



## Première mondiale du T-ROC à Genève

- **Un SUV au design moderne : Le T-ROC annonce une nouvelle gamme de SUV**
- **Le T-ROC arbore des éléments de toit amovibles et des instruments numériques**
- **Une face avant au design musclé avec phares à LED et caméras intégrées**

**Avec le Tiguan et le Touareg, Volkswagen peut s'enorgueillir d'avoir à son catalogue deux des SUV européens les plus populaires. Le constructeur automobile numéro 1 en Allemagne s'apprête à élargir considérablement son offre sur ce segment au cours des prochaines années. Aujourd'hui, le salon de l'automobile de Genève est l'occasion pour Volkswagen de lever le voile sur un nouveau futur SUV : le T-ROC – une étude SUV qui, positionnée au-dessous du Tiguan.**

Volkswagen a esquissé dès 2013 les contours possibles d'un grand SUV destiné au marché états-unien ou chinois au travers des études CrossBlue et CrossBlue Coupé. Le développement d'une version de série est en cours. Sur le milieu de gamme, Volkswagen a proposé en 2012 l'étude Cross Coupé – également très proche de la série –, démontrant qu'un SUV quatre roues motrices doté d'une architecture hybride rechargeable TDI pouvait être extrêmement sobre. Sur le segment d'entrée de gamme, le Taigun est un modèle compact en cours de développement, dont la toute nouvelle version a été présentée en février 2014 à New Delhi (Inde). Aujourd'hui, le salon de l'automobile de Genève est l'occasion pour Volkswagen de lever le voile sur un nouveau futur SUV : le T-ROC. Une étude SUV qui, positionnée au-dessous du Tiguan dans le format de la Golf, ne réserve pas ses escapades au seul terrain de la jungle urbain.

**Éléments de toit amovibles.** Le concept car présenté à Genève suit une nouvelle ligne en matière de design et d'esthétique intérieure. Ce deux-portes combine les talents d'un SUV quatre roues motrices – qui ne craint pas les chemins pierreux (« **ROCK** ») – et la fraîcheur estivale d'un cabriolet. La partie centrale du toit se compose de deux moitiés pouvant être déposées très facilement et rangées dans le coffre. Le « **T** » de T-ROC fait référence à la nomenclature des modèles de SUV actuels et à venir de la gamme Volkswagen : Taigun, Tiguan et Touareg.

**Street / Offroad / Snow.** Entraîné par un turbodiesel à injection directe de 184 ch (135 kW), le T-ROC propose trois modes de transmission : « Street », « Offroad » et « Snow ». Chaque mode entraîne une modification des paramètres de la transmission intégrale 4MOTION, du moteur, de la boîte DSG 7 vitesses (boîte à double

embrayage), de l'ABS, de l'aide au démarrage en côte et du limiteur de vitesse en descente. Les trois modes sont activés à l'aide d'une molette d'utilisation intuitive disposée sur le pommeau de levier de vitesses DSG. L'activation d'un mode est signalée par une fenêtre surgissante sur les instruments entièrement numériques.

#### **Dix informations importantes sur le T-ROC :**

1. Le design moderne de la face avant esquisse l'avenir des SUV compacts de la marque Volkswagen.
2. L'avant et l'arrière de la voiture intègre des caméras assistées par les phares à LED en cas de faible luminosité.
3. Les éléments de toit peuvent être déposés et rangés dans le coffre.
4. Le T-ROC est animé par un moteur turbodiesel 184 ch (135 kW) offrant un couple de 380 Nm. Les ingénieurs ont fait appel à une boîte DSG 7 vitesses.
5. Le moteur 2.0 TDI consomme seulement 4,9 l/100 km.
6. L'étude intègre la transmission intégrale permanente 4MOTION dans sa toute dernière version avec coupleur Haldex 5.
7. Le T-ROC peut rouler avec trois modes de transmission différents : « Street », « Offroad » et « Snow ».
8. Le T-ROC fait appel à des instruments entièrement numériques, ainsi qu'à une commande de climatisation numérique.
9. L'écran d'infodivertissement est une tablette mobile.
10. Le T-ROC a été conçu sur la base de la plateforme modulaire transversale MQB. Il mesure 4 179 mm de long, 1 831 mm de large et 1 501 mm de haut, avec un empattement de 2 595 mm.

