



**VOLKSWAGEN TAYRON**

# Una VW un po' Kodiahq

Testo Daniel Riesen   Tecnica Andrea Scuderi   Foto Emanuel Freudiger

Chi nella gamma SUV di Volkswagen trova la Tiguan troppo angusta e la Touareg troppo imponente e costosa, ora può optare per la via di mezzo, la Tayron. Qualcuno ha forse sussurrato VW... Kodiahq?



Frontale simile alla Tiguan, ma dietro la Tayron si allunga molto.



Sedersi comodi ben eretti e allungare le gambe non pone alcun problema.

Nel gruppo Volkswagen non amano molto i confronti tra marchi diversi, ma sono inevitabili. Se qualcuno vi chiede di descrivere il nuovo Tayron, «il Kodiaq di VW» sembra la risposta più azzeccata. Entrambi puntano sulle dimensioni interne ed esterne. Le misure di questi due modelli offerti dal gruppo VW sono quasi identiche, inoltre entrambi offrono la terza fila di sedili opzionale, che però è adatta solo per bambini piccoli, sia sulla VW sia sulla Škoda. La seconda fila di sedili sulla variante a 5 posti è invece super confortevole, sia sulla Tayron sia sulla Kodiaq, per chi è alto e ha le gambe lunghe. Sui posti davanti della VW (versione top di gamma R-Line e sedili opzionali) ci si può godere sedili in pelle riscaldabili e raffreddabili con diversi programmi di massaggio, finiture accurate con materiali di alta qualità e una piacevole illuminazione ambientale. L'esperienza complessiva è a livelli premium. Non sorprende quindi il prezzo: i quasi 75 000 franchi del veicolo del test non sono certo un affare. La Škoda Kodiaq con potente motore diesel che abbiamo testato lo scorso inverno costava poco più di 70 000 franchi. Nella versione base, la VW Tayron costa 48 300 franchi, poco meno dei 48 990 franchi della Škoda Kodiaq con motorizzazione identica, il mild hybrid da 150 CV.

Abbiamo guidato la Tayron nella più potente delle due versioni plug-in. Si tratta quindi di una PHEV, che combina due tipi di motore e due batterie. È considerata una soluzione transitoria (dal motore a combustione all'elettrico), con una durata di transizione sconosciuta. L'argomento a favore, >

## A proposito di diesel, benzina e ibrido



### PHEV con gran batteria

Questo grande SUV è proposto in diverse versioni, ma nessuna completamente elettrica. Disponibili, invece, ibridi plug-in (PHEV) con una potenza cumulata di 204 o 272 CV a trazione anteriore. La batteria relativamente grande (quasi 20 kWh) consente un'autonomia in modalità 100% elettrica di oltre 100 km. La batteria riduce la capacità del bagagliaio di circa 150 l e impedisce l'installazione della terza fila di sedili.



### Due motori ad accensione spontanea

VW non ha ancora detto definitivamente addio al diesel: per la Tayron sono disponibili due motori turbodiesel da 2 litri con 150 e 193 CV. Il più potente è dotato di trazione integrale. Il diesel da 150 CV può trainare fino a 2 t, il 4x4 2,4 t. A titolo di confronto: pure il PHEV top di gamma può trainare fino a 2 t.



### Tre versioni a benzina

Sono inoltre disponibili tre varianti con motore a benzina. Il modello base in termini di prestazioni e prezzo è un ibrido leggero da 1,5 l con 150 CV. Sono inoltre disponibili due motori a benzina da 2 l, con 204 o 265 CV. Questi motori a benzina distribuiscono la loro potenza su tutte e quattro le ruote.

