



VOLKSWAGEN TAYRON

Ein VW wie der Kodiah

Text Daniel Riesen **Technik** Andrea Scuderi **Fotos** Emanuel Freudiger

Wem in der VW-SUV-Welt der Tiguan zu beengt
und der Touareg zu imposant und zu teuer ist,
kriegt nun die goldene Mitte, den Tayron.
Hat jemand «VW Kodiah» geflüstert?



Ähnliches Gesicht wie der Tiguan, doch hinten streckt sich der Tayron gehörig.



Aufrecht sitzen und auf Wunsch Beine strecken sind auch hinten kein Problem.

Im Volkswagen-Konzern mag man markenübergreifende Vergleiche nicht so sehr, sie drängen sich aber auf. Wenn jemand fragt, was es mit dem neuen Modell Tayron auf sich habe, trifft «Kodiaq von VW» die Einarbeitung ganz gut. Beide setzen auf innere und äussere Grösse. Die Abmessungen der Konzernmodelle sind annähernd identisch wie auch die Option auf eine dritte Sitzreihe, wobei dies nur für kleine Kinder ein schöner Ort ist, im VW wie im Škoda. Hingegen ist die zweite Sitzreihe im Fünfsitzer ein Eldorado für Langbeiner und andere Hünen, ob im Tayron oder im Kodiaq.

Vorn umschmeicheln einen im VW (in der Topvariante R-Line und Sitzoption) beheiz- und kühlbare Ledersitze mit diversen Massageprogrammen, eine sorgfältige Verarbeitung wertiger Materialien und freundliches Ambientelicht. Das Gesamterlebnis hat Premiumqualität. Der Preis, wenig überraschend, auch: Die annähernd 75 000 Franken für das Testfahrzeug sind kein Sonderangebot. Der von uns letzten Winter getestete Škoda Kodiaq mit starkem Diesel war indes auch mit knapp über 70 000 Franken angeschrieben. Bei der Basisvariante liegt der VW Tayron mit 48 300 Franken sogar knapp unter den 48 990 Franken für den Škoda Kodiaq. Bei identischer Motorisierung, dem 150-PS-Mildhybrid.

Den Tayron fuhren wir mit der stärkeren der zwei Plug-in-Versionen. Ein PHEV also, zwei Motortypen und zwei Energiespeicher vereint. Das gilt als Übergangslösung (vom Verbrenner zum Stromer), mit unbekannter Länge des Übergangs. VW >

Apropos Diesel, Benzin und Hybrid



PHEV mit grossem Akku

Für den grossen SUV sind diverse Motorisierungen erhältlich, nur nicht vollelektrische. Dafür Plug-in-Hybride (PHEV) mit 204 oder 272 PS Gesamtleistung. Die relativ grosse Batterie (fast 20 kWh) erlaubt rein elektrische Reichweiten von über hundert Kilometern.

Frontantrieb. Die Batterie reduziert die Kofferraumkapazität um rund 150 Liter und verhindert eine dritte Sitzreihe.



Zwei Selbstzünder

Der Diesel ist bei VW noch nicht vom Tisch: Es gibt für den Tayron zwei 2-Liter-Turbodiesel mit 150 respektive 193 PS.

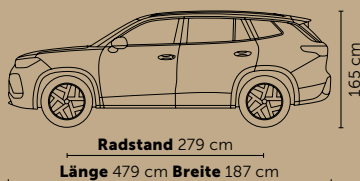
Der stärkere tritt mit Allradantrieb an. Der 150-PS-Dieseler nimmt bis zu zwei Tonnen an den Haken, der 4x4 bis zu 2,4 Tonnen. Zum Vergleich: Der Top-PHEV kann ebenfalls bis zu zwei Tonnen ziehen.



Drei Benzinvarianten

Im Weiteren gibt es drei Varianten mit Benzinmotor. Als leistungsmässigen und preislichen Einstieg fungiert ein 1,5-Liter-Mildhybrid mit 150 PS. Dazu stehen zwei reine 2-Liter-Benziner zur Wahl, mit 204 oder 265 PS. Diese Ottomotoren verteilen ihre Kraft auf alle vier Räder.

