

# Volkswagen T-Roc - Sportowy crossover

Autor: Wojciech Sierpowski

Pewnie nie każdy zgodzi się z tytułowym określeniem tego samochodu, bo ma 4-drzwiowe nadwozie, ale charakter testowanej wersji, jej sylwetka, design i osiągi zachęcają do nadania przymiotnika sportowy. By nie było wątpliwości zaczniemy od osiągnięć: moc 190 KM wyciskana z 2-litrowego benzynowego silnika z turbodoładowaniem (TSI) i przebieg momentu obrotowego 320 Nm w zakresie 1500-4180 obr/min.

Nic dziwnego, że w połączeniu z 7-biegową przekładnią DSG i układem 4Motion auto wymiata piach spod kół nawet na mokrej ubitej plaży i daleko wyrzuca kamienie na szutrowej trasie. Mało tego, dzięki adaptacyjnemu zawieszeniu (DCC) i niskoprofilowym 18-calowym oponom, na asfalcie zachowuje się jak mocno sportowy samochód. Zresztą przyspieszenia - w tym sprint do setki - mówią same za siebie; 7,2 s do 100 km/h to nic innego jak parametr sportowego samochodu. Prędkość maksymalna 216 km/h też niczym sobie. Najbardziej zaskakujące jest jednak średnie zużycie paliwa na poziomie poniżej 7 litrów, co przy masie ok 1,5 tony i układzie napędowym AWD z pewnością nie było łatwe do osiągnięcia. Ciekawe jest to, że tej masy nie odczuwamy. Podczas testu wskazania komputera pokładowego były wyższe, ale też nie ma się czemu dziwić. Właściwie była to najmniej oszczędna wersja w gamie, bo co prawda silnik 2.0 TDI dysponuje tą samą mocą, turbodiesel z zasady ma mniejszy apetyt na paliwo. Można mieć też jednostkę wysokoprężną o mocy 150 KM i 1,6-115 KM. Z kolei w ofercie benzyniaków znalazły się też jednostki 1.0 TSI-115 KM i 1.5 TSI-150 KM. Zarówno wersje przednionapędowe jak i 4Motion mogą być łączone z przekładnią M6 jak i DSG7. Ogólnie układ jezdno-napędowy jest bardzo dobrze dopracowany i zasługuje na wyróżnienie. Ciekawe tylko jak ze sporą masą radzi sobie 3-cylindrowy silnik 1.0?

Na zasadność przymiotnika &quot;sportowy&quot; składa się też sama sylwetka modelu T-Roc. Z tyłu jest wyraźnie przycięta, a tylna szyba została silniej pochylona niż np w Seacie Arona czy Skodzie Karoq. Zarys sylwetki podkreśla listwa biegnąca wzdłuż dachu, która współgra z listwami otaczającymi karoserię u dołu, a jednocześnie oddziela dwie barwy nadwozia. Dach zakończony jest wcale nie małym, ale nie natrętnym spoilerem. Mocy wizualnie dodają przetłoczenia akcentujące nadkola oraz znajdujące się nad dolną listwą przetłoczenie podkreślające talię. Silną stroną designu wydaje się przód nadwozia z wlotem powietrza i światłami otoczonymi wspólną chromowaną ramką, a także ciekawie rozrysowanymi światłami dziennymi. Niby ten przód nie ma niczego nadzwyczajnego, ale kto wie czy nie prezentuje się najlepiej z wszystkich crossoverów tej klasy. Zresztą ten egzemplarz dowodzi, że połączenie szarego z białym (taki efekt daje chrom) i czarnym potrafi być bardzo atrakcyjne. W zasadzie takie barwy &ndash; i dodatkowo czerwone akcenty &ndash; dominowały we wnętrzu. Według mnie nie prezentowało się najlepiej. Dopiero na zdjęciach zobaczyłem jak fajnie może wyglądać ukolorowana deska rozdzielcza, tyle że wtedy i nadwozie musi mieć inny kolor. Jeśli chodzi o ilość miejsca i wyposażenie, odpowiada ono najnowszemu trendom. Obniżona linia dachu &ndash; w porównaniu np ze Skodą Karoq - i ścięty tył musiały się odbić na ilości miejsca z tyłu i w bagażniku (445-1290). To nie zmienia faktu, iż VW T-Roc zwłaszcza pod względem właściwości jezdnych uważam za jednego z najlepszych aut tej klasy.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć