

LE VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 eTSI 150 ch 2026 : SUCCEDER A UN BEST -SELLER AVEC LES TECHNOLOGIES d'AUJOURD'HUI !

écrit par Luc Vandersleyen



Présenté et arrivé sur le marché en 2017, le VW T-Roc n'a vraiment commencé à avoir du succès qu'en 2018. En 2019, plus de 200.000 exemplaires avaient, déjà, trouvé preneurs et en 2021, il a reçu un face-lift. En 2023, il était le véhicule le plus vendu en Europe de VW. Cependant, nous l'avons essayé pour vous en août 2022. Il était, déjà proposé avec le moteur 4 cylindres 1.5 TSI de 150 ch avec un couple de 340 Nm et une boîte DSG7 avec les roues avant motrices. Aujourd'hui, il y a déjà plus de deux millions de T-Roc sur les routes. La 2^{ème} génération de cet SUV compact est, maintenant, construite sur la nouvelle plateforme MQB Evo capable de recevoir des versions électrifiées. Il est aussi plus grand de 12 cm et a une longueur de 4,37 m et son empattement augmente de 4 cm. Son design le rapproche du Tiguan. Avec ce bloc 1.5 litre, il adopte une hybridation légère avec un alerno-démarrreur 48V et devient 1.5 eTSI. Avec cette légère électrification, il améliore les phases de démarrage et les reprises. Il conserve, cependant, la boîte robotisée à double embrayage DSG7 et reste une simple traction.







PRESENTATION DE NOTRE VOLKSWAGEN T-ROC R-Line 1.5 eTSI de 150 ch(110kW) DSG7 :

Grâce à sa nouvelle plateforme MQB Evo, cette nouvelle génération pourra recevoir des technologies électrifiées, mais aussi des aides à la conduite plus sophistiquées. Les **lignes de sa carrosserie** sont **harmonieuses et plus fluides** et le **pavillon fuyant**, est un clin d'œil aux SUV-Coupés. En plus, le toit est rainuré pour mieux soigner l'écoulement de l'air, tandis que le hayon est plus vertical sous la vitre arrière. Les **feux arrière** sont **reliés par un bandeau lumineux** comprenant en son centre le logo « VW » éclairé, lui, aussi. **A l'avant**, le **nez est plus pointu avec des phares très effilés** reliés, aussi, par un bandeau lumineux et le logo VW éclairé. Dessous, nous avons une **grande calandre noire en « treillis »** et le logement de la plaque d'immatriculation. Le moteur micro-hybridé se distingue par un **turbo à géométrie variable** et par la **réduction des**

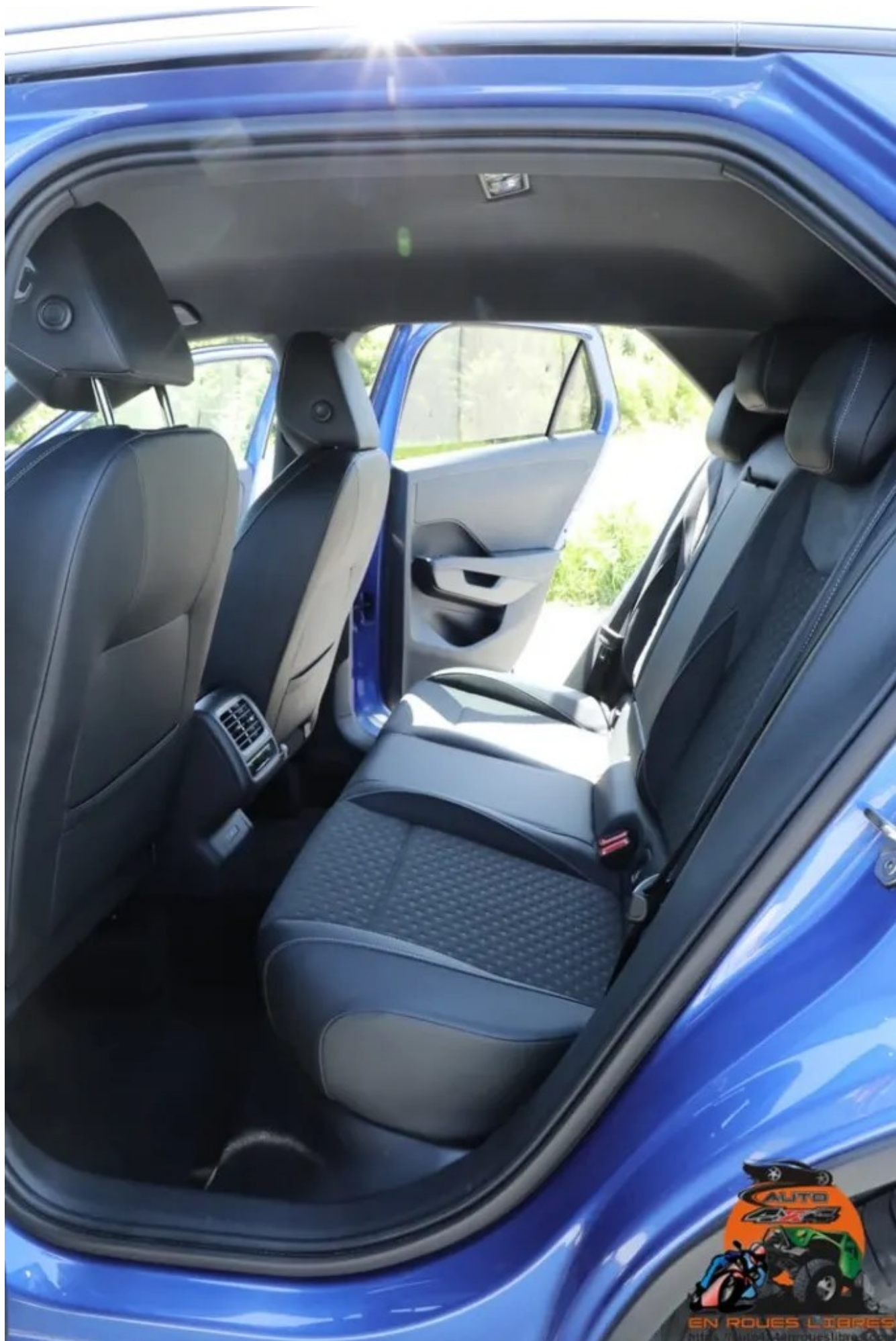
frictions internes des chemises de cylindres grâce à une projection de plasma. Son cycle Miller optimise la combustion et sa pression d'injection est de 350 bars. En plus, à charge partielle, il y a la désactivation de 2 des 4 cylindres.













