



T-Roc

Corse, novembre 2017

Remarques :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse, ainsi que toutes les illustrations et vidéos sur le nouveau T-Roc à l'adresse suivante : www.volkswagen-media-services.com. Identifiant : newTROC10 / mot de passe : Lissabon17

Le T-Roc est un concept-car proche de la série. Toutes les performances, consommations et émissions indiquées dans le présent communiqué de presse sont des valeurs prévisionnelles, sous réserve d'homologation officielle (dernière mise à jour en septembre 2017).

1 = Ce modèle n'est pas encore proposé à la vente et n'est donc pas soumis à la directive 1999/94 CE.

2 = T-Roc 1.0 TSI; consommation de carburant en l/100 km : cycle urbain 6,1-6,0 / cycle extra-urbain 4,6-4,5 / cycle mixte 5,2-5,1 ; émissions de CO₂ en g/km : 118-116 (en cycle mixte) ; classe d'efficacité : B.

3 = T-Roc 2.0 TSI 4MOTION DSG ; consommation de carburant en l/100 km : cycle urbain 8,5-8,4 / cycle extra-urbain 5,8-5,7 / cycle mixte 6,8-6,7 ; émissions de CO₂ en g/km : 155-152 (en cycle mixte) ; classe d'efficacité : D/C.

4 = T-Roc 2.0 TDI 4MOTION; consommation de carburant en l/100 km : cycle urbain 6,0-5,9 / cycle extra-urbain 4,6-4,4 / cycle mixte 5,0-4,9 ; émissions de CO₂ en g/km : 132-130 (en cycle mixte) ; classe d'efficacité : B.

5 = T-Roc 2.0 TDI 4MOTION DSG; consommation de carburant en l/100 km : cycle urbain 5,7-5,6 / cycle extra-urbain 4,8 / cycle mixte 5,1 ; émissions de CO₂ en g/km : 135-133 (en cycle mixte) ; classe d'efficacité : B.



Sommaire

En bref

Principaux aspects – le nouveau T-Roc page 03

Résumé – le T-Roc efface les frontières entre segments page 04

Principales caractéristiques

Un design extérieur avant-gardiste page 08

Un intérieur spacieux largement digitalisé page 11

Active Info Display – détails page 13

Infodivertissement et Volkswagen Car-Net en détail page 14

Une personnalisation répondant à une logique
de finitions en Y page 19

Six moteurs turbo efficaces, avec traction
et transmission intégrale page 25



Volkswagen

Une gamme moderne de systèmes
d'aide à la conduite et de confort

page 28

Glossaire technique

page 29



En bref

« Ready to Roc »

T-Roc – le SUV conçu par l'inventeur de la GTI

L'offensive SUV de Volkswagen se poursuit avec le T-Roc

La future gamme SUV s'étendra du T-Cross au Touareg

Principaux aspects – le nouveau T-Roc

- **Le T-Roc de Volkswagen** : ce nouveau crossover allie la prestance d'un SUV et le dynamisme d'une berline compacte à hayon.
 - **Design moderne du T-Roc** : lignes avant-gardistes, toit au style de coupé, partie avant à la largeur prononcée, proportions accrocheuses.
 - **Offensive SUV** : avec le T-Roc, Volkswagen complète sa gamme de nouveaux SUV constituée du Tiguan, du Tiguan Allspace, de l'Atlas et du Teramont.
 - **Évolution prévue de la gamme SUV** : trois autres nouveaux SUV vont suivre, à savoir le prochain Touareg, le petit T-Cross et l'I.D. CROZZ.
 - **Sécurité automatique** : large gamme de systèmes d'aide à la conduite ; Front Assist avec fonction de freinage d'urgence en ville et Lane Assist de série.
 - **Digitalisé et connecté** : systèmes d'infodivertissement revêtus de verre en option et Active Info Display de nouvelle génération.
 - **Six TSI et TDI** : moteurs turbo efficaces développant de 115 ch à 190 ch.
 - **4MOTION et boîte DSG** : les moteurs de 190 ch sont associés de série à la transmission intégrale 4MOTION et à la boîte DSG 7 rapports.
 - **Habitabilité optimale grâce à la plateforme MQB** : compacte à l'extérieur et spacieuse à l'intérieur, cette cinq-places possède l'un des plus grands coffres de sa catégorie (445 l).
 - **Comme il vous plaira** : le T-Roc va encore plus loin dans la personnalisation avec le toit et la planche de bord de couleur
-



Résumé – le T-Roc efface les frontières entre segments

Corse, novembre 2017. Avec le nouveau T-Roc, Volkswagen redynamise le segment des SUV compacts. Ce crossover réussit le tour de force de concilier à la fois performances et confort, émotions et rationalité, mode de vie urbain et polyvalence. Issus d'univers automobiles différents, ces attributs fusionnent au sein d'une nouvelle mobilité compacte pour constituer un SUV comme seul l'inventeur de la GTI pouvait le concevoir.

SUV charismatique. Le T-Roc est un visage qui se distingue dans la masse. Cette cinq portes à traction ou à transmission intégrale (transmission intégrale incluant de série le système 4MOTION Active Control) allie la prestance d'un SUV et l'agilité d'une voiture compacte sportive. Bref, une voiture autant à l'aise en milieu urbain que sur trajets longs. À l'extérieur, les dimensions séduisantes s'accompagnent d'un design moderne décliné en onze teintes de carrosserie, quatre teintes de toit sur finition Lounge avec option Pack Design, (coloris noir disponible individuellement à partir de finition Lounge) et de nombreuses combinaisons de couleurs possibles. À l'intérieur, avant-gardisme et fonctionnalité vont de pair, avec cinq places, un coffre de 445 l (le plus grand du segment), quatre ambiances intérieures différentes sur finition Lounge avec l'option «Pack Design) et un poste de conduite largement digitalisé et interconnecté. Le T-Roc est le premier SUV de sa catégorie à embarquer des instruments digitaux en option avec l'Active Info Display de nouvelle génération. Associé aux systèmes d'infodivertissement en verre, il trace un axe d'affichage et de commande entièrement digital, à laquelle la nouvelle matrice interconnectée de « Volkswagen Car-Net » s'intègre à merveille, avec ses applications et ses services en ligne mobiles.

Six moteurs turbo efficaces. Les précommandes se sont ouvertes en septembre avec deux moteurs essence TSI de 115 ch et 190 ch ainsi qu'un



moteur diesel TDI de 150 ch ^{1/4/5}. Ils seront suivis ultérieurement par deux autres TDI¹ et par un TSI¹. Ces six moteurs sont tous à injection directe et à suralimentation turbo. Le prix de base du T-Roc 1.0 TSI² de 115 ch en traction s'élève à 21 990 euros – il inclut le système de surveillance périmétrique « Front Assist » avec fonction de freinage d'urgence en ville et détection des piétons, le freinage anticollisions multiples et l'assistant de maintien de voie « Lane Assist ». Les réglages des systèmes d'aide à la conduite, de confort et d'infodivertissement peuvent être mémorisés grâce à une fonction de personnalisation de série, puis être chargés via la clé de contact pour être adaptés à chaque conducteur. Le nouveau T-Roc arrivera officiellement sur le marché à partir de novembre.