#### **Extérieur : fonctions et design du T-ROC**

**Dimensions et poids.** Le T-ROC mesure 4 179 mm de long, 1 831 mm de large et 1 501 mm de haut. La carrosserie a été conçue sur la base de la plateforme modulaire transversale MQB. Grâce à sa construction allégée, le SUV pèse seulement 1 420 kg. Visuellement, on remarque tout d'abord les proportions rafraîchissantes de l'ensemble, dues notamment aux porte-à-faux relativement courts (811 mm à l'avant, 772 mm à l'arrière) et aux voies plutôt larges par rapport à la carrosserie (1 578 mm à l'avant et 1 564 mm à l'arrière). L'empattement s'élève à 2 595 mm. Le SUV est équipé de jantes en alliage léger 19" en plusieurs pièces à l'avant et à l'arrière. Elles sont chaussées de pneumatiques 245/45 pour évoluer sur les routes et sur les chemins.

**Design novateur.** Le T-ROC marque la volonté des designers, placés sous la direction de Walter de Silva et Klaus Bischoff, de faire évoluer l'ADN stylistique des SUV Volkswagen. La partie avant en apporte la meilleure preuve : la grille de calandre 3D, dotée de larges ouvertures en forme de nid-d'abeilles est un nouvel élément de design marquant. Placée haut et de dimensionnement très large, elle présente des lignes fuyantes sur les côtés. Elle est bordée en haut par une baguette acérée de couleur noir brillant, sur les côtés par les phares doubles à LED et en bas par une traverse au look aluminium. Cette traverse effilée sur les côtés est plus qu'un simple élément décoratif, puisqu'elle abrite les feux de jour à LED et les clignotants à LED (les feux de jour blancs clignotent en prenant une couleur orange). Lorsque les feux de jour sont activés seuls, un point de lumière LED s'allume également au centre des doubles phares. La fonction feux de croisement est réalisée par les phares à LED

extérieurs, auxquels s'ajoutent les phares à LED intérieurs pour l'éclairage en feux de route. La partie inférieure de la face avant se révèle également très marquante. Les contours de la calandre ressurgissent dans la prise d'air inférieure, comme s'ils se reflétaient dans un miroir. Le bouclier se referme en bas par une solide protection anti-encastrement.

**Projecteurs de recherche multifonctions.** La calandre et la prise d'air inférieure sont séparées par un bandeau de la couleur de la carrosserie (« Bluesplash métallisé ») dominant le visage du T-ROC. Aux extrémités de ce bandeau se trouvent de grands modules de projecteur ronds dont le visuel rappelle la légendaire Volkswagen Karmann Ghia Type 34. Sauf que la technologie d'éclairage a largement évolué en cinquante ans. Chacun des deux phares ronds possède en son centre une barre de trois LED formant les phares antibrouillard. Cette barre est surmontée d'une LED de puissance assurant la fonction d'un projecteur de recherche pivotant. Sous la barre, Volkswagen a intégré une caméra mobile. Dès que le conducteur active le mode Offroad, il peut actionner les projecteurs de recherche et les caméras. Dans ce cas, les LED de puissance et les caméras suivent l'angle de direction du T-ROC. L'image captée par les caméras est affichée sur un écran large (tablette amovible) disposé sur la console centrale. Le conducteur peut ainsi identifier et contourner les pierres ou les nids-de-poule se trouvant juste devant le véhicule.

**Le design de la silhouette...** La silhouette est à la fois limpide et puissante. Le toit noir brillant dessine une ligne foncée qui part du pare-brise et rejoint le large spoiler de toit, puis le hayon, donnant au T-ROC l'allure d'un coupé. Sous la ligne de toit, une baguette en aluminium s'étire jusqu'à l'extrémité des montants de custode, faisant paraître la voiture plus basse qu'elle ne l'est réellement (1 501 mm). De côté, les montants de custode ressemblent à un arceau de sécurité disposé loin en arrière. C'est entre cet arceau fictif et le cadre de pare-brise que sont intégrés les deux éléments de toit amovibles. Une fois le toit déposé et les quatre fenêtres latérales abaissées, le T-ROC se transforme en un véritable cabriolet, surtout pour les occupants des places avant.

**...est clair et précis.** La ligne de fenêtre rejoint les ailes et le capot moteur au niveau des montants de pare-brise, allongeant visuellement le capot. Un effet renforcé par le pare-brise repoussé vers l'arrière. La ligne de fenêtre surmonte une « ligne de caractère ». Cette nervure, sur laquelle sont ancrées les poignées de porte, est bordée à l'avant et à l'arrière par des passages de roue athlétiques. L'arc supérieur du passage de roue arrière se fond dans une ligne horizontale qui mène vers les feux arrière à LED. Chaque ligne est soigneusement pensée, selon une approche caractéristique du design Volkswagen. La silhouette se fait également remarquer par les branches des jantes 19" en alliage léger, avec leurs surfaces intérieures dans la couleur de la carrosserie. Avec des jupes latérales chromées du plus bel effet et des applications Offroad en plastique sombre « Cool Granit » tout autour du bas de caisse, le T-ROC joint l'utile à l'agréable.

