



## **Nuevo Volkswagen T-Roc**

Madrid, febrero de 2018



## **Contenido**

Resumen	Página 03
OfensivaSUV	Página 03
Digitalización y Conectividad	Página 04
Diseño Exterior	Página 04
Colores	Página 06
DiseñoInterior	Página 06
Cinco eficientes motores turbo, tracción delantera y 4Motion	Página 07
Progresiva gama de sistemas de confort y asistencia	Página 10
Glosario técnico	Página 11



## Resumen

Volkswagen agiliza el segmento de los SUV compactos con el nuevo T-Roc. Un crossover que une aspectos contrapuestos –rendimiento y confort, emoción y racionalidad, estilo urbano y polivalencia. Las prestaciones típicas de diferentes mundos automovilísticos se funden para crear una nueva movilidad compacta, un auténtico sport utility vehicle de Volkswagen.

La ofensiva SUV de Volkswagen sigue avanzando con el nuevo T-Roc. El nuevo crossover fusiona la posición elevada de un SUV con el dinamismo de un hatchback compacto. Presenta un progresivo diseño con líneas vanguardistas, techo de estilo coupé, frontal especialmente ancho y unas proporciones muy llamativas.

El T-Roc es un modelo polivalente que se desenvuelve a la perfección tanto en el mundo urbano como en los trayectos largos. Equipado con tracción delantera o total 4MOTION con Active Control, combina las ventajas de los SUV con la agilidad de los deportivos compactos.

El nuevo T-Roc incorpora numerosos e innovadores sistemas de seguridad incluyendo Front Assist con función de frenada de emergencia en ciudad, ACC y Lane Assist de serie. único. El nuevo T-Roc rompe las barreras de su clase y se convierte en un compañero perfecto para el mundo urbano que también garantiza la excursión familiar cuando llega el fin de semana.

## Ofensiva SUV

La gama futura de SUV abarcará desde el T-Cross hasta el Touareg con el T-Roc, Volkswagen amplía la gama de los nuevos SUV formada por los modelos Tiguan, Tiguan Allspace, Atlas y Teramont. Con la próxima generación del Touareg, el pequeño T-Cross y el I.D. CROZZ eléctrico se suman a la gama otros tres modelos SUV.

**Contacto:**  
**Departamento de Comunicación**  
**Volkswagen**

Eva Vicente  
Directora de Comunicación  
[eva.vicente@volkswagengroup.es](mailto:eva.vicente@volkswagengroup.es)

Joaquín Torres  
Comunicación del Producto  
[Joaquín.torres@volkswagen.es](mailto:Joaquín.torres@volkswagen.es)

Más información en  
<http://comunicacion.volkswagen.es>



El SUV compacto se fabrica para Europa en la planta portuguesa de Setúbal (cerca de Lisboa) y se comercializará en casi todos los principales mercados del mundo.

### **Digitalización y conectividad**

El nuevo T-Roc ofrece las últimas novedades en cuanto a digitalización y conectividad. Incorpora el sistema de infotainment con pantalla de cristal táctil de 8" y la nueva generación del cuadro de instrumentos digital VW Digital Cockpit de 11,7". La combinación del VW Digital Cockpit y el sistema de infotainment crea un nuevo panorama digital e interactivo del puesto de conducción.

El T-Roc interconecta al conductor y a los demás pasajeros de forma más innovadora y sencilla que nunca. Todos los ocupantes del T-Roc están "always on", es decir, en línea siempre que quieran mediante las aplicaciones de Volkswagen Car-Net "App Connect", "Guide & Inform" (información en línea) y "Security & Service" (servicios móviles online).

### **Diseño exterior**

El T-Roc presenta un diseño exterior muy vanguardista que sigue las líneas del nuevo ADN SUV de Volkswagen que combina a la perfección auténticos elementos off-road con dinamismo y elementos urbanos.

