, sans avoir à déverrouiller quoi que ce soit. La manœuvre ne demande que dix secondes mais ne peut s'effectuer que jusqu'à 30 km/h, là où d'autres cabriolets le permettent jusqu'à 50 km/h. Un détail, car il est rare de vraiment décapoter en roulant. Sa couleur métallisée « Bleu Ravenna » ne peut que me plaire, je suis conquis.



A l'intérieur

Malgré un ciel de toit arrière plus bas, l'habitabilité (garde au toit et espace aux jambes) aux places arrière est très correcte, pour une fois même sur un cabriolet avec des dossiers pas trop verticaux. Le volume de coffre de 280 litres, capoté ou non, reste identique mais est vite restreint par une accessibilité médiocre liée à son système d'ouverture. Pour compenser, la banquette arrière est rabattable en deux parties, ce qui permettra de loger quelques sacs ou valises lors d'un voyage à deux. En revanche, l'avantage de cette conception, décapoté la toile bien rangée, c'est qu'elle ne pénalise pas le design et, surtout, conserve une parfaite

rétro-vision.

Comme d'habitude le tableau de bord est noir. Heureusement quelques plaquages bleus en alu brossé viennent égayer l'ensemble. C'est toujours aussi et bien assemblé même si, comme les versions « normales », on retrouve un peu trop de plastique « cheap », le dur, celui qui se raye. Sauf celui recouvrant la partie supérieure du tableau de bord qui, sans être moussé, est un peu plus souple. Il aurait même la particularité de reprendre sa forme en le chauffant un peu en cas de rayure.

Notre modèle d'essai est pourvu de beaucoup d'aides à la conduite et de confort. La caméra de recul est toujours la bienvenue. L'option radar avec régulation adaptative DCC aussi. Le keyless access est aussi en option, mais pour CHF 440.- je le recommande. Les sièges en cuir Nappa Vienna sont de belle facture et vieilliront bien. L'écran 8 pouces avec son système multimédia est bien intégré en haut et centre du tableau de bord. Il est précis, réactif et très facile d'utilisation. Les rangements sont nombreux. Toutes les commandes sont intuitives, le tableau de bord du T-Roc est vraiment ergonomique. Presque un sans-faute.



Sous le capot

Le « petit » quatre cylindres en ligne 1.5 TSI délivre 150 ch à 6'000 t/min avec un couple de 250 Nm délivrés de 2'500 à 3'500 t/min. Les accélérations sont franches sans être tonitruantes. Plus lourd que la version normale de près de 200

kg, il rend 1,2 s au 0 à 100 avec un correct 9,6 s. Néanmoins, les relances pour doubler sur routes planes s'effectuent sans problème. En revanche, en montagne, sur nos routes sinueuses, 50 ch supplémentaires ne seraient pas en trop. Peut-être, un jour, une version R...

Mais la voiture n'aime pas trop non plus la conduite sportive. Alors comme finalement le concept n'est pas la vitesse, mais la balade, tout est homogène. Nous avons là une motorisation associée à l'excellente boîte DSG7 parfaitement en adéquation. La consommation reste modérée avec 7,8 l/100km de moyenne mesurée lors de cet essai.



Au volant

On rentre facilement dans ce T-Roc Cabriolet et encore plus lorsqu'il est décapoté. On est assis haut, ce qui est rare en cabriolet. Cela fait drôle, dans un premier temps, ce pare-brise très incliné. Je me demandais d'ailleurs si le vent viendrait taper sur mon crâne. Mais non. Même sans utiliser le filet anti-remous, je n'ai que très peu de turbulence sous les 120 km/h. A l'extrême, vitres latérales baissées, on prend vraiment le grand air. Seul bémol dans cette situation, en roulant au-dessus de 70 km/h, le vent fait vibrer la ceinture de sécurité au niveau de l'épaule. Un détail. Vitres remontées tout rentre dans l'ordre. Capoté, l'insonorisation est remarquable, de quoi écouter l'excellente sono Beats montée en option. Il y fait assez sombre, certainement dû à une surface vitrée moindre. Cela ne me gêne pas.

Avec cette motorisation, c'est la boîte DSG7 qui officie et c'est un régal de douceur. Elle fait merveille avec ce concept. Il faut d'ailleurs la laisser gérer votre conduite, car si vous reprenez les commandes via les palettes au volant, vous aurez tendance à trop pousser les rapports, et ce pour pas grand-chose. Toujours capoté, lors de certains virages serrés, je remarque quelques légers bruits liés à la torsion de la caisse. Cela doit jouer un peu au niveau des ancrages du pare-

brise, ou alors c'est la capote qui se travaille un peu. Mais rien de méchant car il y a beaucoup de renfort sur cette plateforme MQB commune à la Golf 8 et Audi A3. 190 kg ont été dédiés à la rigidification. D'ailleurs, une fois la capote baissée, plus aucun bruit ne se fait entendre.

La rigidité de ce SUV me surprend vraiment agréablement en bien. L'ensemble est ferme et permet de virer à plat tout en absorbant les irrégularités de la route, le tout dans un réel confort. Exceptionnel quand on voit que nous sommes avec un châssis sport et avec des jantes de 19 pouces. Les ingénieurs « châssis » de chez VW ont réalisé du beau travail. Nous ne sommes pas en 4x4. Cette option n'est pas disponible sur la déclinaison Cabriolet. Le train avant prend donc tout en charge. Il fait cela très bien et est très efficace. Le couple de 250 Nm n'est pas si énorme non plus à gérer.