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: 705–1915 l
Reifen: 255/40 R20

Testfahrzeug

VW Tayron: 5 Türen, 5 Plätze (7 Plätze optional), ab 48 300 Fr. (Testfahrzeug: Tayron United R-Line, PHEV, 272 PS: 74 335 Fr. inkl.

u. a. Infotainmentpaket Discover Pro Max, Lederausstattung Varenna, Anhängerkupplung, Fahrerassistenzpaket Plus)

Garantien: 2 Jahre bzw. Kilometer unbegrenzt; 8 Jahre bzw. 160 000 km auf Batterie und Komponenten; 12 Jahre Rost; Mobilitätsgarantie unbegrenzt

Importeur: Amag Import AG, Alte Steinhauserstrasse 12, 6330 Cham, volkswagen.ch

Technische Spezifikationen

Antrieb PHEV 272 PS: 4-Zylinder-Turbobenziner/Elektromotor; 6-Gang-DSG; Systemleistung: max. 200 kW (272 PS); 400 Nm; Frontantrieb; max. 215 km/h

Energiespeicher: 45-Liter-Benzintank; Lithium-Ionen-Batterie (NMC): 19,7 kWh (netto); eingebautes Ladegerät: 11 kW; max. Ladeleistung (DC): 50 kW

Gewicht: 2055 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 2068 kg), alle Angaben inkl. 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 2500 kg; Anhängelast: 2000 kg

Konkurrenz

Hyundai Santa Fe, ab 54 900 Fr.
Mercedes GLC, ab 66 000 Fr.
Renault Espace, ab 43 100 Fr.
Škoda Kodiaq, ab 48 990 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO₂-Ausstoss: tcs.ch/autosuche

Karosserie / Kofferraum

Grosser SUV, der mit seiner Formensprache nicht zu dick aufträgt. Die Ausstattung R-Line wie beim Testfahrzeug sieht einen eigenständigen Frontstossdämpfer vor. Gut beladbarer Kofferraum mit relativ (für einen SUV) niedriger Ladekante.

Innenraum

Erwartbar geräumig. Dort, wo man hinhin greift, sind die Materialien von annehmbar weicher Qualität. Kleines Schiebedach mit Sonnenschutz, der aber für empfindliche Häupter kaum reicht.

Komfort

Hochwertiges, elektronisch geregeltes Fahrwerk, das im einen Modus auf den fast fürstlichen Komfort einzahlt, im anderen auf bemerkenswerte Dynamik ohne Wanken und Schaukeln.

Fahreigenschaften

Entspannender, komfortabler Cruiser mit einer schönen Dosis Dynamik. Lenkt präzise und mit gutem Feedback, wankt wenig und profitiert auf engeren Strassen davon, nicht allzu breit zu sein. Bremse spricht mild (und über die Rekuperation an), beisst bei Bedarf aber gut.

Motor / Antrieb

Testwagen mit Plug-in-Hybrid, der souveräne Reserven bietet. Bei leerer Batterie muss der Doppelkuppler allerdings zuerst – mit entsprechender Geduld – zwei Gänge runterschalten, bis es richtig vorwärtsgeht. Als reiner Stromer wiederum ist der Vortrieb adäquat, also okay, aber mehr nicht.

Verbrauch / CO₂

Der vergleichsweise niedrige Stromverbrauch (für einen PHEV) resultiert mit der grossen Antriebsbatterie in einer guten rein elektrischen Reichweite. Und bei leer gefahrener Batterie wird das System nicht zum Schluckspecht: Mischverkehr wie Autobahn meistert der Tayron mit unter 6 Litern pro 100 Kilometer.

Sicherheit / Assistenz

5-Sterne-Bewertung bei den Tests von Euro NCAP. Auch der Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer wird von den unabhängigen Prüfern hoch eingestuft, im Kontrast zum diesbezüglich oft schlechten Ruf der SUV. Neun Airbags und vierzehn Assistenzsysteme sind Serie. TCS-Bremsmessung guter Durchschnitt.