L'offensive SUV de Volkswagen. « Le T-Roc fait figure de nouvelle référence sur le segment des SUV, en pleine explosion », explique Herbert Diess, Président du Directoire de la Marque Volkswagen, avant d'ajouter : « Avec ses fonctionnalités, sa dynamique de conduite et ses technologies, le T-Roc incarne toutes les grandes qualités Volkswagen ; avec lui, notre offensive sur le front des SUV gagne encore en dynamisme. » L'extension conséquente de la gamme SUV a commencé en 2016 avec le lancement de la deuxième génération du Tiguan. Puis a suivi en 2017 la mise sur le marché de l'Atlas (développé pour les États-Unis) sur le segment supérieur. Le Teramont, un modèle cousin de l'Atlas spécialement adapté au marché chinois, est sorti presque en même temps. Le nouveau Tiguan Allspace, une version spécifique allongée du Tiguan offrant jusqu'à sept places, arrivera sur le marché en 2017. Un autre jalon de la plus grande offensive SUV dans l'histoire de la marque Volkswagen suivra au début de l'année 2018 : la première mondiale de la prochaine génération du Touareg. Volkswagen va également compléter son offre tout à l'autre bout de la gamme SUV, en dessous du T-Roc, et ce, avec le petit T-Cross. Il a également été décidé de mettre sur le marché un modèle ne rejetant absolument aucune émission dans le cadre de l'offensive SUV : l'I.D.



CROZZ, le premier SUV tout électrique de Volkswagen qui devrait arriver sur le marché en 2020.

Quatre lettres pour une identité. L'appellation T-Roc, prononçable dans toutes les langues, relie différents univers. Frank Welsch, Membre du Directoire en charge du Développement : « Le "T" suit l'exemple des pionniers couronnés de succès, le Tiguan et le Touareg, dont il a hérité des gènes et des traits SUV : position assise surélevée, robustesse de la carrosserie et du châssis, et transmission intégrale (de série sur les motorisations les plus puissantes). La syllabe "ROC", en référence au "rock" anglais, symbolise le positionnement du T-Roc, conçu comme un crossover qui ajoute à la prestance d'un SUV l'agilité d'un modèle à carrosserie bicorps du segment des compactes. Cette voiture insuffle en effet l'esprit du rock au segment, avec plus ou moins de "décibels" selon la finition et les coloris choisis, mais toujours avec la volonté d'affirmer son identité. Cette nouvelle Volkswagen va accompagner la marque et ses utilisateurs dans la prochaine décennie de la mobilité. »

Un SUV compact qui voit grand. Le T-Roc sera présent sur la quasi-totalité des marchés importants du monde. En Europe, le nouveau SUV sera produit dans l'usine portugaise de Setúbal, près de Lisbonne. Jürgen Stackmann, Membre du Directoire, en charge des Ventes, du Marketing et de l'Après-Vente, décrit les marchés du T-Roc : « Près de 80 % des SUV compacts sont actuellement vendus en Europe et en Chine, même si le Brésil, l'Inde, la Russie et les États-Unis sont de plus en plus importants pour cette catégorie. Nous estimons que le volume annuel de ces SUV compacts va passer d'environ 6,4 millions d'unités actuellement à quelque 10,6 millions dans les dix prochaines années. »

Si ces SUV ont tant de succès, c'est parce qu'ils réunissent plusieurs ingrédients : des dimensions extérieures compactes pour une allure extrêmement dynamique, ainsi qu'un haut niveau de fonctionnalité et une position assise surélevée. Dans le cas du T-Roc, les sièges sont situés à 572 mm au-dessus de la route pour le conducteur et le passager avant et à



Volkswagen

618 mm pour les passagers arrière. Le nouveau modèle de Volkswagen est ainsi conçu pour répondre idéalement aux besoins des conducteurs qui circulent souvent en milieu urbain. Le T-Roc s'adresse par exemple aux célibataires ayant des activités diverses, aux familles qui apprécient sa flexibilité et aux couples dont les enfants ont déjà quitté le domicile familial. Tous ces publics visés ont en commun de rechercher un SUV compatible avec l'environnement urbain qui procure à chaque kilomètre du plaisir et dont le design repose sur un style affirmé. Le T-Roc remplit ces critères par son excellent confort, sa position assise surélevée, sa sécurité innovante, son habitacle flexible, sa grande fiabilité et son ADN stylistique unique. Effaçant les frontières entre segments, le nouveau T-Roc se présente comme un compagnon moderne en milieu urbain qui assure aussi avec brio les excursions en famille le week-end.



Principales caractéristiques

Un design extérieur avant-gardiste

Nouvel ADN pour les SUV Volkswagen. À l'instar du Tiguan, du Tiguan Allspace, de l'Atlas et du Teramont, le T-Roc témoigne du nouvel ADN expressif que Volkswagen souhaite imprimer à ses SUV. Il insuffle un esprit dynamique et urbain à d'authentiques attributs tout-terrain. Le design de chaque nouveau SUV Volkswagen est interprété individuellement à partir de cet ADN. Tous les SUV se caractérisent par un design unique, inimitable et respectueux du caractère spécifique de chaque produit et de chaque segment. Le T-Roc en apporte une preuve éclatante avec un design étonnamment moderne qui imprime la signature visuelle du T-Roc dans toutes les rétines. Et pourtant, il n'en reste pas moins identifiable à 100 % comme un véhicule Volkswagen. Klaus Bischoff, Responsable Design de la marque Volkswagen : « Avec le nouveau T-Roc, Volkswagen a créé un nouveau SUV authentique qui proclame le talent magistral qui est en lui, tout en affirmant un design très expressif, presque impertinent. Cette composante émotionnelle le rend sympathique. C'est pourquoi le T-Roc est adapté aussi bien au monde urbain qu'aux grandes aventures ».

Style sportif. D'un point de vue visuel et technique, le nouveau crossover apporte une bonne dose de dynamisme sur le segment des compactes. « Pour moi, le T-Roc est une étape majeure dans l'évolution des SUV, explique Klaus Bischoff. Parce qu'il enrichit le segment avec son style sportif, très singulier. »

Des proportions dynamiques. Sur le segment, le T-Roc se positionne au-dessous du Tiguan. Comme ce dernier ou comme l'Atlas ou Teramont, il repose sur la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB). S'ils ont été conçus sur une base commune, ces modèles possèdent une carrosserie et une architecture intérieure qui leur sont propres. En effet, la plateforme MQB laisse toute latitude aux équipes de développement pour mettre en œuvre des proportions extrêmement dynamiques. C'est particulièrement le



cas du nouveau T-Roc qui mesure 4 234 mm en longueur (+252 mm par rapport au Tiguan) et possède un empattement de 2 590 mm. Le crossover a une largeur de 1 819 mm (hors rétroviseurs extérieurs) et une hauteur de 1 573 mm (4MOTION : 1 572 mm). La largeur plutôt importante par rapport à la ligne de toit relativement basse souligne le dynamisme des proportions. Plus bas que sur d'autres SUV, le centre de gravité de la carrosserie profite au comportement routier. L'identité visuelle est également marquée par les porte-à-faux courts (831 mm à l'avant, 800 mm à l'arrière) et par les voies larges (1 546 mm à l'avant, 1 541 mm à l'arrière).

