Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro)
66.550 €
150 kW/204 PS
810 km
8,3 kWh + 3,9 l pro 100 km

VW Tayron 1.5 eHybrid OPF Elegance DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Der Tiguan Allspace ist Geschichte, sein Nachfolger erhält einen eigenen Namen, um sich deutlicher von seinem "kleinen Bruder" Tiguan abzusetzen. Das Tayron getaufte SUV positioniert sich in der Mittelklasse, bringt mit knapp 4,80 m Länge ein stattliches Maß mit. Diese Länge ist einerseits im Alltag noch akzeptabel beherrschbar, andererseits verspricht sie ein üppiges Platzangebot. Hier wird man nicht enttäuscht, selbst vier große Erwachsene können bequem Platz nehmen - zusätzlich steht noch reichlich Stauraum im Heck zur Verfügung. Wählt man wie im Test den Plug-in-Hybrid, ist die sonst optionale dritte Sitzreihe allerdings gar nicht erhältlich. Denn unter dem Kofferraumboden wird der Platz für den Tank benötigt, der wiederum für die große Batterie nach hinten weichen musste. Besagte Batterie bietet eine nutzbare Kapazität von 19,7 kWh (brutto 25,7 kWh), so dass sich praktikable rein elektrische Reichweiten von um die 100 km ergeben. Das ermöglicht es, im Alltag viele Strecken ohne den Verbrenner zurückzulegen. Die Batterie kann mit 11 kW in gut zwei Stunden oder mit bis zu 50 kW in rund 40 Minuten vollgeladen werden - dafür stehen ein Typ 2- und sogar ein CCS-Ladeanschluss zur Verfügung. Auf längeren Strecken teilen sich Elektromotor und Turbobenziner die Arbeit. Der Verbrenner läuft zumindest bis 3.000 1/min kultiviert und passt damit zum komfortbetonten Charakter des Tayron. Das Fahrwerk verfügt serienmäßig über adaptive Dämpfer (DCC pro) und hält selbst schlechte Straßen von den Insassen fern. Eine Dreizonen-Klimaautomatik ist genauso Serie wie die Standklimatisierung. Alle wichtigen Sicherheitsassistenten sind immer an Bord, die nötigen Komforthelfer ebenfalls. Natürlich kann man noch weiter aufrüsten, wenn man beispielsweise ein Panorama-Schiebedach oder eine Anhängerkupplung möchte. Dann steigt aber der ohnehin schon üppige Grundpreis von knapp 60.000 Euro noch weiter an.

✓ **sehr komfortables Fahrwerk (DCC pro Serie), üppiges Platzangebot für Passagiere und Gepäck, umfangreiche Serienausstattung, Schnellladefunktion für die Batterie, praxistaugliche elektrische Reichweite**

✗ **nur zwei Jahre Garantie (mehr gegen Aufpreis), Navigationsfunktion nur gegen Aufpreis, hoher Anschaffungspreis**

ADAC Urteil

2,0	Autotest
2,9	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,3	Familie
4,2	Stadtverkehr
2,6	Senioren
2,1	Langstrecke
1,8	Transport
2,7	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Hyundai Santa Fe, Kia Sorento, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,0 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,0 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

1,5 Komfort 07

Federung 07
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,9 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,4 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

1,5 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

2,8 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 12

2,9 Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Motorvarianten 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

ADAC © ADAC e.V.

2,0 Karosserie

2,2 Verarbeitung

✓ Der Tayron gibt sich wie schon sein Vorgänger - der Tiguan Allspace - innen wie außen wertig. Auf den ersten Blick in jedem Fall, schaut man gerade im Innenraum genauer hin, dann sieht man schon einen gewissen Kostendruck, dem sich auch die Wolfsburger Entwickler nicht entziehen konnten. Dennoch ist die Karosserie des Tayron sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Karosserie wird im unteren Bereich und rund um die Radläufe durch teils lackierten, teils unlackierten Kunststoff geschützt, kleine "Berührungen" beschädigen somit nicht gleich das Blech. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert; im mittleren Bereich und hinter der Hinterachse besteht aber noch Optimierungspotenzial. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehoben, das erleichtert die Handhabung beim Öffnen und Offenhalten ungemein.

Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie die Kombination aus silberfarbenen Zierleisten und Einlegern in offenporiger Holzoptik sorgen für einen wertigen Eindruck. Teile des Armaturenbretts und der Türverkleidungen sind zusätzlich mit Microfaser überzogen und Kontrastnähten bestickt. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschäumung bzw. der Überzug mit Microfaserstoffen nur vorn im Innenraum verbaut ist, und dort im oberen Bereich des Armaturenbretts, der Mittelkonsole und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