L'habitacle, en version R-Line, s'avère être accueillant avec une sellerie très confortable recouverte d'un beau tissu, bordé de cuir végétane, comme le bas du tableau de bord et la console

centrale. Toutes ces finitions sont de bon niveau. Comme très souvent toute la partie inférieure de l'habitacle est habillé de plastiques dures. De qualité, certes, mais pas très nobles. Le tableau de bord dont la partie supérieure est habillée d'un textile structuré du plus bel effet, est bien dessiné et fonctionnel avec un volant qui tombe bien en main. La commande de boîte se trouve, désormais, à droite derrière le volant. Malheureusement **les sièges avant ne se règlent que manuellement** et il faudra un peu tâtonner pour trouver une bonne position de conduite. De plus la banquette arrière n'est pas coulissante et le dossier n'est pas réglable en inclinaison. Comme d'habitude, les dossiers sont rabattables afin d'agrandir le **volume du coffre** qui a une capacité moyenne **de 475 litres**. Dossiers rabattus, on dispose d'un plancher plat grâce à la planche mobile qui vient au niveau du bas du hayon, et, on dispose de **1350 litres**. En ce qui concerne, le **système d'infodivertissement**, il tourne sous le **processeur MIB4**, qui est plus moderne, mais surtout **plus intuitif et plus réactif**. Malheureusement, pour régler la température, il faut utiliser des curseurs tactiles. A l'arrêt, pas de problème, mais en roulant ce n'est vraiment pas pratique. Cependant, l'écran tactile de 12,9 pouces est assez clair, et, en option, nous avons le **Pack Infotainment « Discover »** qui comprend le **Digital Cockpit Pro**, le système de **navigation**, **l'écran de 12,9 pouces**, (au lieu de 10,3 pouces), **6 haut-parleurs et une commande vocale**. Bien sûr, nous disposons, aussi des connexions sans fil **d'Android Auto et d'Apple CarPlay**. De plus ChatGPT est intégré dans la commande vocale. On a, aussi, un chargeur par induction pour notre smartphone, avec système de ventilation. Enfin, signalons que notre T-Roc ne pèse que **1474 kg**, et, **en charge**, peut arriver à **1980 kg**.

**EN ROUTE AVEC NOTRE VOMKSWAGEN T-Roc
R-Line 1.5 eTSI de 150 ch (110 kW)**

DSG7 :