Design de la partie avant. Le design expressif et avant-gardiste du T-Roc est dominé par plusieurs éléments charismatiques. À l'avant, il s'agit de la grille de calandre déployée dans la largeur et enveloppant les phares à double optique. Dans leur version haut de gamme, les phares sont à technologie LED. Il est à noter que les boîtiers de projecteur sont extrêmement fins, puisqu'ils apparaissent sous la forme de boîtiers séparés pour les clignotants et les feux de jour/feux de braquage, ces derniers ayant été déplacés dans le bouclier. La redistribution des optiques donne au T-Roc une signature lumineuse inimitable, y compris de nuit. Un jonc chromé fin sépare la grille de calandre et les projecteurs du puissant capot, caractéristique des modèles SUV. Dans la partie inférieure, l'ensemble calandre/projecteurs s'appuie sur une application chromée plus épaisse qui s'étire sur tout l'avant. À eux trois, la calandre, les projecteurs et l'application chromée soulignent la largeur et la prestance du T-Roc. On remarque également la lamelle du pare-chocs, de la couleur de la carrosserie, qui intègre les feux de jour à LED et les clignotants. Ces modules d'éclairage sont proposés en deux versions : le module de base inclut des feux de jour horizontaux surmontés des clignotants. Sur la version haut de gamme, les feux de jour et les clignotants sont constitués d'un seul élément circulaire à LED. Les feux de jour blanc adoptent une couleur orange lorsque les clignotants sont actionnés. Dans cette



configuration, les antibrouillards incluant les feux de braquage se trouvent aux extrémités des surfaces plastiques noires du bouclier.

Le design de la silhouette. La ligne de silhouette étirée est dominée par un jonc chromé très marquant. Présent de série sur chaque version du T-Roc, il part des montants A et surligne toute la ligne de toit latérale jusqu'aux montants C. Ces derniers sont inclinés comme sur un coupé et rappellent visuellement un arceau de Targa dans l'axe longitudinal. Associés au jonc chromé, ils confèrent à la silhouette une ligne dynamique propre qui évoque la forme d'un coupé. Cet effet est renforcé si le T-Roc est commandé dans une version bicolore. Le nouveau modèle est en effet le premier SUV de Volkswagen pouvant être configuré dans une peinture bicolore avec une zone de toit contrastante (incluant les montants A et les boîtiers de rétroviseur extérieur). Le jonc chromé, la présence de nervures supplémentaires sur le toit, la ligne de toit fuyante à la manière d'un coupé, les montants C percutants et la peinture bicolore contribuent à rendre le

T-Roc plus bas qu'il n'est en réalité. S'y ajoute, sous la zone vitrée, la ligne de caisse, qui se présente sous la forme d'un décrochage acéré. Cette nervure relie à gauche et à droite les passages de roue. À l'arrière, ces derniers sont surmontés de puissantes épaules. Pour plus de robustesse, des applications en plastique foncé protègent le pourtour de la carrosserie au niveau des passages de roue, des bas de caisse, de l'avant et de l'arrière.

Le design de la partie arrière. Étiré à l'horizontale, l'arrière du T-Roc est divisé en trois niveaux : l'extrémité du toit et la lunette arrière, puis la zone centrale incluant les feux arrière à LED au design 3D, l'emblème Volkswagen et le monogramme T-Roc en chrome disposé au milieu et enfin la partie du bouclier. Cet étagement sur trois niveaux donne une allure plus basse, plus large et plus sportive au SUV. À gauche et à droite, le hayon est encadré par les applications chromées des montants C, ces derniers étant, vers l'arrière, entièrement recouverts par le verre de la lunette arrière teintée, qui paraît d'autant plus large. Le bouclier arrière



présente des volumes aussi marqués que son équivalent à l'avant. Dans sa partie haute, il enserre le hayon. Sur les côtés, il présente au niveau de la surface peinte des éléments plastiques noirs (structure en nid-d'abeilles) qui incluent les réflecteurs. Tout en bas se trouvent les sorties d'échappement qui entourent un diffuseur.

Un intérieur spacieux largement digitalisé

Ergonomie et habitabilité exemplaires. À l'ère de la digitalisation, l'intérieur du T-Roc a été redéfini du point de vue formel et fonctionnel. Les efforts des ingénieurs ont porté en priorité sur l'intégration des éléments d'affichage et de commande, toujours plus digitalisés. Ainsi, le T-Roc est disponible en option avec l'Active Info Display de nouvelle génération (instruments entièrement digitaux). Les systèmes d'infodivertissement sont eux aussi à la pointe de l'évolution avec un écran pouvant aller jusqu'à 8,0" de diagonale. En ce qui concerne l'ergonomie d'utilisation et de visualisation des informations, l'objectif fixé était de rendre tous les éléments à bord aussi clairs et intuitifs que possible. Dans le même temps, le design intérieur charismatique et indépendant fait écho au design extérieur par le traitement moderne des surfaces et par son inspiration robuste et avant-gardiste en référence à l'univers des SUV.

De la place pour cinq. D'autre part, les équipes chargées du développement et du design ont mis à profit l'empattement imposant par rapport à la longueur totale de la voiture pour apporter un maximum de place à cinq personnes. Le conducteur et les passagers sont installés sur des sièges surélevés, avec une hauteur d'assise minimum de 572 mm à l'avant et de 618 mm à l'arrière. Lorsque les cinq places sont occupées, le volume du coffre, rempli jusqu'au bord supérieur du dossier de la banquette arrière, s'élève à 445 l – le plus grand du segment. Le dossier des sièges arrière est rabattable de manière asymétrique (60/40), libérant un volume de



chargement maximum de 1 290 l. Rares sont les SUV de cette catégorie à offrir autant de place.

Nouvelle architecture de tableau de bord pour l'ère digitale. Le tableau de bord est marqué par une structuration horizontale lumineuse. Les instruments forment un axe de visualisation et de commande relativement haut – et donc ergonomique – avec le système d'infodivertissement. Ce dernier est placé au plus haut point du tableau de bord et arbore une grande surface vitrée sur les versions à écran 8,0". Le résultat rappelle les tablettes digitales haut de gamme. Les instruments et le système d'infodivertissement sont intégrés au bandeau décoratif qui traverse la planche de bord de gauche à droite. Selon le niveau de finition, cette application peut être sombre ou dans une couleur contrastante assortie au coloris des sièges. Toujours en fonction de la finition, les applications de couleur se retrouvent également sur les revêtements de porte. En plus des accoudoirs et des poignées de fermeture de porte robustes aux lignes épurées, les volumes de rangement de grande capacité viennent perfectionner les contre-portes. Un éclairage d'ambiance blanc ou rouge est également présent à bord en fonction du niveau de finition.

Une console centrale à la présentation aérée et sportive. L'encadrement de la console centrale se présente dans le même coloris que les applications du tableau de bord. La console centrale rassemble sur trois niveaux horizontaux plusieurs fonctions importantes (système start/stop, ESC, feux de détresse, assistant aux manœuvres de stationnement), ainsi que les commandes de climatisation et le chauffage des sièges. Sous le réglage de climatisation, on retrouve le casier de rangement pour smartphones avec deux prises USB bien accessibles, accompagnées d'une fonction de recharge inductive et de connexion d'antenne optionnelle. Sur les versions à transmission intégrale, le contacteur multifonction du système 4MOTION Active Control est disposé sur la console centrale derrière le pommeau du levier de vitesses.



