



VOLKSWAGEN TAYRON

Un VW aux airs de Kodiaq

Texte Daniel Riesen Technique Andrea Scuderi Photos Emanuel Freudiger

Si, dans l'univers des SUV Volkswagen, le Tiguan est jugé trop petit et le Touareg trop massif et trop cher, il existe désormais un juste milieu: le Tayron. Quelqu'un a-t-il susurré «VW Kodiaq»?



Face avant similaire à celle du Tiguan, mais silhouette nettement allongée.



S'asseoir droit et étendre les jambes ne pose guère problème, même à l'arrière.

Si les comparaisons entre marques sont peu appréciées au sein du groupe VW, elles s'imposent néanmoins. Et force est de constater que ce nouveau modèle appelé Tayron ressemble beaucoup au Kodiaq de Škoda. Les cotes extérieures et intérieures généreuses des deux modèles sont quasi identiques, tout comme cette 3^e rangée de sièges optionnelle qui convient plutôt à des enfants. En revanche, la 2^e rangée de sièges de la version cinq places est un eldorado pour les adultes de grande taille.

Dans sa version haut de gamme R-Line avec option sièges, le Tayron séduit par sa sellerie cuir, ses sièges avant chauffants et climatisés avec divers programmes de massage, ses matériaux de qualité soigneusement finis et un éclairage d'ambiance agréable. Tout cela donne une impression de qualité premium. Mais le prix, sans surprise, est premium aussi, au vu des quelque 75 000 francs facturés pour l'exemplaire testé. Animé par un puissant moteur diesel, le Škoda Kodiaq essayé l'hiver dernier coûtait lui aussi plus de 70 000 francs. Dans sa version de base à motorisation micro-hybride de 150 ch (48 300 fr.), le VW Tayron est d'ailleurs un chouia moins cher que son alter ego de chez Škoda (48 990 fr.).

Le Tayron testé disposait de la plus puissante des deux motorisations PHEV. Ce système combine les propulsions thermique et électrique. Une solution considérée comme transitoire, sans que l'on sache combien de temps durera cette transition. Chez VW, on considère que la grande batterie (112 km >

A propos Diesel, essence et hybride



PHEV avec grosse batterie

Le Tayron est disponible avec diverses motorisations, mais aucune n'est 100% électrique. En revanche, il existe deux versions hybrides rechargeables (PHEV) à traction avant délivrant 204 et 272 ch. La batterie (près de 20 kWh) procure plus de 100 km d'autonomie électrique, mais réduit la capacité du coffre d'environ 150 litres et empêche l'installation d'une 3^e rangée de sièges.



Deux diesels

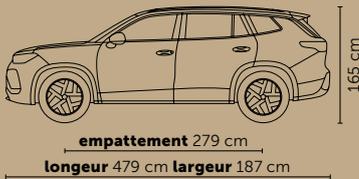
VW n'a pas abandonné le diesel. Le Tayron est disponible avec un turbodiesel de 2 litres proposant deux niveaux de puissance, 150 ou 193 ch (avec transmission 4x4). Charge remorquable de 2 tonnes pour le diesel de 150 ch, 2,4 tonnes pour le 4x4. La version PHEV haut de gamme peut également tractier jusqu'à 2 tonnes.



Trois versions essence

Trois motorisations essence sont en outre proposées. En entrée de gamme, la version micro-hybride de 1,5 litre délivre 150 ch. Deux blocs essence de 2 litres sont également disponibles (204 et 265 ch), en combinaison avec la transmission 4x4.

APERÇU TECHNIQUE



coffre: 705-1915 l
pneus: 255/40 R20

Voiture d'essai

VW Tayron: 5 portes, 5 places (7 places en option), dès 48 300 fr. (véhicule testé: Tayron United R-Line, PHEV, 272 ch: 74 335 fr., incl. entre autres pack infodiversification Discover Pro Max, intérieur cuir Varena, crochet d'attelage, pack assistances Plus)
Garanties: 2 ans/kilométrage illimité; 8 ans/160 000 km sur batterie et composants; 12 ans rouille; garantie mobilité illimitée
Importateur: Amag Import AG, Alte Steinhäuserstrasse 12, 6330 Cham, volkswagen.ch

Données techniques

Traction PHEV 272 ch: essence turbo 4 cylindres/moteur électrique; boîte DSG 6 vitesses; performance du système: max. 200 kW (272 ch); 400 Nm; traction avant; max. 215 km/h

Accumulateur d'énergie: réservoir de carburant 45 litres; batterie lithium-ion (NMC): 19,7 kWh (nets); chargeur embarqué: 11 kW; puissance de charge maximale (DC): 50 kW

Poids: 2055 kg poids à vide (véhicule testé: 2068 kg), toutes les données avec poids du conducteur inclus (75 kg); poids total: 2500 kg; charge tractable: 2000 kg

Les concurrents

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

La recherche auto du TCS permet de comparer les voitures de toutes les marques et de tous les modèles, en termes de technique et de prix ainsi que d'émissions de CO₂ calculées sur le cycle de vie de la voiture: tcs.ch/recherche-auto

Carrosserie / coffre

Grand SUV de style pas trop ostentatoire. La ligne d'équipements R-Line, comme sur l'exemplaire testé, comprend un pare-chocs avant distinctif. Coffre facile à charger, avec un seuil relativement bas (pour un SUV).

Habitacle

Espace conforme aux attentes et matériaux agréables au toucher. Le petit toit ouvrant avec vélum ne tamise toutefois pas assez la lumière aux yeux de certains.

Confort

Suspension pilotée offrant un confort quasi princier dans un mode et un comportement dynamique sans roulis ni tangage dans l'autre.