Este crossover compacto lleva a la calle un diseño muy expresivo que encaja a la perfección tanto para el mundo urbano como para grandes viajes de aventura. Presenta un estilo muy deportivo y óptica y técnicamente aporta un fuerte dinamismo al segmento de los compactos. Gracias a la plataforma MQB, el equipo de desarrollo del T-Roc ha podido lograr unas proporciones muy dinámicas.

El modelo crossover tiene una longitud de 4.234 mm (252 mm menos que el Tiguan) y una larga batalla de 2.590 mm. El SUV dispone de una anchura



de 1.819 mm (sin retrovisores) y una altura de 1.573 mm (4MOTION: 1.572). Su gran anchura, en relación con un techo más bien bajo, acentúa el dinamismo de las proporciones. El centro de gravedad de la carrocería, relativamente bajo respecto a las carrocerías de otros modelos SUV, optimiza las prestaciones de conducción.

**Diseño del frontal.** Los carismáticos elementos de diseño determinan el aspecto vanguardista y, al mismo tiempo expresivo, del T-Roc. Uno de ellos es la ancha parrilla que integra los faros dobles. Las versiones superiores de los faros disponen de tecnología LED. La carcasa de los faros es extremadamente estrecha gracias a la incorporación de una carcasa individual para los intermitentes y la luz de conducción diurna/luz de curva estática en el parachoques. El perfil luminoso exterior hace que el T-Roc sea inconfundible también de noche.

Un fino perfil cromado divide la parrilla y los faros del enorme capó típico de los modelos SUV. Más abajo la parrilla y los faros quedan enmarcados por una aplicación cromada más ancha que se extiende por todo el frontal. Las aplicaciones cromadas, la parrilla y los faros subrayan la anchura y la superioridad del T-Roc. Otro de los llamativos elementos de diseño es la banda transversal del parachoques, del color de la carrocería, que integra la luz de conducción diurna LED y los intermitentes.

**Diseño de la silueta.** El trazado de líneas de la alargada silueta se caracteriza especialmente por un elemento cromado que ennoblece de serie todas las versiones del T-Roc y se prolonga desde los pilares A, por la línea del techo lateral, hasta los pilares C.

**La zaga de diseño horizontal se divide en tres niveles.** De arriba a abajo nos encontramos en primer lugar la transición del techo, incluida la luneta trasera; a continuación le sigue el área central con los grupos ópticos traseros LED de diseño tridimensional, el emblema VW y la insignia cromada T-Roc; finalmente llegamos al área del parachoques. La estructuración en tres niveles le confiere al SUV un aspecto más bajo, ancho y deportivo.



## Colores

Once pinturas diferentes: "Negro profundo efecto perla", "Blanco puro", "Marrón roble metalizado", "Plata claro", "Amarillo cúrcuma", "Naranja calatea", "Gris Indy", "Gris Urano", "Azul atlántico", "Azul Ravenna" y "Rojo Flash".

El techo completo del T-Roc Advance Style, incluidos los pilares A y los retrovisores exteriores, puede obtenerse en uno de los dos colores de contraste "Negro" y "Blanco puro". También se ofrece adicionalmente el color "Negro" para el T-Roc Sport.

A gusto de todos: las líneas T-Roc Advance Style (de serie con un diseño bicolor) y T-Roc Sport (opcional con diseño bicolor) hacen posible la máxima personalización.

## Diseño interior

El interior del T-Roc también es muy colorido. La versión T-Roc Sport incorpora inserciones decorativas en color gris". Tres colores para la versión T-Roc Advance Style: "Azul Ravenna", "Naranja calatea" y "Amarillo cúrcuma". En el caso de los modelos T-Roc Advance Style y T-Roc Sport, las aplicaciones de las puertas y los ribetes de la consola central son del mismo color que el salpicadero.

En su interior la oferta es óptima gracias a la plataforma MQB: compacto por fuera y enorme por dentro. Esta versión de cinco plazas ofrece uno de los maleteros más grandes de este segmento (445 litros).

