

Salón Internacional del Automóvil de Ginebra, marzo de 2014

## Estreno mundial del T-ROC

### Indicación:

Esta información de prensa, las fotografías y los vídeos correspondientes al prototipo T-ROC están disponibles en internet bajo la dirección [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com). Nombre de usuario: ch-autosalon; Clave: genf2014.

Las denominaciones TDI, TSI y DSG son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Todas las tasas de consumo y las prestaciones indicadas en este dossier de prensa son valores de pronóstico.  
Actualización de abril de 2014.

### Progresivo diseño SUV

### El estreno mundial del T-ROC es un avance de la nueva gama de SUV

El T-ROC debuta con un techo dividido desmontable e instrumentos digitales

Impactante diseño frontal con faros LED y cámaras integradas

#### **Diez datos importantes sobre el estreno mundial del T-ROC:**

1. El diseño del frontal indica un nuevo camino para los SUV compactos de la marca Volkswagen.
2. El frontal y la zaga disponen de faros LED que actúan conjuntamente con un sistema de cámaras integradas para asistir la conducción nocturna.
3. Las dos mitades del techo son desmontables y pueden guardarse en el maletero.
4. El T-ROC equipa un potente motor turbodiésel de 135 kW / 184 CV, que entrega un par de 380 Nm, y un cambio automático «DSG» de siete velocidades.
5. La tasa de consumo del 2.0 TDI es de sólo 4,9 l/100 km.
6. El prototipo equipa la última generación del Sistema de Tracción Total Permanente «4MOTION» con embrague Haldex 5.
7. El T-ROC ofrece tres modos de conducción diferentes: «Street», «Offroad» y «Snow».
8. El T-ROC dispone de instrumentos completamente digitales y de un control digital del climatizador.
9. La pantalla del sistema de infoentretenimiento es una *tablet* portátil.
10. El T-ROC, construido en base a la Plataforma Modular Transversal (MQB), ofrece una longitud de 4.179 mm, un ancho de 1.831 mm, una altura de 1.501 mm y una batalla de 2.595 mm.

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2014.** Volkswagen tiene previsto ampliar notablemente su gama de modelos SUV (Sport Utility Vehicle), actualmente conformada por dos de los modelos de más éxito de fabricación europea -Tiguan y Touareg-, ofreciendo nuevos modelos en diferentes segmentos. Los prototipos CrossBlue y CrossBlue Coupé, presentados por Volkswagen en 2013, avanza el aspecto que podría tener un SUV de gran tamaño diseñado para los mercados chino y estadounidense. El desarrollo de los modelos de serie ya está en marcha. Con el prototipo Cross Coupé de gama media, un automóvil que también está previsto fabricar en serie, Volkswagen demostró en 2012 lo eficiente que puede llegar a ser un SUV de tracción total con propulsión híbrida enchufable TDI. Uno de los modelos compactos en el segmento de precios bajos es el Taigun, que todavía se encuentra en fase de desarrollo. Volkswagen presentó la versión más reciente de este prototipo de SUV en febrero de 2014 en Nueva Delhi (India). Con motivo del Salón Internacional del Automóvil de Ginebra (del 4 al 16 de marzo), la marca presenta mundialmente otro futuro Volkswagen: el T-ROC. Este prototipo de SUV con formato de Golf y posicionado por debajo del Tiguan, no sólo se desenvuelve perfectamente en ciudad, sino también fuera de ella.

**Techo dividido en dos mitades desmontables.** El prototipo presentado en Ginebra presenta una nueva línea de diseño interior. Además, el modelo de dos puertas combina las ventajas de un SUV, que también supera fácilmente terrenos rocosos Off-road («ROCK»), con la sensación estival que ofrece un modelo Cabriolet. Esto se debe a que la pieza central del techo se divide en dos mitades que pueden desmontarse realizando unas sencillas maniobras y almacenarse en el maletero. La «T» del T-ROC es una alusión a la nomenclatura actual y futura de los Volkswagen SUV como el Taigun, Tiguan y Touareg.

**Street / Offroad / Snow.** El T-ROC, propulsado por un potente turbodiésel de inyección directa de 135 kW / 184 CV, ofrece tres modos de conducción diferentes: «Street», «Offroad» y «Snow». Dependiendo del modo seleccionado varían los parámetros del

sistema de tracción total «4MOTION», del motor, del cambio «DSG» (cambio automático de doble embrague), del «ABS» y del asistente de arranque en subidas y descensos de pendientes. Los modos se activan de forma intuitiva mediante un mando giratorio situado en la palanca de cambios del DSG y se pueden ver a través de una ventana emergente en los instrumentos completamente digitales.