Preis / Leistung

Einstiegspreis attraktiv, der Top-PHEV kitzelt an Premiumpreisen. Garantie eng gefasst, Servicekosten eher hoch.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Beschleunigung (0–100 km/h): 7,4 s
(Werk: 7,3 s)

Elastizität

60–100 km/h: 3,3 s

Wendekreis: 12 m

Bremsweg (100–0 km/h): 34,8 m

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke

Rein elektrisch
ohne Ladeverluste: 17,6 kWh/100 km
mit Ladeverlusten: 18,8 kWh/100 km
Mit leerer Batterie
gemittelt: 5,5 l/100 km
Autobahn: 5,9 l/100 km

Reichweite (TCS-RDE)

Rein elektrisch
gemittelt: 112 km
Autobahn: 94 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 0,5 l/100 km
+ 18,3 kWh/100 km

CO₂-Emissionen: 11 g/km

CO₂, Schweizer Durchschn.: 113 g/km

Energieetikette (A–G): C

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt

km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
30 000 / 24	2,5	544.–

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr	15	5986.–
----------------	----	--------

* Inklusive Material, exklusive Flüssigkeiten.

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		feste	variable
15 000	73	705.–	340.–
30 000	48	705.–	680.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 1197,10

Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

Drehknopf in der Mittelkonsole
dreifach belegt: Fahrmodus,
Lautstärke, Lichtstimmung.



Logo am Heck
flammrot,
am Bug kühl-
weiss.



Der VW Tayron steht kräftig und prächtig da, ohne das SUVige zu übertreiben.

liefert als Pro-Argument einen grossen Stromspeicher, mit dem sich gemäss TCS-Messung beachtliche 112 Kilometer rein elektrisch fahren lassen. Ausserdem packt der Elektromotor auf die 177 Verbrenner-PS reichlich Kilowatt drauf, was besonders mit gefülltem Energiespeicher für erfrischenden Vorwärtsdrang sorgt. Rein elektrisch erreicht und hält man Autobahntempo, die Spurtstärke ist aber bescheiden. Geladen wird der SUV-PHEV vorne links, mit Gleichstrom. Die vom Hersteller angegebene Ladeleistung von fünfzig Kilowatt wird in der Praxis erreicht. So verstreichen von zehn bis achtzig Prozent nur 23 Minuten. Ob die so gewonnenen knapp siebzig Kilometer Autobahnreichweite das Warten lohnen? Der PHEV-Alltag wird wohl eher aus Wechselstromladen zu Hause, am Arbeitsplatz oder im Shoppingcenter bestehen. Stromer während der Woche, effizienter Benziner für lange Ausflüge und Reisen. Trotz beachtlicher Grösse. Kann sich sehen lassen. ○

+ Grosser, variabler Innenraum
Qualitätsanmutung, Verarbeitung
Durchdachte Palette an Antriebsoptionen
Unauffällig gefällig
In allen Aspekten komfortabel
Gefühlvolle Lenkung
Verbrauch für die Grösse niedrig

– Voluminös zum Manövrieren, aber leichtfüssig in Fahrt
Fahrzeugbedienung durchdacht und dennoch komplex
Glasdach: wenig Mehrwert
Schaltrucks auch im EV-Modus
Eher hohe Servicekosten

Bilder zum Tayron und weitere Tests:
touring.ch/auto



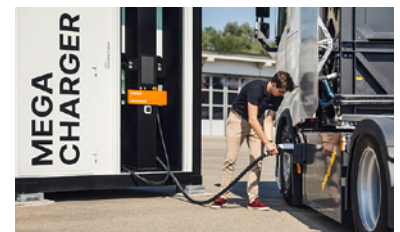
Chefin für Dacia

Wechsel an der Spitze der Marke Dacia. Katrin Adt übernimmt den Posten als CEO von Denis Le Vot, der das Unternehmen verlässt. Die 53-Jährige arbeitet seit einem Vierteljahrhundert in der Automobilindustrie, den grössten Teil im Daimler-Konzern. So war sie Chefin von Smart und CEO von Mercedes-Benz Own Retail Europe.



Prelude geht an den Start

Honda macht Ernst mit der Lancierung des Sportcoupés Prelude. Schon diesen Herbst finden erste Testfahrten statt, in den ersten Monaten 2026 kommt es in den Verkauf. Als Motorisierung setzen die Japaner auf den bekannten Hybridantriebsstrang mit maximal 184 PS. Einen sportlichen Touch bringt «S+ Shift» mit fixen Gängen.



Megaboot für Brummis

Das Schweizer Unternehmen Designwerk Technologies AG hat im Rahmen eines vom Bundesamt für Energie (BFE) unterstützten Demonstrationsprojekts beim Laden eines LKW eine Spitzenleistung von 1140 Kilowatt verzeichnet. Für eine Ladung von zehn bis achtzig Prozent eines Vierzigtonners verstrichen nur gerade 42 Minuten.