Nueva arquitectura del tablero de instrumentos para la era digital. El tablero de instrumentos se caracteriza por una estructura cristalina horizontal. Los instrumentos y el sistema de infotainment forman un eje de visibilidad y uso que, gracias a su ubicación en una posición elevada, ofrecen una ergonomía óptima. El sistema de infotainment se ha emplazado intencionadamente en el punto más alto del tablero de instrumentos y dispone de una gran



superficie acristalada que le confiere un aspecto similar al de una elegante pantalla de una tablet.

La oferta y la ergonomía establecen referentes. El diseño y la funcionalidad del interior del T-Roc se han redefinido en el marco de la era de la digitalización. En este sentido, la prioridad conceptual era la integración de los elementos de indicación y manejo cada vez más digitalizados. De este modo, el T-Roc Sport incorpora de serie la última generación del cuadro de instrumentos digital VW Digital Cockpit. Asimismo, los sistemas de infotainment de 8,0 pulgadas se han desarrollado con los últimos avances tecnológicos.

### **Cinco eficientes motores turbo, tracción delantera y tracción total**

Cinco motores, tres regímenes de potencia. Al igual que el Tiguan de mayor tamaño, el nuevo T-Roc incorpora eficientes motores turboalimentados: tres de gasolina (TSI) y dos diésel (TDI). Los tres regímenes de potencia son: 85 kW/115 CV, 110 kW/150 CV y 140 kW/190 CV. Las versiones de 115 CV se ofrecen con tracción delantera y caja de cambios manual. En combinación con el motor de TDI de 150 CV existe la posibilidad de seleccionar tracción delantera, tracción total (4MOTION con DSG) y cambio de doble embrague DSG de 7 velocidades. El motor de gasolina de 150 CV dispone de la gestión de cilindros activa (basada en la desconexión automática de dos cilindros). El motor de 190 CV incorpora de serie el cambio de doble embrague DSG de 7 velocidades y el sistema de tracción total 4MOTION.

**1.0 TSI.** El motor básico es un tres cilindros. El TSI desarrolla una cilindrada de 999 cm<sup>3</sup> desde 5.000 hasta 5.500 rpm, una potencia de 85 kW/115 CV y un par máximo de 200 Nm desde 2.000 hasta 3.000 rpm. El T-Roc 1.0 TSI realiza el sprint de 0 a 100 km/h en 10,1 segundos y alcanza su velocidad máxima a 187 km/h con tracción delantera. Su consumo combinado es de 5,1 l/100 km. Calculando la autonomía teórica disponible con un tanque de 50 litros se obtiene un valor aproximado de 960 kilómetros.



**2.0 TSI.** El TSI de 140 kW/190 CV (4.180 y 6.000 rpm) con una cilindrada de 1.985 cm<sup>3</sup> acelera el T-Roc de 0 a 100 km/h en 7,2 segundos. El SUV alcanza una velocidad máxima de 216 km/h en las autopistas alemanas y desarrolla un excelente par máximo de 320 Nm desde 1.500 hasta 4.180 rpm. El consumo combinado del T-Roc 2.0 TSI 4MOTION DSG es de 6,8 l/100 km.

**2.0 TDI.** El turbodíésel del T-Roc 2.0 TDI 4MOTION (110 kW/150 CV desde 3.500 hasta 4.000 rpm) es un motor potente y eficiente. El TDI entrega un par máximo de 340 Nm ya a partir de 1.750 rpm (hasta 3.000 rpm). El SUV con cambio DSG opcional acelera de 0 a 100 km/h en 8,4 segundos, alcanza una velocidad máxima de 200 km/h y ofrece un consumo de sólo 5,1 l/100 km.