Précis, le T-Roc se place là où l'on veut aller et ce sans sous virage. Pourtant il y a du poids supplémentaire. Bien sûr, il conviendra d'effectuer ses transferts de masse avant chaque virage, les freins le permettent et l'arrière suit sans jamais se départir. Étonnamment donc, et malgré la hauteur de caisse, ce T-Roc Cabriolet est sain et équilibré. J'aime vraiment rouler décapoté dans ce T-Roc.

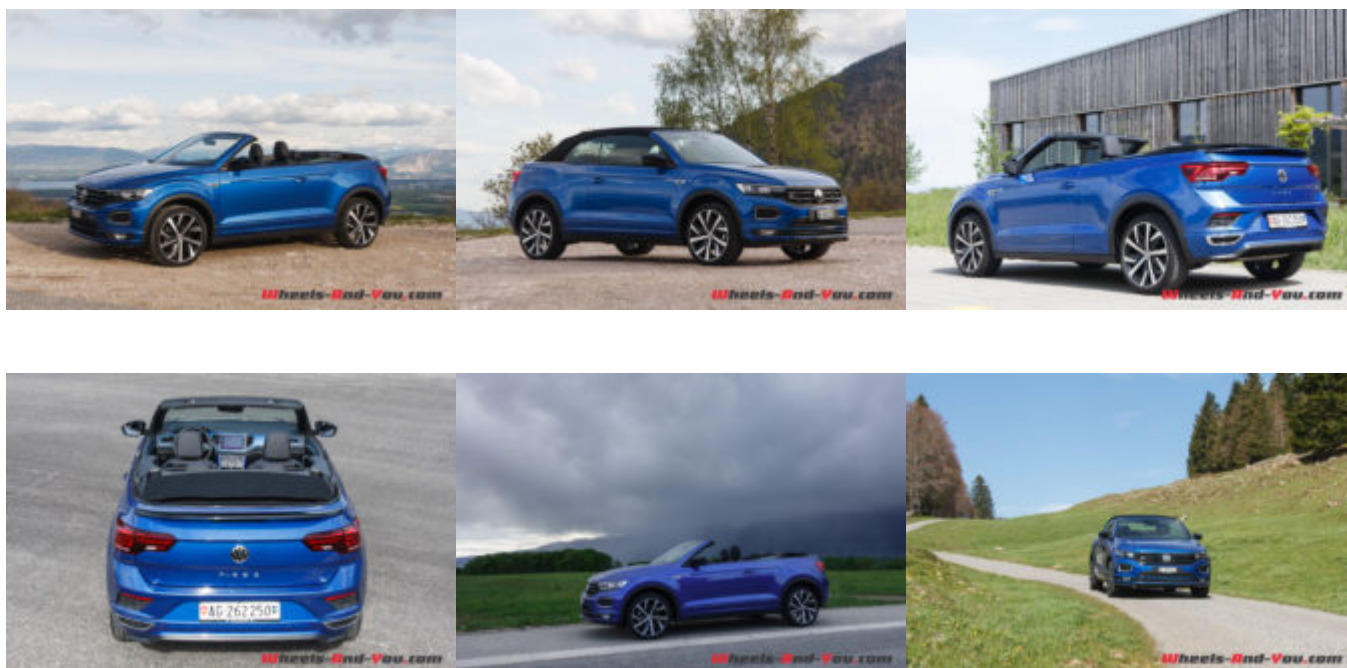


Verdict

Si l'idée de rouler dans un petit SUV cheveux au vent vous attire, c'est simple, il n'y a aujourd'hui que ce T-Roc de disponible. Le Range Rover Evoque avait marqué

les esprits, mais le succès commercial n'a pas vraiment été au rendez-vous et la marque a stoppé sa commercialisation.

Chez Volkswagen, sachant qu'il n'y aura pas d'autre cabriolet dans la gamme, l'audace de choisir un SUV découvrable me semble payante. Surtout dans cette motorisation peu gourmande mais largement suffisante pour avoir du plaisir à rouler. Confortable ouvert comme fermé, pratique, polyvalent même si l'accès au coffre arrière est restreint, il n'a pas de réel défaut. Esthétiquement avec son charme, il saura convaincre et nous faire oublier la Coccinelle et la Golf. Un succès certain pour l'été qui arrive.



Prix et options - Volkswagen T-Roc Cabriolet 1.5 TSI R-Line

Prix de base : CHF 46'050.-

Peinture métallisée "Bleu Ravenna" : CHF 860.-

VW Garantie+ 4 ans / 100'000 km : CHF 830.-

Keyless Access : CHF 440.-

Confort Mobil : CHF 450.-

Pack d'assistance à la conduite : CHF 360.-

Pack Design « Black style » : CHF 120.-

Régulation adaptative DCC : CHF 1'210.-

Jantes alu « San Marino » 19" : CHF 1'180.-

Système audio Beats : CHF 490.-

Caméra recul « rear view » : CHF 480.-

Système d'alarme anti-vol : CHF 360.-

Cuir Nappa « Vienna » : CHF 1'900.-

Avantage Fonct. Nav. « Discover Media » : CHF -150.-

Prix TOTAL : CHF 54'785.-



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

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





A lire aussi

Essai - Volkswagen ID.3 : L'enfant du Diesel Gate

Essai - Volkswagen Passat Variant GTE : Une version 2.0 avec un mix gagnant ?

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

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

Présentation - Volkswagen Multivan T7

Nouveauté - Volkswagen Polo

Nouveauté - Volkswagen Golf R

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