**Le design de la partie arrière.** Les éléments du hayon au niveau du montant de custode sont en noir brillant, tout comme le spoiler de toit. Ce dernier coiffe l'arrière du T-ROC, structuré en plusieurs lignes

horizontales. Les feux arrière à LED sont à trois dimensions et débordent à la fois sur les ailes et sur le hayon. À l'image des barres de feux de jour à l'avant, les feux arrière comportent des éléments en aluminium qui semblent flotter en l'air. Les éléments des feux bordant le hayon sont entièrement en aluminium.

**Des caméras à l'arrière également.** À l'avant, les contours extérieurs de la grille de calandre se retrouvent dans la prise d'air inférieure. À l'arrière, c'est le tracé du hayon qui semble se refléter dans la surface destinée à la plaque d'immatriculation. Cette zone est entourée d'un grand élément rond de chaque côté, intégré dans un bandeau noir brillant. Comme à l'avant, ces éléments intègrent trois LED qui forment les feux de recul. La LED de puissance disposée juste au-dessus assure la fonction de feux arrière de brouillard. Au-dessous des trois LED se trouve une caméra pouvant filmer l'espace à l'arrière du T-ROC. Là encore, les images enregistrées par les caméras de recul peuvent être affichées sur la tablette de la console centrale. Sous les modules ronds d'éclairage et de caméra, on retrouve les sorties d'échappement intégrées au bouclier (aluminium mat entouré d'un cadre en carbone), ainsi que la protection anti-encastrement avec quatre éléments en aluminium.

### **Intérieur : fonctions et design du T-ROC**

**Conçu pour l'aventure.** Le T-ROC est un SUV quatre places doté d'un intérieur entièrement nouveau. Tous les éléments sont conçus pour affirmer le caractère tout-terrain du T-ROC. Autrement dit, les équipements sont robustes, offrent une bonne prise en main et répondent aux impératifs de mobilité, à l'image de l'écran tactile de la console centrale, conçu comme une tablette, ou de la caméra HD intégrée au niveau du rétroviseur intérieur. Ces équipements peuvent également être utilisés hors du T-ROC.

**L'anthracite et le bleu dominant.** La planche de bord est structurée selon un schéma horizontal autour d'un élément central : le Dashpad, de couleur « Bluesplash métallisé ». Volkswagen utilise déjà des éléments peints dans l'habitacle de certains de ses modèles de série, notamment à vocation lifestyle, comme la up! ou la Beetle. Sur le T-ROC, les baguettes décoratives des contre-portes sont peintes dans la couleur de la carrosserie, tout comme le cache de la console centrale et les branches en forme d'aile du volant cuir. Les surfaces restantes sont, à l'exception des sièges, de couleur anthracite (« Adamantium Dark »). Les quatre sièges tendus de cuir se présentent dans un dégradé de couleur allant du bleu vers l'anthracite.

**Instruments numériques.** Les commandes, affichages d'état et fonctions de climatisation à bord du T-ROC sont entièrement sous forme numérique. Aussi le combiné d'instruments se présente-t-il sous la forme d'un écran couleur de 12,3 pouces. Les informations qu'il affiche sont sélectionnées en fonction du mode choisi (« Street », « Offroad » ou « Snow »), avec un code couleur spécifique. Ainsi, l'échelle du compteur de vitesse voit son maximum redescendre de 260 à 80 km/h lorsque le T-ROC passe en mode « Offroad ». La représentation graphique des interactions offre un spectacle fascinant avec ses transitions fluides et ses animations limpides. Les informations sont ainsi visualisées avec une esthétique numérique originale.

**Un écran d'infodivertissement configurable à volonté.** Le système d'infodivertissement est commandé depuis un écran tactile, sous la forme d'une tablette numérique à fixer sur la planche de bord, laissant visibles les deux tiers supérieurs de l'écran. L'écran multitouch (réagit aux mouvements des doigts) est entièrement configurable. Conformément au combiné d'instrument qui se trouve devant le conducteur, le type d'informations proposées et le code couleur sont spécifiques au mode choisi. En mode Offroad, la tablette sert en plus à afficher les images enregistrées par les caméras. La tablette permet également de piloter la caméra HD intégrée au rétroviseur intérieur, capable de filmer aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur de la voiture.