2,8 Alltagstauglichkeit

Fährt man rein elektrisch, liegt die Reichweite des VW Tayron 1.5 eHybrid in der Autotest Verbrauchsmessung bei 98 km - ein guter Wert unter Plug-in-Hybriden. VW gibt in den technischen Daten üppige 111 km elektrische Reichweite (WLTP) an, die unter günstigen Temperaturen aber auch erreicht bzw. übertroffen werden können. Die rein elektrische Reichweite hängt neben Temperatur und Fahrweise auch stark von der Ausstattung des Tayron ab, denn in den höheren Ausstattungslinien sinkt die Reichweite signifikant. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 45-l-Tankfüllung gut 710 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der Tayron eHybrid kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 23,1 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Serienmäßig kann man den Plug-in auch mit CCS-Stecker laden, dann wurden im Test bis zu 50 kW Gleichstrom (DC) gezapft und die leere Batterie hat nach rund 40 Minuten wieder auf 100 Prozent Ladestand erreicht (80 % nach 22 Minuten). Um trotz der hohen Ladeleistung den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die Batterie flüssigkeitsgekühlt und die Batteriekapazität (laut Hersteller 19,7 kWh netto, 25,7 kWh brutto) bei weitem nicht voll genutzt. Ladekabel für Schuko-Steckdosen und mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 584 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, praktische Dachschienen sind Serie. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Tayron bis zu einem Gewicht von 1,8 Tonnen - das ist standesgemäß, erst recht für einen Plug-in-Hybriden. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,9 m - in der Praxis fällt dieser mäßige Wert hier und da ungünstig auf. Insbesondere für die Stadt sind die rund 2,16 m Breite inkl. Außenspiegel suboptimal, jedoch ist mancher SUV-Konkurrent in der Mittelklasse inzwischen noch breiter. Mit gut 4,79 m ist der Tayron nicht zu lang, im Vergleich zum aktuellen Passat sogar 12 cm kürzer.

✗ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reifenpannenset behelfen. Das kann aber nur bei kleinen Beschädigungen eine Notlösung sein und eine Weiterfahrt ermöglichen. Ein deutlich hilfreicheres Reserverad ist für den eHybrid nicht lieferbar.

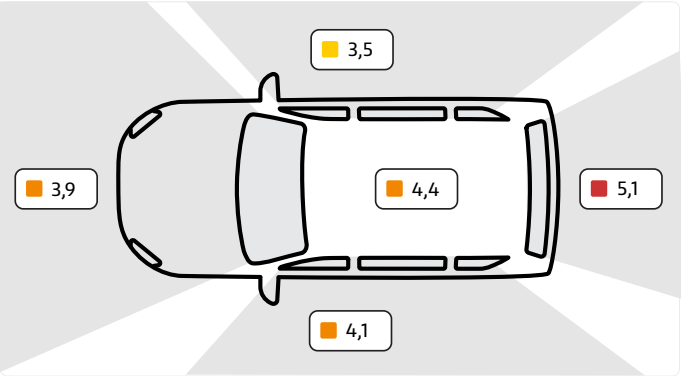
2,5 Licht und Sicht

Die Abmessungen des Tayron lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hinten hilft die steile Heckscheibe, das Ende zu kalkulieren. Nach vorn fällt es dagegen nicht so leicht, weil die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Man hat insgesamt einen ordentlichen Überblick auf das Verkehrsgeschehen, weil die erhöhte Sitzposition die Übersicht erleichtert. Gerade die hinteren Dachsäulen sind aber sehr breit ausgeführt, das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die am Ende nur ausreichend ausfällt.

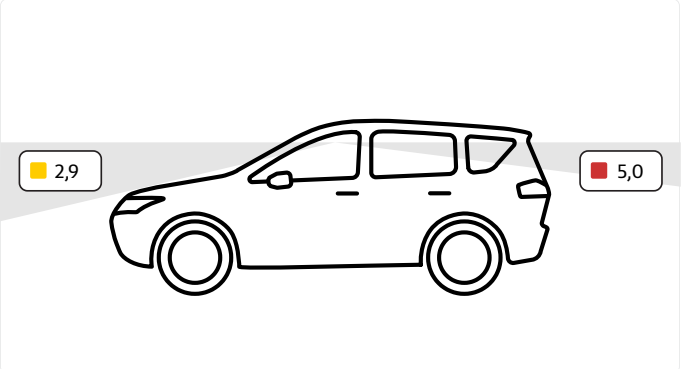
Die erhöhte Sitzposition verbessert den Überblick über das Verkehrsgeschehen - hilft aber nicht gegen breite Dachsäulen. Diese schränken die Sicht gerade nach schräg hinten ein.

© ADAC e.V.