### Resumen de las combinaciones de propulsión

#### Motores de gasolina:

1.0 TSI, 85 kW/115 CV, 200 Nm, cambio manual de 6 velocidades, tracción delantera

1.5 TSI, 110 kW/150 CV, 250 Nm, cambio manual de 6 velocidades, tracción delantera

1.5 TSI, 110 kW/150 CV, 250 Nm, DSG de 7 velocidades, tracción delantera

2.0 TSI, 140 kW/190 CV, 320 Nm, DSG de 7 velocidades, 4MOTION

#### Motores diésel:

1.6 TDI, 85 kW/115 CV, 250 Nm, cambio manual de 6 velocidades, tracción delantera

2.0 TDI, 110 kW/150 CV, 340 Nm, cambio manual de 6 velocidades, tracción delantera

2.0 TDI, 110 kW/150 CV, 340 Nm, DSG de 7 velocidades, tracción delantera

2.1 TDI, 110 kW/150 CV, 340 Nm, DSG de 7 velocidades, 4MOTION





**Tracción total 4MOTION.** Las versiones 4MOTION del T-Roc están equipadas con el sistema de tracción total permanente. La fuerza de propulsión se distribuye entre los ejes delantero y trasero a través de un embrague multidisco electrónico (en función de algunos parámetros como el régimen de revoluciones del motor). La distribución de la fuerza se realiza en función de la demanda —el objetivo es crear una tracción óptima constante y con ello una seguridad de conducción con el mínimo consumo. Así, con un par de propulsión bajo del motor o durante el empuje, la propulsión se produce primeramente a través del eje delantero, quedando el eje trasero parcialmente desacoplado. Este ajuste básico ahorra combustible. En caso necesario, el eje trasero se acopla sin escalonamientos en décimas de segundo. Equipado con tracción total y una distancia al suelo de 161 mm, el T-Roc se desenvuelve perfectamente en las excursiones por terrenos no asfaltados.

**4MOTION Active Control y selección del perfil de conducción.** Todas las versiones con tracción total del T-Roc incorporan de serie el 4MOTION Active Control con selección del perfil de conducción. El sistema se activa a través de un interruptor multifunción intuitivo situado en la consola central. A través de este interruptor, el conductor puede activar cuatro modos de conducción y diferentes menús pop-up. Si el conductor gira el interruptor redondo hacia la izquierda, accederá a los dos perfiles de carretera "Street" y "Snow". Si gira el interruptor hacia la derecha, accederá a los dos perfiles off-road: "Off-road" (ajuste automático de los parámetros off-road) o bien "Off-road Individual" (ajustes variables). A través del interruptor 4MOTION Active Control pueden adaptarse en cuestión de segundos todos los asistentes de conducción relevantes a la situación de propulsión actual. También se ofrece de serie para todos los modelos 4MOTION la selección del perfil de conducción que, en función del equipamiento de serie y opcional, permite al conductor ajustar individualmente los parámetros para el cambio DSG, el climatizador, la dirección asistida electromecánica y el control de crucero adaptativo (ACC). El conductor puede seleccionar cinco perfiles



diferentes: "Comfort", "Normal", "Sport", "Eco" e "Individual". Para los modelos con tracción delantera puede pedirse también opcionalmente la selección del perfil de conducción.

### **Progresiva gama de sistemas de confort y asistencia**

Entre los sistemas de confort están el manejo eléctrico del portón trasero y el sistema de cierre y arranque sin llave "Keyless Access". El techo deflector panorámico opcional del T-Roc proporciona una gran luminosidad al interior. El techo deflector panorámico está compuesto por dos piezas de cristal y ofrece el mayor tamaño del segmento con una longitud de 1.364 mm y una anchura de 870 mm.

**Innovadores asistentes de conducción.** El T-Roc juega en una liga propia dentro del segmento gracias a sus asistentes de conducción. Todas las versiones T-Roc equipan de serie los siguientes sistemas:

- Sistema de frenada anti colisiones múltiples
- Control de crucero adaptativo ACC y sistema de vigilancia Front Assist con sistema de detección de peatones y función de frenada de emergencia en ciudad
- Asistente para emergencias Emergency Assist
- Asistente de luz de carretera
- Sistema de detección del cansancio
- Sistema de aparcamiento asistido Park Assist incluida función de frenada al maniobrar
- Protección de ocupantes proactiva
- Asistente de marcha atrás Rear View
- Asistente de cambio de carril Lane assist con sensor de ángulo muerto incluido asistente de salida del aparcamiento Rear Traffic Alert
- Asistente para atascos