### **Exterior: características y diseño del T-ROC**

**Dimensiones y peso.** El T-ROC tiene una longitud de 4.179 mm, un ancho de 1.831 mm y una altura de 1.501 mm. La construcción de la carrocería se basa en la Plataforma Modular Transversal (MQB). Gracias a la construcción ligera, el peso del SUV es de sólo 1.420 kg. Las características más llamativas del exterior, responsables de las atractivas proporciones del nuevo SUV, son los cortos voladizos (delante: 811 mm y detrás: 772 mm) y la gran distancia entre las ruedas, en comparación con el ancho de la carrocería, de 1.578 mm (delante) y 1.564 mm (detrás). Las batallas miden 2.595 mm. El SUV equipa llantas de aleación ligera de 19 pulgadas, delante y detrás, con neumáticos 245/45 que establecen el contacto con los terrenos On-road y Off-road.

**Vanguardista diseño.** El equipo de diseño de Volkswagen, bajo la dirección de Walter de Silva y Klaus Bischoff, ha desarrollado progresivamente el ADN-SUV con el T-ROC respetando, al mismo tiempo, la tradición de Volkswagen. Esto se refleja especialmente en el frontal cuyo rasgo distintivo es una parrilla tridimensional con grandes aperturas en forma de panal de abeja –este nuevo y dominante elemento de diseño ofrece un aspecto alargado, ancho en el centro y estrecho a los lados. En el área superior de la parrilla se ubica un perfil muy preciso de color negro brillante, a sus lados se encuentran situados los faros dobles LED y en el área inferior una línea transversal con aspecto de aluminio que enmarca la parrilla. Esta línea transversal, que se estrecha según avanza hacia los laterales, es mucho más que un elemento decorativo, ya que también integra la luz de conducción diurna LED y los intermitentes LED

(cuando se acciona el intermitente, la luz de conducción diurna blanca se convierte en un intermitente de color naranja). Cuando se conecta la luz de conducción diurna, se activa también automáticamente un punto de luz LED en el centro de cada uno de los faros dobles. Las luces cortas forman los faros LED exteriores; cuando se activan las luces largas se conectan los faros LED interiores contiguos. Otro de los rasgos distintivos es el área inferior del frontal: sus contornos vuelven a aparecer en la entrada de aire inferior produciendo un efecto como si se mantuviera un espejo debajo de la parrilla. Entre el parachoques y la carretera se encuentra situada una robusta barra de protección de los bajos.

**Faros piloto multifuncionales.** El diseño del frontal se caracteriza, principalmente, por una banda transversal del color de la carrocería situada entre la parrilla y la entrada de aire inferior (Bluesplash-Metallic). En este área se ubican los grandes módulos de faro redondos, cuyo diseño óptico enlaza con el legendario Volkswagen Karmann Ghia Typ 34. Sin embargo, al contrario que hace 15 años, la tecnología que se esconde detrás de las carcasas de cristal de los faros, ofrece funciones adicionales, además de la iluminación de la carretera: cada uno de los dos faros redondos dispone de un listón central compuesto por tres lámparas LED que forman los faros antiniebla. Por encima de este listón se ubica un *Power-LED* que desempeña la función de faro piloto giratorio. Además, Volkswagen ha integrado una cámara móvil debajo del listón de tres LED. Tan pronto como el conductor activa el modo Off-road puede activar también los faros piloto y la cámara. En este caso, los *Power-LED* y las cámaras siguen el ángulo de giro del T-ROC. La imagen del entorno se representa en una gran pantalla (*tablet* portátil), situada en la consola central, de tal modo que el conductor puede visualizar inmediatamente las piedras y baches que se encuentran en su camino y esquivarlos a tiempo.

**El diseño de la silueta...** El trazado de líneas de la silueta del T-ROC es claro y enérgico. El contorno superior del techo negro brillante, el parabrisas, el gran alerón de techo y la luneta trasera

forman una línea oscura en la silueta que le confiere al T-ROC un aspecto de coupé. Por debajo de la línea del techo discurre un perfil de aluminio que desemboca en los pilares C haciendo parecer al automóvil más bajo de lo que realmente es (altura: 1.501 mm). Los pilares C producen el efecto visual de tratarse de una barra antivuelco desplazada hacia atrás cuando se observan desde la perspectiva lateral. Entre la barra antivuelco imaginaria y el parabrisas se integran las dos mitades del techo desmontables. El T-ROC se convierte en un descapotable, sensación que se percibe especialmente en los asientos delanteros, cuando se desmonta el techo y se bajan las cuatro ventanas laterales.