## SCHEMA TECNICA



bagagliaio: 705-1915 l  
pneumatici: 255/40 R20

### Veicolo provato

VW Tayron: 5 porte, 5 posti (opzione: 7 posti), da 48 300 fr. (auto test: Tayron United R-Line, PHEV, 272 CV: 74 335 fr. incl. tra l'altro pacchetto Infotainment Discover Pro Max, interni in pelle Varenna, gancio di traino, pacchetto assistenti alla guida Plus)

**Garanzie:** 2 anni risp. chilometraggio illimitato; 8 anni risp. 160 000 km su batterie e componenti; 12 anni anticorrosione; garanzia mobilità illimitata

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

### Specifiche tecniche

#### Propulsione PHEV 272 CV:

4 cilindri turbobenzina/motore elettrico; DSG a 6 rapporti; prestazioni sistema: max. 200 kW (272 CV); 400 Nm; trazione anteriore; max. 215 km/h

**Accumulatore energia:** serbatoio benzina di 5 litri; batteria agli ioni di litio (NMC): 19,7 kWh (netti); caricabatteria integrato: 11 kW; max. potenza di ricarica (DC): 50 kW

**Peso:** 2055 kg a vuoto (veicolo test 2068 kg), dati incl. 75 kg per conducente; peso tot.: 2500 kg; carico rimorchiabile: 2000 kg

### La concorrenza

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

Nella ricerca auto del TCS si possono confrontare tutte le marche e i modelli in termini di tecnologia e prezzo nonché di emissioni di CO<sub>2</sub> sull'intero ciclo di vita del veicolo:

[tcs.ch/ricerca-auto](http://tcs.ch/ricerca-auto)

### Carrozzeria/bagagliaio

Grande SUV non eccessivo nel suo linguaggio stilistico. L'allestimento R-Line, come nel veicolo del test, prevede un paraurti anteriore distintivo. Bagagliaio facilmente accessibile con soglia di carico relativamente bassa per un SUV.

### Abitacolo

Spazioso come ci si attende. Ovunque si posino le mani, i materiali sono di qualità piacevolmente morbida. Piccolo tetto apribile con parasole, ma appena sufficiente a proteggere le teste sensibili.

### Comfort

Sospensioni di alta qualità a regolazione elettronica che in una modalità garantiscono un comfort quasi principesco, nell'altra una dinamica notevole senza oscillazioni e sbalzi.

### Comportamento

Ammiraglia rilassante e confortevole con una buona dose di dinamismo. Sterzo preciso e con un buon feedback, rollio ridotto. La larghezza contenuta è un vantaggio sulle strade strette. I freni rispondono in modo morbido (e tramite il recupero), ma sono incisivi quando necessario.

### Motore/trasmissione

Auto del test ibrida plug-in con tanta potenza di riserva. Quando la batteria è scarica, però, il cambio a doppia frizione deve prima scalare due marce, con un attimo di esitazione, prima di ripartire correttamente. In modalità solo elettrica, invece, la propulsione è adeguata, ma niente di più.

### Consumo/CO<sub>2</sub>

Il consumo relativamente basso (per un PHEV) e la grande batteria di trazione garantiscono una buona autonomia in modalità esclusivamente elettrica. A batteria scarica, il propulsore non si mostra assetato di carburante: il SUV affronta traffico misto e autostrada con meno di 6 l per 100 km.

### Sicurezza/assistenti

Valutazione a 5 stelle nelle prove Euro NCAP. Pure la protezione degli utenti della strada più vulnerabili è stata valutata molto positivamente dai collaudatori indipendenti, smentendo la reputazione spesso negativa dei SUV. Di serie, 9 airbag e 14 sistemi di assistenza. Misurazione TCS della frenata nella media.

### Prezzo/prestazioni

Prezzo d'entrata interessante, il modello PHEV top di gamma sfiora le tariffe premium. Garanzia limitata, costi di manutenzione piuttosto elevati.

## MISURAZIONI TCS

### Dinamica di guida

**Accelerazione (0-100 km/h):** 7,4 s  
(fabbrica: 7,3 s)

### Elasticità

60-100 km/h: 3,3 s

**Diametro di sterzata:** 12 m

**Frenata (100-0 km/h):** 34,8 m

### Consumo del test

#### Percorso RDE-TCS

completamente elettrico  
senza perdite: 17,6 kWh/100 km  
con perdite: 18,8 kWh/100 km  
con batteria vuota  
misto: 5,5 l/100 km  
autostrada: 5,9 l/100 km