Comportement

Véhicule relaxant et confortable, mais néanmoins assez dynamique. Direction précise et offrant un bon retour d'informations, peu de mouvements de caisse et largeur raisonnable sur les routes étroites. Freinage régénératif (via la récupération), mais mordant en cas de besoin.

Moteur / transmission

Véhicule d'essai hybride rechargeable offrant de belles accélérations. Quand la batterie est vide, la boîte DCT doit toutefois d'abord rétrograder deux rapports pour que la relance soit correcte, ce qui prend un peu de temps. En mode 100% électrique la propulsion est correcte, sans plus.

Consommation / CO₂

Bonne autonomie électrique, grâce à une consommation relativement basse (pour un modèle PHEV) et à la grande batterie de traction. Et quand la celle-ci est vide, le système ne se mue pas en gouffre énergétique pour autant: moins de 6 l/100 km en cycle mixte et sur autoroute.

Sécurité / assistances

5 étoiles aux tests Euro NCAP. La protection des usagers vulnérables est également très bien notée par l'institut indépendant, nonobstant la réputation souvent mauvaise des SUV dans ce domaine. Neuf airbags et 14 systèmes d'assistance de série. Les mesures de freinage du TCS sont dans la bonne moyenne.

Prix-prestations

Prix d'entrée de gamme attractif, mais le PHEV tout équipé frise les tarifs premium. Garantie peu étendue et coûts d'entretien assez élevés.

MESURES TCS

Evaluation dynamique

Accélération (0-100 km/h):	7,4 s
(usine: 7,3 s)	
Elasticité	
60-100 km/h:	3,3 s
Diamètre de braquage:	12 m
Freinage (100-0 km/h):	34,8 m

Consommation du test

Parcours TCS-RDE

Purement électrique
sans perte de charge: 17,6 kWh/100 km
avec perte de charge: 18,8 kWh/100 km
Avec batterie vide
mixte: 5,5 l/100 km
autoroute: 5,9 l/100 km

Parcours TCS-RDE

Purement électrique
mixte: 112 km
autoroute: 94 km

DONNÉES D'USINE

Consommation

Usine (WLTP):	0,5 l/100 km
	+ 18,3 kWh/100 km
Emissions CO₂:	11 g/km
Moyenne suisse de CO₂:	113 g/km
Etiquette Energie (A-G):	C

CALCULS DES COÛTS

Coûts des services

Entretien

km / mois	heures.	coûts (fr.)*
30 000 / 24	2,5	544.-

Entretien sur 180 000 km:

15 000 km/an	15	5986.-
--------------	----	--------

* Matériel inclus, liquides exclus.

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	73	705.-	340.-
30 000	48	705.-	680.-

Tarif horaire pour calcul TCS:

145 fr. (OFS)

TCS assurance auto

Prime annuelle (fr.): 1197.10

Exemple d'offre pour un membre TCS de 36 ans, vivant à Berne, responsabilité civile et casco complète, kilométrage annuel 10 000 km, parking souterrain, prime annuelle hors frais.

Cette molette contrôle trois fonctions: mode de conduite, volume et ambiance lumineuse.



Un logo rouge vif à l'arrière, blanc à l'avant.



Le VW Tayron a une présence forte, sans pour autant exagérer le côté SUV.

d'autonomie selon les mesures du TCS) est un argument en faveur de ce modèle. Ajouté aux 177 ch du moteur thermique, le moteur électrique permet en outre d'accélérer encore plus vigoureusement si la batterie est chargée. La vitesse d'autoroute est atteignable en mode 100% électrique, mais au prix d'une accélération modeste. La prise de recharge en courant continu se trouve à l'avant gauche. La puissance de charge de 50 kW revendiquée est bien réelle, si bien qu'il ne faut que 23 minutes pour passer de 10 à 80%. Reste à savoir si les quelque 70 km d'autonomie autoroutière ainsi gagnés valent une telle attente. Au quotidien, la batterie sera plutôt rechargée en courant alternatif à la maison, au travail ou dans un centre commercial. Ce SUV PHEV combine donc les avantages d'un roulage électrique en semaine avec ceux de l'essence lors de longs trajets. Et, malgré sa taille imposante, il a fière allure. ○

+ Habitable spacieux et modulable

- Qualité perçue, finition**
- Gamme de motorisations bien pensée**
- Beauté discrète**
- Confort à tous les égards**
- Direction réactive**
- Consommation relativ. basse**

- Encombrant à manœuvrer, mais agile sur route

- Commandes bien pensées, bien que complexes**
- Toit vitré sans grande valeur ajoutée**
- A-coups de transmission, même en mode EV**
- Frais d'entretien conséquents**

Retrouvez les images du Tayron et bien d'autres tests sur: touring.ch/auto



Une patronne pour Dacia

Changement à la tête de la marque Dacia. Denis Le Vor quitte l'entreprise et Katrin Adt lui succède au poste de CEO. Agée de 53 ans, elle a travaillé depuis un quart de siècle dans l'industrie automobile. Principalement au sein du groupe Daimler, où elle a dirigé notamment Smart et Mercedes-Benz Own Retail Europe.



La Prelude bientôt là

Honda s'appête à lancer une nouvelle Prelude. Les premiers essais de ce coupé sport auront lieu dès cet automne et sa commercialisation est prévue pour le printemps 2026. La motorisation sera assurée par le système hybride bien connu de 184 ch. La fonction «S+ Shift» avec rapports fixes apportera un brin de sportivité.



Recharge ultrarapide

Dans le cadre d'un projet de démonstration soutenu par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), l'entreprise suisse Designwerk Technologies AG a enregistré une puissance maximale de 1140 kW lors de la recharge d'une batterie de poids lourd de 40 tonnes. Il n'a ainsi fallu que 42 minutes pour la charger de 10 à 80%.