Active Info Display et infodivertissement. Les designers responsables de l'interface chez Volkswagen ont perfectionné l'Active Info Display (diagonale de 11,7") à tous les niveaux, portant les graphiques de haute qualité (133 dpi) et la richesse fonctionnelle à un niveau inédit. L'Active Info Display et le système d'infodivertissement contribuent ainsi à créer un nouvel univers digital et interactif au sein du poste de conduite. Tous les modèles T-Roc sont équipés de série du système d'infodivertissement « Composition Colour » avec écran tactile de 6,5". En milieu de gamme, on trouve le système « Composition Media » avec un écran de 8,0" revêtu de verre et un lecteur de CD. Le système « Discover Media » avec écran de 8,0" également revêtu de verre et module de navigation est proposé en haut de gamme.

Connectivité intégrale. L'Active Info Display et l'infodivertissement ont été conçus pour pouvoir utiliser un maximum de services en ligne et d'applications via smartphone et Car-Net. De plus, le téléphone et la médiathèque bénéficient de la meilleure intégration possible. Les deux fonctions peuvent désormais être affichées et commandées via l'Active Info Display en plus du système d'infodivertissement. Les systèmes d'infodivertissement 8,0" peuvent s'enrichir des fonctionnalités « App Connect » (intègre « MirrorLink® », « Apple CarPlay™ » et « Android Auto™ » de Google). D'autre part, Volkswagen dote son nouveau T-Roc du pack de services « Security & Service » qui prête assistance dans une multitude de situations. Parmi ses principales fonctions figurent le « Service d'appel d'urgence », le « Signalement automatique d'accident » et « l'Appel de dépannage ». De plus, le « Discover Media » permet d'utiliser divers services en ligne via « Guide & Inform », notamment les services « Recherche de destinations spéciales en ligne », « Importation de destinations en ligne », « Stations-service » (emplacement et tarifs), « Messages », « Places de stationnement » (emplacement, disponibilité et tarifs), « Météo » et « Infos trafic en ligne ».



Active Info Display – détails

Proposé en option, l'Active Info Display du T-Roc est un équipement de conception nouvelle. La deuxième génération des cadrans digitaux Volkswagen se caractérise par un écran 11,7" (diagonale), des graphiques de haute qualité (133 dpi/définition de 1 280 × 480 pixels) et une richesse fonctionnelle considérablement accrue. L'écran présente de meilleures performances graphiques, une meilleure résolution, une luminosité et un contraste accrus, des couleurs plus riches et des témoins de contrôle moins traditionnels. Depuis une touche « View » située sur le volant multifonction, le conducteur peut alterner rapidement entre les trois présentations de base.

Une toute nouvelle atmosphère. Les graphismes de haute qualité au design moderne instaurent une atmosphère radicalement nouvelle. L'élément décisif réside dans la façon qu'a eue Volkswagen d'envisager une instrumentation entièrement digitalisée selon une approche renouvelée en profondeur. Les designers de l'interface ont toujours eu la volonté d'utiliser l'affichage digital pour intégrer des couches d'information supplémentaires à l'instrumentation. Le graphisme des cadrans tels que le compte-tours et le compteur de vitesse, s'inspire de leurs équivalents analogiques. Pour franchir une étape supplémentaire, les designers de l'interface ont totalement abandonné la présentation analogique pour créer un univers d'instrumentation digitalisé de A à Z. Ils ont ainsi conçu trois présentations de base digitales, entre lesquelles le conducteur peut alterner via la touche « View » :

- une présentation avec deux cadrans pour le régime et pour la vitesse ;
- une présentation digitale sans cadrans ;



- une présentation digitale sans cadrans incluant des informations supplémentaires. Celles-ci peuvent être configurées depuis le système d'infodivertissement.

Exemple de la présentation classique à deux cadrans. La présentation en deux cadrans est structurée de la façon suivante : tout à gauche se trouve l'indicateur vertical de température moteur et tout à droite l'indicateur vertical de niveau de carburant. Le cadran gauche indique le régime moteur et, au milieu, le rapport engagé. L'affichage du régime est dynamique, autrement dit, il zoome sur le segment de millier respectif. Le cadran droit, celui du compteur de vitesse, fonctionne de la même manière en grossissant la vitesse en cours par rapport au reste du cadran. Cette présentation permet de visualiser les informations beaucoup plus simplement. De plus, il est possible – à titre d'option parmi beaucoup d'autres informations possibles – d'afficher la vitesse exacte sur le compteur de vitesse. Selon la configuration choisie, la zone centrale entre les deux cadrans peut afficher des informations telles que la couverture d'album et la référence du titre lu dans la médiathèque. Certaines informations sont ancrées de façon permanente dans cette zone, comme la température extérieure, le totalisateur kilométrique et l'affichage des systèmes d'aide à la conduite comme l'ACC.

- **Présentation classique avec profils d'information.** Les informations telles que la nature du rapport engagé sur la boîte de vitesses, au centre du compte-tours, ou la vitesse exacte, au centre du tachymètre, peuvent être remplacées là encore par des profils d'information. Ainsi, le compte-tours peut afficher des instructions de navigation spécifiques, tandis que le tachymètre intégrera des informations sur la distance et la durée du trajet restant. Dans ce cas, le rapport de boîte de vitesses et l'allure exacte sont indiqués en caractères plus petits au bas de l'Active Info Display.



Exemple de présentation digitale sans cadrans. Dans cette configuration, le conducteur peut bénéficier par exemple d'un affichage agrandi de la couverture d'album et des informations se rapportant au titre joué par la médiathèque. Dans ce cas, le rapport de boîte de vitesses et l'allure exacte sont affichés en gros caractères au bas de l'écran. Il est également possible d'afficher toutes les « Informations de conduite depuis le départ » en position centrale, mais aussi un contact téléphonique avec photo de l'interlocuteur et informations relatives à la conversation téléphonique ou encore une carte de navigation plein écran (Fullscreen Navigation). Les informations permanentes telles que le kilométrage partiel et la température extérieure restent au même endroit.

Exemple de présentation digitale sans cadrans incluant des informations supplémentaires. Le troisième type de présentation permet d'afficher différentes informations complémentaires, telles que des indications de navigation ou des informations en provenance des systèmes d'aide à la conduite, de l'ordinateur de bord ou de la médiathèque. Le conducteur peut ainsi personnaliser l'Active Info Display dans une large mesure.

Infodivertissement et Volkswagen Car-Net en détail

Nouvel univers de poste de conduite. L'association de l'Active Info Display et du système d'infodivertissement contribue à créer un univers digital et interactif au sein du poste de conduite. Le T-Roc hérite de la dernière génération de systèmes d'infodivertissement avec des tailles d'écran allant de 6,5 à 8,0". Il s'agit des systèmes « Composition Colour » (écran de 6,5", radio/infodivertissement), « Composition Media » (écran de 8,0", radio/infodivertissement avec lecteur de CD) et « Discover Media » (écran de 8,0", radio/navigation/infodivertissement avec lecteur de CD). Les appareils à écran 8,0" sont en verre. Selon l'appareil, les systèmes peuvent s'enrichir de fonctionnalités supplémentaires : réception radio numérique (DAB+), reconnaissance vocale et système audio 8 canaux de 300 W du



fabricant américain « beats ». L'interface de téléphonie optionnelle permet aux smartphones compatibles d'être rechargés par induction et d'être couplés à l'antenne extérieure. Il suffit de placer le smartphone dans une zone de rangement spécifique située devant le levier de vitesses.