- Sistema de vigilancia Front Assist con sistema de detección de peatones y función de frenada de emergencia automática en ciudad.
- Sistema de reconocimiento de las señales de tráfico

### Glosario técnico – Así es como funciona el T-Roc

- **ACC/Control de crucero adaptativo.** El control de crucero adaptativo (ACC) mide la distancia y la velocidad relativa al vehículo que circula por delante mediante un sensor de distancia. El conductor ajusta el intervalo temporal entre vehículos y la velocidad deseada (en el T-Roc entre 30 y 210 km/h con cambio manual y entre 0 y 210 km/h con DSG) a través de las teclas correspondientes situadas en el volante multifunción. En la marcha secuencial, el indicador multifunción puede representar como opción comparativamente las distancias teórica y real. Un sensor observa continuamente el entorno delante del vehículo. El conductor puede interrumpir la regulación ACC y aumentar la velocidad pisando el acelerador. Si el conductor pisa el pedal del freno, la función ACC se desactiva inmediatamente.
- **Sistema de gestión de cilindros activa.** La gestión de cilindros activa es un sistema de desconexión de los cilindros. Durante los recorridos dentro de márgenes determinados de revoluciones y velocidad existe la posibilidad de desactivar dos de los cuatro cilindros, de forma casi imperceptible para el conductor, independientemente de la marcha que se haya engranado. De este modo, no sólo se optimiza el grado de eficiencia del motor, sino que, además, se reduce notablemente el consumo de combustible. El indicador multifunción informa sobre el modo en el que se encuentra el motor en ese momento.



- **VW Digital Cockpit.** Con el cuadro de instrumentos digital VW Digital Cockpit, Volkswagen ofrece la segunda generación de instrumentos completamente digitales para el T-Roc. La pantalla de alta resolución (11,7 pulgadas) posibilita adaptar diferentes modos de representación a las necesidades personales. De este modo, el velocímetro y el cuentarrevoluciones, por ejemplo, se desplazan al extremo para proporcionarle mayor espacio al mapa. Si se desea, existe también la posibilidad de integrar información adicional relativa a las funciones de conducción, navegación y asistencia en las superficies gráficas del velocímetro y del cuentarrevoluciones. Los datos representados en la consola central del sistema de infotainment como las fotografías del directorio del teléfono o las portadas de los CDs, pueden indicarse también en el VW Digital Cockpit.
- **App-Connect.** Car-Net "App-Connect" posibilita conectar el *smartphone* con el sistema de radio Composition Media o el sistema de navegación Discover Media. De este modo pueden manejarse las aplicaciones seleccionadas del teléfono móvil a través de la pantalla táctil. App-Connect integra tres interfaces para conectar los *smartphones*: MirrorLink™, Android Auto™ de Google y Apple CarPlay™. Gracias a esto, todos los *smartphones* actuales a partir de las versiones Android 5.0 y Apple iOS 8.1 son compatibles.
- **ASR/Regulación antipatinaje.** La regulación antipatinaje (ASR) ofrece más confort y seguridad, especialmente sobre vías resbaladizas o con diferentes grados de adherencia. La regulación antipatinaje ASR posibilita realizar maniobras de arranque y aceleración sin que las ruedas patinen o se desplacen lateralmente. ASR trabaja junto con el acelerador electrónico y aprovecha los sensores de velocidad de rueda del ABS. Si se detecta un aumento repentino de las revoluciones de una de las ruedas motrices, el



sistema interviene en el control del motor y reduce su potencia evitando así este tipo de efecto.

