



Martijn Verhoef
17 november 2018

Van twee walletjes eten

Wat was Volkswagen er snel bij met de Touareg in 2002. Met deze auto liftte het merk mee op een alsmaar groeiende populariteit van de SUV. De Tiguan volgde pas enkele jaren later, terwijl Koreaanse merken al langere tijd grote successen boekten met hun bereikbare SUV's als de Hyundai Tucson en Kia Sportage.

Volkswagen bracht ons in de tussentijd ruigere versies van bestaande modellen - zoals de CrossPolo - terwijl concurrenten als Renault en Peugeot er als de kippen bij waren om de consument nog kleinere SUV's te bieden. Volkswagen slaat nu eindelijk terug met de T-Roc en T-Cross. Beide auto's vallen tussen twee segmenten in, waarbij de T-Roc van zowel het B- als C-Segment klanten moet afsnoepen. Is de auto daardoor vlees noch vis, of wordt de T-Roc een verkoopknaller? Wij zochten het uit!



Lastig in te schalen

Vergeleken met een Captur en een 2008 is de T-Roc een stuk groter. De uit de kluiten gewassen auto lijkt daardoor lastig in te schalen binnen een klasse. Vergeleken met de Tiguan valt het verschil in grootte eigenlijk pas vanaf de a-stijl op. De neus van de T-Roc is behoorlijk hoog en kenmerkend vormgegeven. Wij rijden de auto als Sport en daarmee profiteer je van R-Line aankleding van de buitenzijde. Het maakt de auto een stuk dikker en dat is eigenlijk wel een vereiste om de auto zelfverzekerd voor de dag te laten komen. Bestel je de T-Roc in standaarduitvoering, dan staat er een behoorlijk timide auto voor je neus. De dagrijverlichting moet het dan hebben van twee horizontale balkjes, in tegenstelling tot de kenmerkende vierkante units van de duurdere uitvoeringen. Ook de chromen sierlijsten, dakrails en grote 18 inch wielen van de testauto dragen bij aan de stoere uitstraling. Daarnaast helpt het dat de lakkleur van het dak contrasterend zwart gespoten is. De T-Roc blijft - meer dan de meeste andere Volkswagens - smaakgevoelig, maar komt daardoor ook veel origineler over.Â



Teleurstellend

Het is niet dat we al een template klaar hebben liggen, maar vaak kun je bij een test van een Volkswagen kort en duidelijk zijn: mooie materialen en een doordachte inrichting. Helaas gaat dat voor de T-Roc maar gedeeltelijk op. De indeling van het dashboard zit inderdaad logisch in elkaar en de ergonomie is op orde. Het materiaalgebruik is bij de T-Roc echter teleurstellend. Het gehele dashboard is opgetrokken uit goedkoop ogend kunststof dat, net als de deurpanelen, hard aanvoelt. Het interieur van de Polo voelt echt veel beter aan, terwijl onze testauto bijna 50 mille kost.Â

Waar de auto wel weer punten mee pakt, is de techniek aan boord. Het multimediasysteem werkt fijn en het volledig digitale scherm achter het stuur kan ook onze goedkeuring wegdragen. Alle tellers, de kaart met navigatie-instructies en de af te spelen media zijn hierop te projecteren en naar wens in te delen.Â

Een smartphone met iOS of Android spiegel je moeiteloos op het centraal geplaatste en goed afleesbare scherm in het dashboard en het draadloos opladen van de telefoon is maar een koud kunstje voor de T-Roc.Â

Volkswagen T-Roc 2.0 TSI 4Motion DSG-7 Sport

De stoelen zien er qua vorming vrij standaard uit, maar weten toch in positieve zin te verrassen met hun ondersteuning. De zitting is lang genoeg en de instelopties zijn legio. De kenmerkende hoge zit en de daarbij horende gemakkelijke uitstap zijn natuurlijk belangrijke argumenten om een auto uit dit segment aan te schaffen. Het is dus goed om te merken dat de T-Roc erin slaagt om die verwachting waar te maken. Bovendien stelt de auto helemaal niet teleur als het om binnenruimte gaat. Zowel voor- als achterin houd je het zeer lang uit. Dat gerieflijke voor de achterpassagiers hadden we op basis van het exterieurontwerp niet durven voorspellen. Maar omdat de daklijn pas later afloopt, heb je geen gebrek aan hoofdruimte als je op de achterbank van de T-Roc plaatsneemt. Uiteraard kost het sportieve ontwerp wel bagageruimte, maar ondanks dat weet de T-Roc nog een goed bruikbare achterbak over te houden.