« Composition Colour ». Le système d'infodivertissement « Composition Colour » se caractérise par un écran tactile couleur de 6,5" (diagonale de 16,5 cm), une bonne définition (800 × 480 pixels) et un design qui séduit d'emblée les utilisateurs de smartphones et de tablettes. La surface est épurée et élégante. Les deux boutons rotatifs s'accompagnent de six touches de menu planes. La puissance de 2 × 20 W est restituée par quatre haut-parleurs. Avec huit haut-parleurs, la puissance est portée à 4 × 20 W. En plus de la radio FM, le système d'infodivertissement dispose d'une interface intégrée pour cartes SD permettant de lire la musique aux formats MP3 et WMA. Tout comme le modèle supérieur « Composition Media », le « Composition Colour » est équipé d'un système de diversité d'antennes, dont la mise en réseau permet de filtrer les interférences. Une interface USB (compatible Apple) est proposée en option.

« Composition Media ». Le « Composition Media » se caractérise par un écran couleur de 8" revêtu d'une surface vitrée (design en verre). La surface en verre revêt un aspect similaire à celui d'une tablette. Le système est doté de deux boutons rotatifs et de huit touches de fonctions. Huit haut-parleurs diffusent la sonorité (4 × 20 W) du système d'infodivertissement. En plus des interfaces pour cartes SD et AUX-IN, celui-ci inclut une prise USB (compatible Apple), une connexion Bluetooth et un lecteur de CD.

« Discover Media ». Le « Discover Media » est le système intégré d'autoradio et de navigation destiné au T-Roc. Basé sur le système « Composition Media », il inclut en plus la fonction de navigation. Les mises à jour du logiciel de navigation sont gratuites les cinq premières années. De plus, une licence pour les services Car-Net « Guide & Inform » est incluse, là encore gratuitement (valable un ou trois ans selon le pays).



Volkswagen Car-Net. Le T-Roc connecte le conducteur et les passagers d'une façon plus simple et plus innovante que jamais. Ils peuvent être en ligne dès qu'ils le souhaitent et rester en permanence connectés. Pour cela, ils disposent des applications Car-Net « App-Connect », « Guide & Inform » (informations en ligne de tout type) et « Security & Service » (services en ligne).

« App-Connect ». La « plateforme modulaire d'infodivertissement » de dernière génération permet de connecter tous les smartphones Apple et Android actuels au T-Roc via « App-Connect ». En plus de la technologie « MirrorLink® » (Android), « App-Connect » intègre les technologies « Apple CarPlay™ » et « Android Auto™ » (Google) aux systèmes d'infodivertissement.

Car-Net « Guide & Inform ». « Guide & Inform » donne accès à divers services en ligne : « Recherche de destination particulière », « Importation de destinations en ligne », « Importation de trajets », « Stations-service » (emplacement et tarifs), « Messages », « Places de stationnement » (emplacement, disponibilité et tarifs), « Météo », « Stations de recharge » (pour les modèles électriques et hybrides rechargeables) et « Infos trafic en ligne ».

Car-Net « Security & Service ». Le pack de services « Security & Service » permet de demander de l'aide dans les situations les plus diverses en contactant un centre d'appel. Parmi ses principales fonctions figurent le « Service d'appels d'urgence », le « Signalement automatique d'accident », l'« Appel de dépannage » et la « Planification des échéances de service » (prise de rendez-vous avec le concessionnaire). D'autre part, le pack « Security & Service » inclut des fonctions pour vérifier par exemple que la voiture est bien fermée ou que la lumière est éteinte (consultation de Car-Net depuis un smartphone ou via le portail Car-Net depuis un PC). Quant aux familles comptant un jeune conducteur, elles apprécieront les fonctions « Notification de rattachement géographique » (quand le T-Roc sort d'une zone définie) et « Notification de vitesse » (activation dès qu'une



vitesse préalablement définie est dépassée). L'« Alarme antivol en ligne » est tout aussi utile : en cas de tentative d'effraction, le T-Roc envoie une alerte via une notification push à l'application Car-Net (y compris sur les montres connectées) et/ou une notification par e-mail.

Recharge sans fil / Keyless Access. À bord du nouveau T-Roc, les smartphones peuvent être également rechargés de façon inductive via l'interface téléphonique (en option, pour les téléphones compatibles). Cette interface permet en plus de coupler les smartphones à l'antenne extérieure par voie inductive.

Cinq finitions et quatre packs d'équipements. Le T-Roc arrive sur le marché en cinq niveaux de finition : « T-Roc », « Lounge », « First Edition », « Carat » et « Carat Exclusive ». Le T-Roc est richement dotée dès sa version d'entrée de gamme. L'équipement de série inclut le Front Assist avec protection des piétons, l'ACC régulateur adaptatif, le Lane Assist, le détecteur de fatigue, l'allumage un régulateur/limiteur de vitesse, le freinage anti-multicollision ou encore le système de surveillance périmétrique Front Assist avec fonction de freinage d'urgence en ville et détection des piétons. Côté infotainment : la radio couleur tactile 'Composition Colour' avec écran de 6,5", interface Bluetooth et port USB compatible Apple® est de série. Une diversité maximale à tous les niveaux. Le T-Roc gagne en couleurs et en possibilités de personnalisation grâce à une large gamme de coloris (11 couleurs de carrosserie au total), une offre de neuf modèles de jantes (allant de 16" à 19") ainsi qu'une personnalisation intérieures proposant 4 ambiances avec l'option « Pack Design » sur la finition Lounge (combinaison de toits de couleur avec les intérieurs de couleur).

Le « Pack R-Line » sera également disponible à la commande à compter de 2018.

Six moteurs turbo efficaces, avec traction et transmission intégrale



Six moteurs, trois niveaux de puissance. Comme son grand frère, le Tiguan, le nouveau T-Roc embarque des moteurs turbo efficaces : trois moteurs à essence (TSI) et trois moteurs diesels (TDI). Ils sont disponibles en trois niveaux de puissance : 115 ch, 150 ch et 190 ch. Les moteurs de 115 ch sont à traction et boîte de vitesses manuelle. Les moteurs de 150 ch sont disponibles en traction ou en transmission intégrale 4MOTION, ainsi qu'avec une boîte DSG 7 rapports à double embrayage. Le moteur essence de 150 ch est doté d'un système de gestion active des cylindres ACT (coupure automatique de deux cylindres). Quant aux deux moteurs 190 ch, ils sont livrés de série avec une boîte DSG 7 rapports et la transmission intégrale 4MOTION. Les deux TSI (115 ch et 190 ch) et le TDI (150 ch) disponibles à la date de précommande montrent à quel point les moteurs sont efficaces.

1.0 TSI². Le moteur d'entrée de gamme est un trois-cylindres. Ce TSI de 999 cm³ de cylindrée développe 115 ch entre 5 000 et 5 500 tr/min et délivre un couple maximum de 200 Nm entre 2 000 et 3 000 tr/min. Le T-Roc 1.0 TSI à traction effectue le 0 à 100 km/h en 10,1 s et atteint la vitesse maximale de 187 km/h. Consommation : de 5,1 à 5,2 l/100 km (cycle mixte). Compte tenu du volume du réservoir (50 l), on obtient une autonomie théorique de 960 km entre deux pleins.

2.0 TSI³. Ce moteur TSI de 1 985 cm³ de cylindrée développe 190 ch entre 4 180 et 6 000 tr/min et passe de 0 à 100 km/h en 7,2 s. Sur les autoroutes allemandes, le SUV peut rouler jusqu'à la vitesse maximale de 216 km/h. Il offre un couple maximum magistral de 320 Nm entre 1 500 et 4 180 tr/min. Le T-Roc 2.0 TSI 4MOTION DSG consomme de 6,7 à 6,8 l/100 km.