**... es claro y preciso.** La línea de la ventana se desliza hacia el capó y los guardabarros a la altura del pilar A, detalle que hace que el capó parezca especialmente largo. Esta sensación visual se acentúa, asimismo, a través del parabrisas que se ha desplazado hacia atrás. En el área inferior de la línea de la ventana se incorpora una línea denominada «línea de carácter». Este perfil, en cuyo eje se integran también los tiradores de las puertas, se prolonga hasta los pasos de rueda delanteros y traseros. El radio superior del paso de rueda trasero se transforma en una línea horizontal a medida que discurre hacia la zaga desembocando, finalmente, en los faros traseros LED. De este modo, cada línea tiene un sentido individual y esta es una característica típica del diseño de Volkswagen. Otro de los rasgos distintivos de la silueta son las llantas de aleación ligera de 19 pulgadas con las superficies internas pintadas del color de la carrocería. Un detalle exclusivo son las estriberas cromadas. Las oscuras aplicaciones Off-road envolventes de plástico «Cool Granit» protegen la carrocería confiriéndole un aspecto especialmente robusto.

**Diseño de la zaga.** Los elementos de los pilares C del portón trasero y el alerón de techo son de color negro brillante. La disposición de los elementos de la zaga, por debajo del portón trasero, es horizontal. Los faros traseros LED ofrecen un diseño tridimensional: en los laterales se integran parcialmente en los guardabarros y por la

parte de atrás en el portón trasero. Al igual que la moldura luminosa para la luz de conducción diurna del frontal, los faros traseros disponen, asimismo, de elementos de aluminio que producen la sensación visual de estar suspendidos libremente. Los elementos de los faros traseros que limitan con el portón trasero son, asimismo, completamente de aluminio.

**Cámaras también en la zaga.** Los contornos externos de la parrilla del frontal se reflejan en la entrada de aire inferior. En el área de la zaga, es el trazado de líneas del portón trasero el que parece reflejarse en la superficie de la matrícula del automóvil. A la izquierda y a la derecha de esta superficie se ubica un gran elemento redondo respectivamente integrado en un perfil negro brillante. De igual modo que en el frontal, se integran aquí también los tres LED que forman los faros de retroceso. El *Power-LED*, ubicado en el área superior, adopta, en este caso, la función de los faros antiniebla. Por debajo de los tres LED se ubica una cámara que registra el área posterior del T-ROC. Las imágenes recogidas por la cámara de visión trasera se proyectan, asimismo, en la *tablet* de la consola central. Por debajo de los módulos de luz y de cámara redondos se integran los tubos de escape del sistema de escape lateralmente en los parachoques (aluminio mate enmarcado en carbono) y la barra antiempotramiento con cuatro elementos de aluminio.

### **Interior: características y diseño del T-ROC**

**Diseñado para la aventura.** El T-ROC es un cuatro plazas con un interior de diseño completamente nuevo. Todos los elementos se han diseñado de forma funcional y se corresponden con el carácter Off-road del T-ROC. Es decir, los elementos son robustos, antideslizantes y móviles, como la pantalla táctil de la consola central, concebida como *tablet*, o la cámara HD integrada en el área del retrovisor interior. La gran ventaja reside en la posibilidad de utilizar estos componentes fuera del T-ROC.

**Los colores dominantes son el azul y el antracita.** Los elementos del salpicadero, de diseño plano, ofrecen una disposición horizontal. El elemento central es un *Dashpad* de color «Bluesplash-Metallic» (Azul Blue Splash metalizado). Volkswagen apuesta, especialmente para los modelos *Lifestyle* como el up! y el Beetle, también en los modelos de serie por interiores lacados. Los perfiles decorativos de las puertas, los paneles de la consola central y los aros del volante de cuero (dispuestos en forma de alas) del T-ROC son del color de la carrocería. Las superficies interiores restantes, exceptuando los asientos, son de diseño «Adamantium Dark» (antracita). Los cuatro asientos, tapizados en cuero, muestran un color de transición del azul al antracita.

**Instrumentos digitales** El manejo, los indicadores y las funciones del climatizador del T-ROC son completamente digitales. Por esta razón, el prototipo dispone de un gran cuadro de instrumentos cromático de 12,3 pulgadas. Dependiendo del modo de conducción «Street», «Offroad» y «Snow» seleccionado, se indica un amplio espectro de colores e información adaptado a la situación correspondiente. De este modo, la banda km/h del indicador del cuentakilómetros varía de 260 a 80 km/h en el modo «Off-road». La representación de las interacciones, a través de transiciones fluidas y claras animaciones, resulta de gran ayuda al conductor.