- **Asistente de salida del aparcamiento.** El nuevo asistente de salida del aparcamiento representa una ventaja en el ámbito de la seguridad y se ofrece en combinación con el sensor de ángulo muerto. El asistente de salida del aparcamiento ayuda a salir marcha atrás de una calle estrecha y de huecos de aparcamiento que están situados en perpendicular con la calzada. La innovación es que el sistema no sólo "detecta" los vehículos que están parados o circulan directamente por detrás del T-Roc, sino también aquellos que se aproximan por el lateral y que el conductor, por lo tanto, no puede divisar. El módulo sensor basado en radar registra incluso objetos que se encuentran a una distancia de hasta 40 metros y reconoce objetos en movimiento a partir de 4 km/h. Si existe un posible riesgo de colisión, el sistema emite una señal acústica. En caso de que el conductor o los otros usuarios de la vía pública no logran evitar esta situación, o si existiera riesgo de una colisión directa, el asistente de salida del aparcamiento activaría automáticamente la intervención de los frenos.
- **Sensor de ángulo muerto/Asistente de cambio de carril.** El sensor de ángulo muerto asiste al conductor durante el cambio de carril. Los dos sistemas de radar situados en la zaga registran el área situada detrás del vehículo y al lado del mismo, en el ángulo muerto, hasta una distancia de aproximadamente 50 metros. Independientemente de si se produce un cambio del carril o no, el sensor de ángulo muerto indica todos los vehículos que se encuentran en el área crítica a la hora de cambiar de carril. El sistema avisa al conductor del peligro potencial a partir de 30 km/h a través de una señal luminosa constante en el retrovisor exterior correspondiente. En caso de que, a pesar de recibir la señal de aviso, el conductor accionara el intermitente, el LED del retrovisor correspondiente comenzaría a parpadear con un grado de iluminación mayor para



llamar la atención sobre el peligro inminente.

- **DSG/Cambio de doble embrague.** Los cambios de doble embrague (DSG) se componen de dos transmisiones parciales independientes. Mediante el cambio de doble embrague, las dos transmisiones parciales se unen con el motor alternativamente por adherencia, en función de la marcha seleccionada, a través de dos árboles primarios. El doble embrague posibilita el cambio de marchas automático sin interrupción de la fuerza de tracción. El cambio de doble embrague se controla a través de un módulo mecatrónico en el que la unidad de control del cambio, diferentes sensores y el accionamiento hidráulico forman una unidad compacta.
- **Emergency Assist.** El sistema Emergency Assist vigila la actividad del conductor acelerando, controlando la dirección y frenando, y así contribuye a reducir los posibles resultados de un accidente, dentro de los límites del sistema, en caso de que el conductor sufriera alguna emergencia médica. Si el conductor no reacciona, el sistema intenta llamar su atención para que vuelva a tomar la dirección realizando ligeros tirones del freno continuos al mismo tiempo que va frenando de forma autónoma. A su vez, el sistema ACC controla la distancia respecto a los vehículos que circulan por delante mientras que el Lane Assist mantiene el vehículo en el carril. Además, el Emergency Assist alerta a los otros usuarios de la vía encendiendo las luces de emergencia y realizando ligeros movimientos de la dirección, y frena el vehículo de forma segura hasta detenerlo completamente.
- **4MOTION/Tracción total.** 4MOTION es el sistema de tracción total permanente de Volkswagen. La potencia del motor se distribuye entre las cuatro ruedas según sea necesario. Los automóviles con motores integrados transversalmente disponen de un embrague de tracción total. El sistema 4MOTION ofrece una alta seguridad activa,



una tracción fiable y la máxima estabilidad direccional. El sistema de tracción total 4MOTION interacciona con sistemas reguladores de la dinámica de marcha como el ESC, el ASR y el EDS.

- **4MOTION Active Control y selección del perfil de conducción.**

Todas las versiones con tracción total del T-Roc incorporan de serie el 4MOTION Active Control con selección del perfil de conducción. El sistema se activa a través de un interruptor multifunción intuitivo situado en la consola central. A través de este interruptor, el conductor puede activar cuatro modos de conducción y diferentes menús pop-up. Si el conductor gira el interruptor redondo hacia la izquierda, accederá a los dos perfiles de carretera "Street" y "Snow". Si gira el interruptor hacia la derecha, accederá a los dos perfiles off-road: "Off-road" (ajuste automático de los parámetros off-road) o bien "Off-road Individual" (ajustes variables). A través del interruptor 4MOTION Active Control pueden adaptarse en cuestión de segundos todos los asistentes de conducción relevantes a la situación de propulsión actual. También está disponible de serie para todos los modelos 4MOTION la selección del perfil de conducción que, en función del equipamiento de serie y opcional, permite al conductor ajustar individualmente los parámetros para el cambio DSG, el climatizador, la dirección asistida electromecánica y el control de crucero adaptativo (ACC). El conductor puede seleccionar cinco perfiles diferentes: "Comfort", "Normal", "Sport", "Eco" e "Individual". Para los modelos con tracción delantera puede pedirse también opcionalmente la selección del perfil de conducción.