2.0 TDI^{4/5}. Le turbodiesel du T-Roc 2.0 TDI 4MOTION de 150 ch (valeur atteinte entre 3 500 et 4 000 tr/min) est un moteur extrêmement efficace et puissant. Il délivre son couple maximum de 340 Nm dès 1 750 tr/min et jusqu'à 3 000 tr/min. Équipé d'une boîte DSG disponible en option, ce SUV



peut rouler jusqu'à 200 km/h et atteint les 100 km/h départ arrêté en 8,4 s, le tout pour une consommation de seulement 5,1 l/100 km.

Récapitulatif des motorisations et transmissions disponibles

Moteurs à essence :

1.0 TSI², 115 ch , 200 Nm, boîte 6 vitesses, traction

1.5 TSI¹, 150 ch , 250 Nm, boîte 6 vitesses, traction

1.5 TSI¹, 150 ch , 250 Nm, boîte DSG 7 rapports, traction

2.0 TSI³, 190 ch , 320 Nm, boîte DSG 7 rapports, 4MOTION

Moteurs diesels :

1.6 TDI¹, 115 ch, 250 Nm, boîte 6 vitesses, traction

2.0 TDI¹, 150 ch, 340 Nm, boîte 6 vitesses, traction

2.0 TDI¹, 150 ch, 340 Nm, boîte DSG 7 rapports, traction

2.0 TDI⁵, 150 ch, 340 Nm, boîte DSG 7 rapports, 4MOTION

2.0 TDI¹, 190 ch, 400 Nm, boîte DSG 7 rapports, 4MOTION

Transmission intégrale 4MOTION. Les versions 4MOTION du T-Roc sont dotées d'une transmission intégrale permanente. La force motrice est répartie entre les roues avant et arrière, entre autres en fonction du couple moteur disponible, via un embrayage multidisque régulé électroniquement. Cette répartition intervient selon les besoins, la priorité étant donnée à la traction, optimale en toutes circonstances, et à la sécurité de conduite, assortie de la consommation la plus basse possible.



En présence d'un couple moteur faible ou en décélération, la puissance est transmise prioritairement aux roues avant, l'essieu arrière étant alors partiellement découplé. Ce réglage de base a pour avantage d'économiser le carburant. En cas de besoin, l'essieu arrière est activé sans à-coups en quelques fractions de seconde. Avec une transmission intégrale et une garde au sol de 161 mm, le T-Roc est taillé pour les aventures hors des sentiers battus.

4MOTION Active Control et sélecteur du profil de conduite. Toutes les versions à quatre roues motrices du T-Roc sont équipées de série du système 4MOTION Active Control avec sélecteur du profil de conduite. Ce système est piloté via un bouton 4MOTION Active Control placé sur la console centrale. Il donne accès à quatre modes supérieurs ainsi qu'à différents menus déroulants. Si le conducteur tourne le bouton vers la gauche, il accède à deux profils routiers : « Street » et « Snow ». Lorsque le commutateur est tourné vers la droite, deux profils tout-terrain sont accessibles : « Offroad » (réglage automatique des paramètres tout-terrain) et « Offroad Individual » (réglages ajustables). En quelques secondes, tous les systèmes d'aide à la conduite pertinents sont ainsi adaptés aux besoins de motorisation grâce au 4MOTION Active Control. La sélection du profil de conduite est également incluse de série sur les modèles 4MOTION. Selon le niveau de finition retenu, le conducteur pourra ainsi personnaliser les réglages de la boîte DSG, de la climatisation, de la direction assistée électromécanique, de la régulation adaptative des trains roulants (DCC) et du régulateur de distance (ACC). Cinq profils différents sont à sa disposition : « Comfort », « Normal », « Sport », « Éco » et « Individual ». La sélection du profil de conduite peut être commandée en option sur les modèles à traction.

Une gamme moderne de systèmes d'aide à la conduite et de confort



Régulation adaptative des trains roulants et direction progressive. Le T-Roc peut être adapté encore davantage aux besoins personnels de chacun grâce à une gamme de systèmes de confort inhabituelle sur ce segment, à l'image de la régulation adaptative des trains roulants. Grâce au réglage électrique des amortisseurs, le châssis du T-Roc peut adopter un comportement plus sportif ou plus confortable par rapport aux réglages par défaut. La direction progressive introduite à l'origine sur la Golf GTI contribue également à améliorer le comportement dynamique et le confort. En effet, elle permet un meilleur contrôle en conduite sportive et facilite les manœuvres. Parmi les autres systèmes de confort figurent la commande électrique du hayon, le système de démarrage/verrouillage automatique « Keyless Access », le chauffage et la ventilation stationnaires, une climatisation Climatronic bi-zone et le chauffage du volant. Le toit vitré panoramique disponible en option laisse entrer un maximum de lumière dans l'habitacle du T-Roc. Mesurant 1 364 mm de long sur 870 mm de large et composé de deux éléments en verre, ce toit ouvrant coulissant à entrebâilleur est le plus grand du segment.

- **Systèmes d'aide à la conduite innovants.** Grâce à ses systèmes d'aide à la conduite, le T-Roc occupe une place à part au sein du segment. Tous les modèles incluent de série le freinage anticollisions multiples, l'assistant de maintien de voie Lane Assist et le système de surveillance périmétrique avec détection des piétons et freinage d'urgence en ville. Le T-Roc est équipé de série dès le premier niveau de finition du détecteur de fatigue, du régulateur adaptatif ACC, de l'assistant de maintien de voie Lane Assist, du freinage anticollisions multiples, du système de surveillance périmétrique Front Assist avec détection des piétons et freinage d'urgence en ville



- Le SUV peut être doté en option de multiples systèmes d'aide à la conduite supplémentaires. Récapitulatif des systèmes à bord du T-Roc (voir détails au chapitre Glossaire technique) :
- Emergency Assist
- Régulation des feux de route Dynamic Light Assist
- Assistant aux manœuvres de stationnement Park Assist avec fonction de freinage en stationnement
- Système de protection proactive des occupants
- Caméra de recul Rear View
- Assistant de changement de voie avec capteur Blind Spot incluant l'assistant de sortie de stationnement Rear Traffic Alert
- Assistant de conduite en embouteillage
- Détection de signalisation routière

Personnalisation de série. Les systèmes de confort, d'aide à la conduite et d'infodivertissement peuvent être adaptés facilement à chaque conducteur du T-Roc grâce à une fonction de personnalisation de série. Le conducteur peut ainsi mémoriser ses réglages individuels pour une multitude de paramètres (plus de 100 selon le niveau de finition). Une fois configurés, les paramètres respectifs s'activent automatiquement dès que le conducteur déverrouille le T-Roc avec sa clé personnelle.

Glossaire technique – Les fondements du T-Roc

ACC / régulateur de distance. Le régulateur de distance (ACC) utilise un capteur de distance pour mesurer l'éloignement et la vitesse relative par rapport aux véhicules précédents. Le conducteur sélectionne l'espacement souhaité (en temps) et la vitesse (sur le T-Roc : entre 30 et 210 km/h avec une boîte manuelle ; entre 0 et 210 km/h avec une boîte DSG) via les touches correspondantes au volant multifonction. Lorsque le T-Roc suit un



véhicule, la distance réelle et la distance de consigne peuvent être affichées de façon comparative (en option) sur l'indicateur multifonction. Un capteur surveille en permanence l'espace devant la voiture. Le conducteur peut reprendre la main sur le régulateur ACC en intervenant sur la pédale d'accélérateur et en accélérant plus fortement. L'actionnement de la pédale de frein désactive immédiatement la fonction ACC.