**Régulation numérique de la climatisation.** La commande de climatisation du T-ROC possède également un affichage numérique, et ce via un écran AMOLED (Active Matrix Organic LED) à haute résolution et super-brillant. Tous les réglages des fonctions de climatisation sont accessibles par cet écran tactile intégré à la console centrale. Le système utilise une logique de commande localisée, permettant de paramétrer une « température ressentie » – non limitée aux seuls flux d'air – pour différentes parties du corps. La climatisation automatique module alors automatiquement les réglages de température et de ventilation, ainsi que la répartition de l'air. Preuve de l'obsession du détail qui règne à bord, le design du cache de la console centrale est inspiré des casques intégraux de motocross.

### **Technique : la motorisation du T-ROC**

**Puissance et efficacité.** Le T-ROC est entraîné par un moteur turbodiesel à la fois coupleux et économe. Il s'agit du 2.0 TDI 184 ch (135 kW) utilisé sur la sportive Golf GTD. Ce diesel high-tech propulse l'étude T-ROC jusqu'à une vitesse maximale de 210 km/h, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 6,9 s et un maximum de puissance transmise aux deux essieux moteurs (380 Nm dès 1 750 tr/min). Dans le même temps, la consommation moyenne reste limitée à 4,9 l/100 km (129 g/km CO<sub>2</sub>). Le couple moteur est relayé vers la transmission intégrale 4MOTION par une boîte à double embrayage 7 rapports DSG.

**Transmission intégrale 4MOTION.** En mode normal, la transmission intégrale 4MOTION dotée de l'embrayage Haldex dernière génération envoie la quasi-totalité du couple moteur aux roues avant, ce qui est plus économe. Même dans cette configuration, le système 4MOTION reste une transmission intégrale permanente dans la mesure où l'essieu arrière peut à tout moment être mis plus fortement à contribution, et ce dès qu'un patinage des roues avant commence à se faire ressentir ou que les capteurs du T-ROC enregistrent une accélération transversale élevée. La technologie 4MOTION utilise un système de commande préalable dépendant des conditions de roulage. C'est pourquoi l'essieu arrière peut être reconnecté en une fraction de seconde et sans à-coups via le coupleur Haldex, dès que le besoin s'en fait sentir.

« **Street** » / « **Offroad** » / « **Snow** ». Le T-ROC propose trois modes de transmission au conducteur : « Street », « Offroad » et « Snow ». Chaque mode entraîne une modification des paramètres du châssis,

de l'unité moteur-boîte, de l'aide au démarrage en côte et du limiteur de vitesse en descente. Les trois modes sont activés à l'aide d'une molette d'utilisation intuitive disposée sur le levier de vitesses DSG. Le mode actif est signalé par une fenêtre surgissante sur le combiné d'instrumentation numérique.

« **Street** ». Le mode standard s'appelle « Street ». La transmission intégrale n'utilise l'essieu arrière qu'en cas de perte de traction ou d'accélération transversale excessive.

« **Offroad** ». Si le conducteur appuie sur le bouton « Offroad », la puissance du moteur sera répartie équitablement entre l'essieu avant et arrière (50/50) et une série de systèmes d'aide à la conduite sera activée en vue d'optimiser la conduite tout-terrain : aide au démarrage en côte, régulateur de vitesse en descente, réglage fin de la pédale d'accélérateur, présélection des vitesses sur la boîte DSG et système ABSplus. Ce dernier fonctionne avec une autre fréquence sur terrain meuble et contribue ainsi à réduire la distance de freinage, par exemple sur les pistes de cailloux. De plus, les caméras avant et arrière peuvent être utilisées.

« **Snow** ». Sur la neige, le mode « Snow » améliore grandement la sécurité active. Comme en mode « Offroad », la transmission intégrale assure une répartition de la puissance de 50/50 entre l'avant et l'arrière et le système ABSplus est activé. En parallèle, les cartographies moteur et boîte de vitesses sont adaptées à la conduite sur neige et à la perte de motricité.

28 février 2014, Volkswagen Communication

**AMAG Automobil- und Motoren AG**  
**Communication Volkswagen**

Livio Piatti

Chef Relations publiques

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Téléphone 056 463 94 61

Télécopie 056 463 93 52

E-mail: [vw.pr@amag.ch](mailto:vw.pr@amag.ch)

Internet: [www.volkswagen.ch](http://www.volkswagen.ch)