### Autonomia (TCS-RDE)

completamente elettrica  
misto: 112 km  
autostrada: 94 km

## DATI DI FABBRICA

### Consumo

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

**Emissioni di CO<sub>2</sub>:** 11 g/km

**Media svizzera di CO<sub>2</sub>:** 113 g/km

**Etichetta energia (A-G):** C

## CALCOLO DEI COSTI

### Costi dei servizi

#### Manutenzione

km / mesi	ore	costi (fr.)*
30 000 / 24	2,5	544.-

#### Manutenzione totale per 180 000 km:

15 000 km/anno	15	5986.-
----------------	----	--------

\*incl. materiale, liquidi esclusi

### Costi d'esercizio

km/anno	ct./km	fr./mese	
		fissi	variabili
15 000	73	705.-	340.-
30 000	48	705.-	680.-

### Tariffa oraria per il calcolo TCS:

145 fr. (UST)

### TCS assicurazione auto

**Premio annuale (fr.):** 119710

esempio di offerta per un socio TCS 36enne, domiciliato a Berna, responsabilità civile e casco totale, chilometraggio annuo 10 000 km, garage coperto, premio annuo senza tasse.

**Ghiera sulla console centrale**  
con tripla funzione: modalità  
di guida, volume, illuminazione.



**Logo rosso**  
fuoco a poppa,  
bianco freddo  
a prua.



**La VW Tayron** ha un aspetto robusto e maestoso, senza esagerare con lo stile SUV.

come sottolineato dalla casa, è la grande batteria che, secondo le misurazioni del TCS, consente di percorrere ben 112 chilometri in modalità puramente elettrica. Inoltre, il motore elettrico aggiunge 177 CV al termico, garantendo una spinta particolarmente piacevole quando la batteria è carica. Anche in modalità puramente elettrica si arriva a mantenere velocità autostradali, ma l'accelerazione è modesta. Il SUV PHEV si ricarica nella parte anteriore sinistra, con corrente continua. Nella pratica si raggiunge la potenza di ricarica di 50 kW dichiarata dal produttore. In questo modo, bastano 23 minuti per salire dal 10 all'80%. Ma vale la pena aspettare per ottenere appena una settantina di chilometri di autonomia in autostrada? L'uso quotidiano del PHEV consisterà piuttosto nella ricarica a corrente alternata a casa, sul posto di lavoro o al centro commerciale. Guida elettrica durante la settimana, a benzina per una bella efficienza durante lunghi viaggi e gite, malgrado le notevoli dimensioni. Niente male. ○

**+** Interni spaziosi e versatili  
Qualità percepita, lavorazione  
Varianti di motorizzazioni  
ben studiate  
Discreta e gradevole  
Confortevole sotto tutti gli aspetti  
Sterzo comunicativo  
Consumi contenuti per  
le sue dimensioni

**-** Voluminoso da manovrare, ma  
agile nella guida  
Comandi del veicolo ben studiati,  
ma complessi  
Tetto in vetro: scarso valore  
aggiunto  
Cambiate ruvide anche  
in modalità elettrica  
Costi di manutenzione piuttosto  
elevati

Galleria di foto della Tayron e altri test  
di veicoli su:  
[touring.ch/auto](http://touring.ch/auto)



## Dacia, cambio al vertice

Katrin Adt prende il timone del marchio: assume la carica di CEO sostituendo Denis Le Vot, che lascia l'azienda. La 53enne porta con sé un bagaglio d'esperienze di oltre un quarto di secolo nell'industria automobilistica, maturato soprattutto nel gruppo Daimler. È stata a capo di Smart e CEO di Mercedes-Benz Own Retail Europe.



## Prelude, ritorno di un cult

Honda fa sul serio con il lancio del nuovo coupé Prelude. I primi test drive avranno luogo già questo autunno, mentre la vendita inizierà nei primi mesi del 2026. Per la motorizzazione, i giapponesi puntano sul noto propulsore ibrido con una potenza massima di 184 CV. Il cambio «S+ Shift» con marce simulate aggiunge un tocco sportivo.



## Megaboost per camion

L'azienda svizzera Designwerk Technologies AG ha registrato un picco di 1140 kW durante la ricarica di un camion nell'ambito di un progetto dimostrativo sostenuto dall'Ufficio federale dell'energia (UFE). Per ricaricare dal 10 all'80% un autocarro da 40 tonnellate a propulsione elettrica sono stati necessari solo 42 minuti.