Gestion active des cylindres. La gestion active des cylindres se présente sous la forme d'une coupure d'alimentation de cylindres. Quand la voiture roule dans une plage de régime et de vitesse définie, deux des quatre cylindres peuvent être désactivés indépendamment du rapport engagé et sans effet notable pour le conducteur. Cela présente l'avantage d'optimiser le rendement du moteur et d'économiser du carburant de manière significative. L'indicateur multifonction signale dans quel mode se trouve le moteur.

Active Info Display. Le T-Roc bénéficie avec l'Active Info Display de la deuxième génération de cadrans entièrement digitaux. L'écran haute résolution de 11,7" permet d'adapter les différentes présentations aux besoins personnels de chacun. Ainsi, en mode navigation, le compteur de vitesse et le compte-tours sont repoussés sur les côtés afin d'accorder plus de place à la carte. En cas de besoin, des informations telles que les fonctions de conduite, de navigation et d'assistance peuvent être intégrées aux éléments graphiques du compteur de vitesse et du compte-tours. Les données du système d'infodivertissement susceptibles d'être visualisées sur la console centrale (photos des contacts téléphoniques, couverture de CD, etc.) peuvent également s'afficher sur l'Active Info Display.

App-Connect. La fonction Car-Net « App-Connect » permet de connecter son smartphone à l'installation radio « Composition Media » ou au système de navigation « Discover Media ». Cela permet d'utiliser certaines applications disponibles sur un téléphone mobile à partir de l'écran tactile. « App-Connect » intègre trois interfaces de connexion des smartphones : MirrorLink™, Android Auto™ de Google et Apple CarPlay™. Autrement dit,



tous les smartphones actuels sont compatibles depuis les versions « Android 5.0 » et « Apple iOS 8.1 ».

ASR / régulation d'antipatinage en traction. La régulation d'antipatinage en traction (ASR) renforce le niveau de confort et de sécurité, notamment sur revêtement glissant ou présentant une adhérence fluctuante. L'ASR permet de démarrer ou d'accélérer sans patinage des roues ni déport latéral. Il fonctionne de concert avec l'accélérateur électronique et utilise les capteurs de roue du système ABS. Si le dispositif détecte une brusque élévation du régime de rotation sur une roue motrice, il intervient dans la gestion moteur pour réduire la puissance et supprimer cet effet.

Assistant de sortie de stationnement. Proposé en association avec le capteur Blind Spot, l'assistant de sortie de stationnement renforce le niveau de sécurité. L'assistant de sortie de stationnement facilite les sorties de stationnement en marche arrière hors d'un porche ou d'une place perpendiculaires dans la rue. L'innovation réside dans le fait que le système détecte non seulement les véhicules se trouvant directement derrière le T-Roc, mais également ceux qui arrivent par les côtés, très difficiles à percevoir pour le conducteur. Le module de capteurs basé sur un système de radar peut enregistrer des objets se trouvant jusqu'à 40 m et évoluant à une vitesse à partir de 4 km/h. En cas de risque de collision, le système émet un signal sonore. Si la situation n'est pas désamorcée par le conducteur ou par les autres usagers de la route ou bien en cas de risque d'impact immédiat, l'assistant de sortie de stationnement engage automatiquement une manœuvre de freinage.

Capteur Blind Spot / assistant de changement de voie. Le capteur Blind Spot assiste le conducteur lors des changements de voie. Deux radars enregistrent la circulation à l'arrière de la voiture sur une distance d'environ 50 m, ainsi que dans les angles morts. Quelle que soit l'intention du conducteur, le capteur Blind Spot indique tous les véhicules se trouvant dans une zone critique pour un changement de voie. À partir de 30 km/h, le système signale tout danger potentiel par un éclairage constant sur le



rétroviseur extérieur du côté concerné. Si, malgré cela, le conducteur actionne le clignotant, la lampe LED se met à clignoter en brillant plus fortement pour attirer l'attention sur le danger.

DCC / régulation adaptative des trains roulants. La régulation adaptative des trains roulants (DCC) modifie le réglage des trains roulants selon une configuration normale, sportive ou confortable. La suspension à réglage électrique s'adapte alors automatiquement, ainsi que la direction assistée électromécanique. La DCC réagit en permanence aux différentes situations de conduite et tient compte des interventions sur le freinage, la direction et l'accélération.

DSG / boîte à double embrayage. Les boîtes à double embrayage (DSG) se composent de deux sous-boîtes indépendantes l'une de l'autre. Grâce à un double embrayage, les deux boîtes sont reliées en alternance au moteur par deux arbres primaires, en fonction du rapport engagé. Le double embrayage permet de passer les vitesses automatiquement sans rupture de couple. La boîte est pilotée par un module de mécatronique qui regroupe le calculateur électronique de boîte de vitesses, divers capteurs et l'actionnement hydraulique au sein d'une unité compacte.

Emergency Assist. L'Emergency Assist surveille l'activité du conducteur. En intervenant via l'accélérateur, le freinage, la direction, etc., il aide à éviter certains accidents dans les limites inhérentes au système, ainsi qu'à en réduire l'impact si le conducteur est défaillant pour raisons de santé. Sans réaction de la part du conducteur, le système l'invite à reprendre le contrôle du volant par des à-coups de freinage continus et ralentit la voiture de manière autonome. L'ACC surveille la distance par rapport au véhicule précédent pendant que Lane Assist maintient la voiture sur sa voie. Dans le même temps, Emergency Assist alerte les autres usagers de la route par l'activation des feux de détresse et par de légères oscillations jusqu'à immobilisation complète.



4MOTION / transmission intégrale. 4MOTION est la transmission intégrale permanente de Volkswagen. La puissance du moteur est transmise aux quatre roues en fonction des besoins. Les modèles à moteur transversal utilisent un coupleur de transmission intégrale. La technologie 4MOTION offre un haut niveau de sécurité active, une motricité de grande fiabilité et une stabilité directionnelle excellente en toutes circonstances. 4MOTION fonctionne en association avec des systèmes de régulation du comportement dynamique tels qu'ESC, ASR et EDS.

4MOTION Active Control et sélecteur du profil de conduite. Toutes les versions à quatre roues motrices du T-Roc sont équipées de série du système 4MOTION Active Control avec sélecteur du profil de conduite. Ce système est piloté via un bouton 4MOTION Active Control placé sur la console centrale. Il donne accès à quatre modes supérieurs ainsi qu'à différents menus déroulants. Si le conducteur tourne le bouton vers la gauche, il accède à deux profils routiers : « Street » et « Snow ». Lorsque le commutateur est tourné vers la droite, deux profils tout-terrain sont accessibles : « Offroad » (réglage automatique des paramètres tout-terrain) et « Offroad Individual » (réglages ajustables). En quelques secondes, tous les systèmes d'aide à la conduite pertinents sont ainsi adaptés aux besoins de motorisation grâce au 4MOTION Active Control. La sélection du profil de conduite est également incluse de série sur les modèles 4MOTION. Selon le niveau de finition retenu, le conducteur pourra ainsi personnaliser les réglages de la boîte DSG, de la climatisation, de la direction assistée électromécanique, de la régulation adaptative des trains roulants (DCC) et du régulateur de distance (ACC). Cinq profils différents sont à sa disposition : « Confort », « Normal », « Sport », « Éco » et « Individual ». La sélection du profil de conduite peut être commandée en option sur les modèles à traction.