- **Fronst Assist/Sistema de vigilancia.** El sistema de vigilancia Front Assist reconoce mediante sensores (radar/láser) situaciones críticas de distancia contribuyendo a acortar la distancia de frenado. En situaciones de peligro, el sistema avisa al conductor emitiendo señales de advertencia visuales y acústicas así como mediante una breve intervención del freno. El sistema Front



Assist funciona independientemente del control de cruceo adaptativo (ACC). Al mismo tiempo, el sistema de frenos se "prepara" para realizar un frenado de emergencia. De este modo, si el conductor pisa el pedal de freno dispondrá de toda la potencia de frenado inmediatamente. Si el frenado no es suficiente, el Front Assist lo adapta en la medida necesaria. El Front Assist asiste también al T-Roc a velocidades moderadas a través de la función de frenada de emergencia en ciudad. Si el conductor no reacciona, el Front Assist inicia un frenado parcial automático suficiente para llamar la atención del conductor. En el caso de que la colisión sea inminente, el sistema asiste al conductor realizando automáticamente un frenazo en seco.

- **Sistema de detección de peatones.** El sistema de detección de peatones es una ampliación del Front Assist con función de frenada de emergencia en ciudad. Mediante dos sensores situados en el frontal del automóvil, un radar ubicado en la parrilla y una cámara situada en la base del retrovisor, el sistema detecta el área delante del automóvil y registra, por ejemplo, dentro de los límites del sistema, cuándo un peatón se dispone a cruzar la calzada emitiendo inmediatamente una señal de aviso acústica y visual. Si el conductor no reacciona frenando, el sistema realiza leves tirones del freno para llamar su atención al mismo tiempo que se prepara para realizar un posible frenazo en seco. En caso de que el conductor siguiera sin reaccionar, el sistema realizaría una frenada de emergencia automática dentro de los límites del sistema.
- **Lane Assist/Asistente de aviso de salida del carril.** El asistente de aviso de salida del carril Lane Assist se inicia a través del indicador multifunción y permanece activo a partir de una velocidad de 65 km/h. Un módulo de cámara situado en el área del retrovisor interior registra las marcas viales y evalúa la posición del automóvil. Si el vehículo abandona el carril, el sistema Lane Assist avisa al conductor mediante una señal de aviso acústica, la vibración del volante o una





intervención correctora de la dirección, dentro de los límites del sistema y en función del modelo. La señal de aviso es siempre moderada con el fin de evitar molestar al conductor. El sistema no reacciona si antes de traspasar la marca vial se ha accionado el intermitente.

- **Light Assist/Asistente de luz de carretera.** El sistema Light Assist mejora el confort y la seguridad a través de una función de asistencia para luz de carretera. Una cámara situada en el retrovisor interior observa el tráfico. A partir de 60 km/h y con una oscuridad total se activa automáticamente el asistente para luz de carretera Light Assist. El sistema reconoce automóviles que circulan por delante o en sentido contrario atenuando automáticamente las luces antes de deslumbrar a los conductores. Con el cambio automático de las luces de largo y corto alcance la carretera queda perfectamente iluminada.
- **Sistema de detección del cansancio.** El sistema de detección del cansancio le recomienda al conductor realizar una pausa cuando es necesario, ya que puede reconocer divergencias del comportamiento de conducción usual del conductor asistiéndolo durante los trayectos largos. A partir de una velocidad de 65 km/h, el sistema observa continuamente el comportamiento de conducción y deduce la aptitud para conducir del conductor. Para ello se evalúan diferentes parámetros como, por ejemplo, el comportamiento de dirección. Si el sistema detecta cansancio en el conductor, le recomienda hacer una pausa a través de una señal visual y acústica.
- **Freno anti colisiones múltiples.** Aproximadamente una cuarta parte de todos los accidentes con daños personales son accidentes multicolidión. El freno multicolidión de Volkswagen puede ayudar a evitar colisiones en cadena y a minimizar su gravedad. Tras una colisión y dentro de los límites del sistema, el freno multicolidión