**Pantalla de infoentretenimiento configurable.** La pantalla táctil del sistema de infoentretenimiento es una *tablet* que se integra en el salpicadero del cual sobresalen los dos tercios superiores de la misma. La pantalla multi-touch, que reacciona a los gestos realizados con los dedos, puede configurarse libremente. De igual modo que el cuadro de instrumentos, situado delante del conductor, la *tablet* también modifica su gama de colores e información en función del modo de conducción seleccionado. Además, la *tablet* sirve como pantalla de las cámaras en el modo Off-road. Asimismo, a través de la *tablet* se controla la cámara HD, integrada en el soporte del retrovisor interior, la cual puede grabar imágenes tanto del exterior, como del interior.



**Control digital del climatizador.** El control del climatizador del T-ROC se indica, asimismo, de forma digital mediante una pantalla de matrix activa AMOLED (Active Matrix Organic LED) con un gran nivel de brillo y alta resolución. El ajuste de las funciones del climatizador se realiza mediante esta pantalla táctil. La pantalla AMOLED se integra en la consola central. La lógica de manejo intuitiva, a través de la cual puede ajustarse individualmente la «sensación térmica» de los ocupantes para diferentes partes del cuerpo, es decir, no sólo la corriente de aire, es una característica pionera. El climatizador regula automáticamente la temperatura, la ventilación y la distribución del aire necesarios. El diseño del panel de la consola central, inspirado en los soportes integrales de los cascos de motocross, demuestra una gran preocupación por el detalle.

#### **Técnica – Sistema de propulsión del T-ROC**

**Potente y eficiente.** El T-ROC equipa un potente y eficiente motor turbodiésel adoptado del deportivo Golf GTD: el 2.0 TDI de 135 kW / 184 CV. El prototipo diésel de alta tecnología desarrolla una gran potencia de 380 Nm a partir de 1.750 rpm en ambos ejes, acelera de 0 - 100 km/h en 6,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 210 km/h. Las tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> del T-ROC son de sólo 4,9 l/100 km y 129 g/km respectivamente. La distribución de la fuerza al sistema de tracción total «4MOTION» se realiza a través del cambio automático de siete velocidades «DSG».

**Tracción total «4MOTION».** En el modo de funcionamiento normal, el sistema de tracción total «4MOTION», equipado con un embrague Haldex de última generación, transfiere la potencia del motor, casi completamente, al eje delantero. Este es un proceso especialmente eficiente. No obstante, en esta situación, el sistema «4MOTION» sigue siendo un sistema de tracción total permanente, ya que el eje trasero vuelve a conectarse tan pronto como se prevé que va a producirse un deslizamiento en el eje delantero o cuando los sensores del T-ROC registran una aceleración transversal mayor.

Para ello, el sistema «4MOTION» utiliza una regulación anticipatoria dependiente de cada estado de conducción. Gracias a esto, el eje trasero se conecta sin escalonamientos en décimas de segundo mediante el embrague Haldex tan pronto como sea necesario.

**«Street», «Offroad» y «Snow».** El T-ROC dispone de tres modos de conducción seleccionables por el conductor: «Street», «Offroad» y «Snow». Dependiendo del modo seleccionado varían los parámetros del chasis, del motor, de la caja de cambios y del asistente de arranque en subidas y descensos de pendientes. Los modos se activan de forma intuitiva mediante un mando giratorio situado en la palanca de cambios del «DSG» y se pueden ver a través de una ventana emergente en el tablero de instrumentos digital.

**«Street».** El modo estándar se denomina «Street». El sistema de tracción total sólo activa el eje trasero en caso de que la tracción o la aceleración transversal lo hagan necesario.

**«Offroad».** Con el fin de optimizar los trayectos campo a través, el modo Off-road activa un preajuste de la distribución de la fuerza de 50:50 entre el eje delantero y trasero, así como un paquete de asistentes de conducción pulsando un botón. En este modo se integran, entre otros sistemas, el asistente de arranque en pendientes, el asistente de bajada de pendientes, un acelerador con dosificación aún más precisa, la selección de la velocidad del «DSG» y el «ABSplus». El «ABSplus» opera sobre terrenos sueltos con una frecuencia de impulso diferente contribuyendo a acortar el trayecto de frenada, por ejemplo, en las pistas de grava. Además, el modo Off-road ofrece también la posibilidad de conectar las cámaras situadas en el frontal y en la zaga.

**«Snow».** El modo de conducción «Snow» ofrece un nivel de seguridad activa mayor en las zonas de esquí. Al igual que en el modo «Offroad», el sistema de tracción total cambia, asimismo, de forma estándar a una distribución de la fuerza de 50:50. Además se activa el sistema ABSplus. Al mismo tiempo se adaptan los campos

característicos del motor y de la caja de cambios a la conducción con nieve que requiere una propulsión mucho menor.