Nous cherchons un peu pour trouver une bonne position de conduite, ensuite nous appuyons sur le démarreur et sélectionnons « D » sur le levier de la boîte. Nous démarrons en douceur sur le moteur thermique. Dès les premiers tours de roue, **nous apprécions le confort**. En ville, notre T-Roc **se faufile très facilement dans la circulation urbaine**, la **boîte** fait un **bon travail** et la **visibilité** est **excellente**. Bien sûr, **pour nos manœuvres, nous disposons d'excellentes caméras à 360°**. Et nous avons, aussi différents modes de conduite : « **Eco, Comfort, Sport et Individual** » et nous avons sélectionné le mode « **Confort** ». Nous ressentons un peu les différents reliefs du revêtement. Ce qui est normal, car nous avons des **jantes de 20 pouces** équipées de pneus Bridgestone Turanza à profil bas. Sur route, nous essayons le mode « **Sport** », mais nous l'abandonnons rapidement, le confort étant fortement dégradé. En mode « **Confort** », notre **SUV Compact** se montre **rassurant**, avec, comme en ville, la boîte automatique qui fait un très bon travail. La **direction** est **précise** et je place facilement le véhicule en courbe. **Sur autoroutes**, notre SUV **T-Roc roule en toute décontraction aux vitesses autorisées** et tout cela avec un bon confort. A noter, que grâce à la nouvelle plateforme MQB Evo les **aides à la conduite** sont **plus performantes**. On a, ainsi, une Emergency Assist qui guidera le SUV vers le bas-côté de la route jusqu'à l'arrêt complet en cas de défaillance du conducteur ou un Travel Assist capable de changer de voie. Cela grâce au Pack technology en option.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE VOLKSWAGEN T-ROC R-Line 1.5 eTSI de 110 kW (150ch) DSG7 :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons **consommé entre 5,1 et 6,1 l/100 km** avec une **autonomie** de l'ordre de **800 km**. Les émissions de CO₂ étant de l'ordre de 130 g/km. Bien sûr, avec cette version micro-Hybride, nous n'avons jamais dû nous raccorder à une borne, mais nous avons pu faire baisser, sensiblement notre consommation de carburant. Le prix de notre **VOLKSWAGEN T-Roc R-Line 1.5 eTSI de 110 kW (150ch) DSG7** était de **43.905 Euros**.

Bien sûr, il y avait quelques options :

- Peinture Celestian Blue Metallic/black: 1.295 E.
- Intérieur: Soul Black/Black/ Ceramique
- Easy Open & Close ouverture : 385 E.
- Jantes alu 20 pouces Calgary, : 615 E.
- Easy Park Pro : 155 E.
- Pack Technology Plus : 1.070 E.
- Phares Matrix LED avec feux de jour LED : 525 E.
- Pack Infotainment « Discover » : 900 E.
- Pack Black Style : 650 E.
- Préparation livraison : 360 E.

Total des options : 5.955 E.

Notre VW T-Roc R-Line 1.5 eTSI de 110 kW (150ch) DSG7 valait, donc : 49.860 Euros.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	1068,44€	865,31€	330,01€
Taxe de circulation annuelle	300,96€	300,96€	235,05€

Category	Item
Category 1	Item 1
Category 1	Item 2
Category 1	Item 3
Category 1	Item 4
Category 1	Item 5
Category 1	Item 6
Category 1	Item 7
Category 1	Item 8
Category 1	Item 9
Category 1	Item 10
Category 1	Item 11
Category 1	Item 12
Category 1	Item 13
Category 1	Item 14
Category 1	Item 15
Category 1	Item 16
Category 1	Item 17
Category 1	Item 18
Category 1	Item 19
Category 1	Item 20
Category 1	Item 21
Category 1	Item 22
Category 1	Item 23
Category 1	Item 24
Category 1	Item 25
Category 1	Item 26
Category 1	Item 27
Category 1	Item 28
Category 1	Item 29
Category 1	Item 30
Category 1	Item 31
Category 1	Item 32
Category 1	Item 33
Category 1	Item 34
Category 1	Item 35
Category 1	Item 36
Category 1	Item 37
Category 1	Item 38
Category 1	Item 39
Category 1	Item 40
Category 1	Item 41
Category 1	Item 42
Category 1	Item 43
Category 1	Item 44
Category 1	Item 45
Category 1	Item 46
Category 1	Item 47
Category 1	Item 48
Category 1	Item 49
Category 1	Item 50
Category 1	Item 51
Category 1	Item 52
Category 1	Item 53
Category 1	Item 54
Category 1	Item 55
Category 1	Item 56
Category 1	Item 57
Category 1	Item 58
Category 1	Item 59
Category 1	Item 60
Category 1	Item 61
Category 1	Item 62
Category 1	Item 63
Category 1	Item 64
Category 1	Item 65
Category 1	Item 66
Category 1	Item 67
Category 1	Item 68
Category 1	Item 69
Category 1	Item 70
Category 1	Item 71
Category 1	Item 72
Category 1	Item 73
Category 1	Item 74
Category 1	Item 75
Category 1	Item 76
Category 1	Item 77
Category 1	Item 78
Category 1	Item 79
Category 1	Item 80
Category 1	Item 81
Category 1	Item 82
Category 1	Item 83
Category 1	Item 84
Category 1	Item 85
Category 1	Item 86
Category 1	Item 87
Category 1	Item 88
Category 1	Item 89
Category 1	Item 90
Category 1	Item 91
Category 1	Item 92
Category 1	Item 93
Category 1	Item 94
Category 1	Item 95
Category 1	Item 96
Category 1	Item 97
Category 1	Item 98
Category 1	Item 99
Category 1	Item 100
Category 1	Item 101
Category 1	Item 102
Category 1	Item 103
Category 1	Item 104
Category 1	Item 105
Category 1	Item 106
Category 1	Item 107
Category 1	Item 108
Category 1	Item 109
Category 1	Item 110
Category 1	Item 111
Category 1	Item 112
Category 1	Item 113
Category	

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page: Nicolas Vandersleyen