realiza una maniobra de frenado automáticamente antes de que el conductor pueda reaccionar. Gracias a esto se reduce la gravedad del accidente y, en el caso ideal, pueden incluso evitarse colisiones en cadena.

- **Park Assist/Sistema de aparcamiento asistido con función de frenada al maniobrar.** El sistema de aparcamiento asistido Park Assist controla el T-Roc automáticamente para aparcarlo en huecos de aparcamiento en batería y en línea, y lo desaparca también de huecos de aparcamiento en línea. El sistema asiste al conductor realizando las maniobras de dirección óptimas de forma automática con el fin de poder estacionar el vehículo marcha atrás en la línea ideal. El Park Assist realiza automáticamente la medición del hueco de aparcamiento, la asignación de la posición inicial y las maniobras de dirección –el conductor sólo tiene que acelerar y frenar. Además, la función de frenada al maniobrar reduce los daños de maniobra y aparcamiento cuando se estaciona marcha atrás.
- **Protección de ocupantes proactiva.** La protección de ocupantes proactiva registra situaciones críticas con un alto potencial de peligro de accidente mediante los sensores de los sistemas ESC y Front Assist. Cuando el sistema reconoce una situación de este tipo, prepara a los ocupantes del vehículo y al mismo vehículo para una posible colisión estabilizando al conductor y al acompañante a través del tensado de los cinturones de seguridad delanteros, y cerrando todas las ventanas abiertas y el techo corredizo dejando sólo una rendija.
- **Dirección progresiva.** En comparación con una dirección convencional, la dirección progresiva requiere muchos menos giros del volante hasta alcanzar el tope. La relación de transmisión progresiva reduce, por ejemplo, las maniobras de dirección durante el proceso de aparcamiento. Además, ofrece un comportamiento de



dirección más óptimo, directo y controlado que aumenta el confort diario y la dinámica de marcha en las carreteras con numerosas curvas.

- **Asistente para atascos.** El asistente para atascos utiliza funciones como ACC y Lane Assist posibilitando una marcha de seguimiento más confortable y segura en los atascos. En el tráfico denso a una marcha de hasta 60 km/h, el sistema reacciona ante otros vehículos y asume automáticamente la dirección, el freno y el acelerador. Si el tráfico se detiene, el sistema detiene también automáticamente el automóvil y vuelve a ponerlo en marcha tras un periodo de tiempo determinado. La diferencia con un mero control de cruceo adaptativo (ACC) es que el asistente para atascos utiliza una cámara, situada detrás del parabrisas, que registra las marcas viales. Gracias a esto, el automóvil se mantiene en el carril mediante el sistema LaneAssist.
- **XDS/Bloqueo electrónico del diferencial.** El bloqueo electrónico del diferencial (XDS) es una ampliación de la conocida función EDS. No obstante, el XDS no reacciona ante el patinaje del propulsor, sino ante la descarga de la rueda delantera del interior de la curva durante la marcha rápida en las curvas. El XDS transmite presión a la rueda delantera del interior de la curva procedente de la hidráulica del ESC para evitar que patine. Gracias a esto mejora la tracción y se reduce la tendencia al subviraje. El nivel de presión se mueve en un margen de 5 a 15 bar. La impresión de conducción que produce el XDS es parecida a la de un bloqueo del diferencial regulado, pero de forma más moderada. A través del establecimiento preciso de la presión de frenado unilateralmente, el comportamiento en curvas del automóvil es aún más deportivo, rápido y selectivo.