Front Assist / système de surveillance périmétrique. Le système de surveillance périmétrique « Front Assist » utilise des capteurs (radar/laser) pour détecter les distances critiques et aide à réduire la distance d'arrêt. En



situation de danger, le système avertit le conducteur par un signal visuel et acoustique, ainsi que par un à-coup de freinage. Le Front Assist fonctionne indépendamment du régulateur de distance (ACC). En parallèle, le système de freinage est « préparé » à un freinage d'urgence. Si le conducteur appuie alors sur la pédale de frein, il disposera immédiatement de la pleine puissance de freinage. Si le freinage n'est pas suffisant, le Front Assist augmente la pression de freinage dans la mesure nécessaire. Sur le T-Roc, le Front Assist est également opérant à faible vitesse par l'intermédiaire du freinage d'urgence en ville. Si le conducteur ne réagit pas, le Front Assist procède automatiquement à un freinage partiel qui suffit normalement à ralentir la voiture et à rétablir la vigilance du conducteur. Dans les situations où la collision est inévitable, le conducteur bénéficie d'une assistance sous la forme d'un freinage à fond automatique.

Détection des piétons. La détection des piétons est une extension du système Front Assist avec fonction de freinage d'urgence en ville. Grâce à deux capteurs disposés à l'avant de la voiture, à un radar dans la grille de calandre et à une caméra dans le pied du rétroviseur, le système analyse l'espace devant le véhicule et détecte par exemple si un piéton traverse la chaussée inopinément (dans les limites inhérentes au système). Le conducteur est alors averti par un signal sonore et visuel. S'il ne freine pas, un à-coup de freinage lui signale la distance critique tout en préparant un éventuel freinage à fond. Si le conducteur ne montre toujours aucune réaction à ce stade, le système engage automatiquement un freinage d'urgence dans la limite de ses possibilités techniques.

Lane Assist / assistant de maintien de voie. Actif à partir d'une vitesse de 65 km/h, l'assistant de maintien de voie « Lane Assist » est démarré depuis l'indicateur multifonction. Un module de caméra disposé au niveau du rétroviseur intérieur enregistre le marquage au sol et analyse la position de la voiture. Dès que celle-ci sort de sa voie, « Lane Assist » avertit le conducteur (dans les limites inhérentes au système) par un signal sonore, des vibrations du volant ou une intervention de braquage (selon le modèle



de voiture). Le signal d'avertissement est toujours modéré afin de ne pas perturber le conducteur. Le système n'intervient pas si le conducteur a actionné son clignotant avant la manœuvre de dépassement.

Light Assist / régulation des feux de route. Light Assist améliore le confort et la sécurité en régulant les feux de route de manière automatique. Une caméra fixée au rétroviseur intérieur observe la circulation. À partir de 60 km/h et en cas d'obscurité totale, le système Light Assist allume automatiquement les feux de route. Le système détecte la circulation dans les deux sens et passe automatiquement en feux de croisement pour ne pas éblouir les conducteurs des véhicules arrivant de face. Grâce à l'alternance automatique entre feux de route et feux de croisement, la route est parfaitement éclairée.

Détecteur de fatigue. Le détecteur de fatigue recommande au conducteur d'observer une pause dès que nécessaire. Pour cela, il détecte tout comportement s'écartant d'un schéma de conduite normal et offre une assistance précieuse sur longs trajets. De plus, au-delà de 65 km/h, le système analyse la conduite en permanence et en tire des enseignements sur la capacité du conducteur à poursuivre son trajet. Il prend en considération différents signaux, tels que les mouvements du volant. S'il détecte de la fatigue, il conseille au conducteur de marquer une pause par un signal visuel et acoustique.

Freinage anticollisions multiples. Environ 25 % des accidents impliquant des dommages corporels sont des collisions multiples. Le freinage anticollisions multiples de Volkswagen peut contribuer à éviter les impacts en chaîne ou à en amoindrir la gravité. À la suite d'un premier impact, et dans les limites inhérentes au système, le freinage anticollisions multiples engage une manœuvre de freinage avant même que le conducteur puisse réagir. Il permet ainsi de réduire la gravité de l'accident et, dans un scénario idéal, d'éviter les impacts consécutifs.



Park Assist / assistant aux manœuvres de stationnement avec fonction de freinage en stationnement. L'assistant aux manœuvres de stationnement Park Assist est capable de garer le T-Roc automatiquement sur les places en créneau et en bataille et permet également de sortir des places en créneau. Ce système assiste le conducteur en manœuvrant le volant de manière à suivre la trajectoire idéale pour un stationnement en marche arrière. Le Park Assist mesure la place disponible, calcule la position de départ et effectue automatiquement les manœuvres au volant – le conducteur n'a plus qu'à accélérer et à freiner. Par ailleurs, la fonction de freinage en stationnement réduit les accrochages de stationnement et de manœuvre survenant en marche arrière.

Système de protection proactive des occupants. Le système de protection proactive des occupants utilise les capteurs des systèmes ESC et Front Assist pour détecter les situations particulièrement critiques. Dès qu'une situation de ce type est rencontrée, le système prépare les occupants et le véhicule à un accident possible : il pré-tend les ceintures de sécurité bouclées aux places avant pour stabiliser les deux occupants et referme les fenêtres ainsi que le toit coulissant en laissant seulement une fente.

Direction progressive. Comparée à une direction classique, la direction progressive nécessite beaucoup moins de tours de volant pour atteindre la butée. Le rapport de démultiplication progressif réduit ainsi l'effort de braquage nécessaire pour stationner la voiture. Elle présente également un comportement optimisé, plus direct et maîtrisé, pour un confort accru au quotidien et une conduite dynamique sur routes sinueuses.

Assistant de conduite en embouteillage. L'assistant de conduite en embouteillage utilise des fonctions telles que l'ACC et le Lane Assist pour pouvoir rouler en tout confort et en toute sécurité dans les embouteillages. Dans les situations de trafic ralenti, de 0 à 60 km/h, le système réagit aux autres véhicules et assure par lui-même la direction, l'accélération et le freinage. En cas d'embouteillages, il veille même à immobiliser la voiture et à la faire repartir dans un laps de temps défini. À la différence d'un



régulateur de distance pur (ACC), l'assistant de conduite en embouteillage fonctionne à l'aide d'une caméra placée derrière le pare-brise qui détecte les marquages au sol. La voiture est ainsi maintenue sur sa voie par Lane Assist.

XDS / blocage électronique de différentiel. Le blocage électronique de différentiel (XDS) est une extension de la fonction EDS bien connue. Toutefois, le système XDS ne réagit pas au patinage de l'essieu moteur, mais au délestage de la roue avant à l'intérieur du virage à vitesse rapide. Grâce au système hydraulique de l'ESC, le XDS envoie la pression sur la roue intérieure pour l'empêcher de patiner. Ainsi, il améliore la traction et réduit la tendance au sous-virage. Le niveau de pression évolue entre 5 et 15 bar environ. Au volant, les sensations rejoignent celles ressenties avec un blocage de différentiel piloté, sous une forme atténuée. En établissant une pression de freinage unilatérale exacte, le système rend le comportement en virage encore plus sportif et précis.