Geraffineerde machine

We rijden de T-Roc met tweeliter viercilinder, die alleen met vierwielaandrijving en DSG-automaat is te verkrijgen. 190 trappelende paardjes en een bewonderenswaardig koppel van 320 Nm weten van de T-Roc een enorm rappe jongen te maken. In iets

meer dan zeven seconden is de 100 kilometer per uur bereikt en pas tegen de 220 km/h houdt de auto het voor gezien. Het is de enige T-Roc die in Nederland is te verkrijgen met 4Motion vierwielaandrijving en hierdoor een maximaal trekvermogen van 1.700 kg meet. Maar als je daar niet gebonden aan bent, dan kunnen we ons voorstellen dat je met zijn 150 pk en 250 Nm ook meer dan genoeg hebt aan de 1.5 TSI (1.500 kg trekvermogen geremd). Daarnaast kun je ook een 1.0 TSI driecilinder of een 1.6 TDI dieselmotor in het vooronder aantreffen. Die motoren zijn echter niet te koppelen aan de automatische versnellingsbak met dubbele koppeling.

We rijden dus in het absolute topmodel van de T-Roc reeks en we moeten zeggen: dat bevalt ons erg goed. We constateerden al dat je met minder ook geen reden tot klagen hebt, maar de 2.0 TSI is de absolute gangmaker. Het maximale koppel komt vroeg beschikbaar en de DSG-7 helpt je moeiteloos door de verzetten. Na het loslaten van de rem duurt het even voordat het gascommando wordt geaccepteerd door de auto, maar als je eenmaal op gang komt, weet de auto geraffineerd te versnellen. De vierwielaandrijving weet de kracht goed te verdelen, wat je merkt tijdens het regenachtige herfstweer dat we troffen in de testweek met de Volkswagen. Nergens voelt de auto met het behoorlijke koppel nerveus aan.

Met een draaiknop in de middenconsole kun je instellingen van de auto op de ondergrond aanpassen. Bovendien is de auto met de flippers achter het stuur ook handmatig te schakelen, waarbij de schakelcommando's goed worden doorgegeven.

De testauto is voorzien van R-Line met sportonderstel, wat je vooral merkt in de bochten. De auto voelt nog steeds niet uitgesproken sportief, maar het overhellen wordt tot een minimum beperkt en het voordeel is dat de auto op alle soorten asfalt nog lekker comfortabel aanvoelt. Qua besturing is de T-Roc een allemansvriend: niet te zwaar, niet te licht en redelijk direct. Geen uitblinker dus, maar ook zeker geen teleurstelling.



Het B-segment ontgroeid

Vergelijk je de Volkswagen T-Roc met auto's als de Peugeot 2008 of Kia Stonic, dan gaapt er een behoorlijk gat als verschil in de aanschafprijs. Maar zoals we eerder al concludeerden, is de T-Roc met zijn afmetingen het B-segment al ontgroeid. De auto is simpelweg praktischer en qua rijgedrag volwassener dan de eerder genoemde auto's, wat de auto daarom wel lastig te duiden maakt. Je zou de wagen als een meer lifestyle alternatief kunnen zien voor midi-SUV's als de Renault Kadjar of Peugeot 3008. Maar Volkswagen kan niet weglopen voor het feit dat de T-Roc met zijn flinke, maar net iets voordeligere prijskaartje een bedreiging vormt voor modellen uit eigen stal.



Hinken op twee gedachten

Qua afmetingen is de T-Roc dus een C-segmenter, maar de gebruikte materialen in het interieur zijn duidelijk meer in lijn met het B-segment. Op andere vlakken laat de auto geen steken vallen, zodat het algemene plaatje zeker positief is. Als de consument het hinken op twee gedachten accepteert, ligt er een mooie toekomst voor de T-Roc in het verschiet.

Plus

- + Zeeën aan koppel
- + Allemansvriend in rijgedrag
- + Comfortabele hoge zit

Min

- Flink aan de prijs
- Materiaalgebruik niet in lijn met aanschafprijs