✓ Mit allerlei Assistenzsystemen soll das Rangieren erleichtert werden. So gibt es beim Elegance serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera, die sich gegen Aufpreis um weitere Kameras an Front und Seiten ergänzen lässt. Die Heckkamera klappt bei Nichtgebrauch zwar nicht ein (um Verschmutzen bei schlechter Witterung zu vermeiden), wird aber immerhin mit einer kleinen Spritzdüse automatisch gereinigt. Ein Einparkassistent ist Serie, er lässt sich um die Funktion "Trainiertes Parken" erweitern - damit kann man eigene Parkplätze im Auto abspeichern und der Tayron parkt dann selbständig dort ein. Auch ist es möglich, über den optionalen Park Assist den Parkvorgang über ein kompatibles Smartphone von außerhalb des Fahrzeugs (aber zur Sicherheit in unmittelbarer Nähe) zu steuern. LED-Scheinwerfer sind im Tayron stets an Bord. HD-Matrix-LED-Scheinwerfer mit Kurven- und effektivem Abbiegelicht (inkl. automatischer Leuchtweitenregulierung) kosten einen sehr hohen Aufpreis, insbesondere da sie nur im Paket mit anderen Ausstattungen erhältlich sind. Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Mit der Matrix-Technik (über 19.000 steuerbare LEDs pro Scheinwerfer) ist auch ein dynamischer Fernlichtassistent an Bord, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Die Optionsscheinwerfer leuchten die Straße sehr gut aus, zusätzlich werden Lichteffektive auf die Straße vor dem Auto eingeblendet, z.B. imaginäre Fahrspuren oder -flächen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab - diese Funktion ist auch für den linken Außenspiegel im Assistenzpaket gegen Aufpreis erhältlich.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

1,9 Ein-/Ausstieg

✓ Durch die erhöhte Sitzposition wird das Ein- und Aussteigen im Tayron erleichtert. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 58 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher und breiter als beispielsweise beim Passat Variant, was im Grunde der einzige Kritikpunkt ist. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem Tayron nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgrifflampen auch aus den animierten Front- und Heckleuchten besteht (Option).

Das optionale schlüssellose Zugangssystem mit Sensoren an den Vordertüren und am Heck lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden. Letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den Tayron unerlaubt zu öffnen und zu starten. VW hat hier wie schon seit dem Golf VIII diese Sicherheitstechnik eingebaut.

1,1 Kofferraum-Volumen

✓ Das Gepäckabteil fasst großzügige 560 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 805 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 15 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 945 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.595 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es in kleinteiligen Fächern unter dem Kofferraumboden, dort finden etwa 55 l Platz.

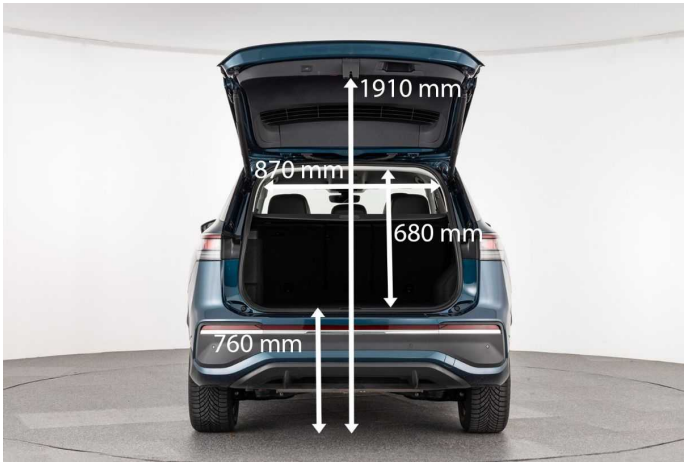
Ein klares Argument für den Tayron: sein üppiges Platzangebot. Das stellt er vorn wie hinten zur Verfügung, bietet im Kofferraum bis zu 1.595 l Stauraum. Kleinere Utensilien wie die Ladekabel, das Trennnetz und das Kofferraumrollo lassen sich unter dem Boden verstauen.

© ADAC e.V.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen; der elektrische Antrieb dafür ist Serie. Ebenso serienmäßig kommt die Elegance-Ausstattung mit der Öffnungs- und Schließfunktion über einen berührungslosen "Fußkick" unter die Heckschürze. Selbst 1,90 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar mit Kunststoff ummantelt ist, aber deutlich absteht. Der Kofferraum wird über zwei LED-Lampen seitlich links und rechts erhellt.

Die Ladekante liegt rund 76 cm über der Straße und damit ziemlich hoch - das macht das Beladen mit schwerem Gepäck anstrengend. Innen ergibt sich eine nur zwei Zentimeter kleine Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden - kaum der Rede wert, insbesondere das Ausladen fällt damit leicht. Man hat auch bei umgeklappter Rückbank einen weitgehend ebenen Ladeboden ohne störende Stufe im Bereich der geklappten Rücksitzlehnen, so dass lange Gegenstände einfach durchgeschoben werden können.



Der elektrische Antrieb für die Heckklappe samt Komfortöffnung und -schließung sind Serie. Die Klappe öffnet ausreichend hoch, gibt eine große Ladeöffnung frei. Weniger kommod: Die Ladekante liegt 76 cm hoch, das Gepäck muss recht weit angehoben werden.

1,3 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Für lange, schmale Gegenstände wie Skier genügt es, den mittleren Teil umzulegen. Das Umklappen gelingt leicht, entweder vom Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen kann man praktisch nichts falsch machen, denn die Gurte haben zwar keine eigenen Halterungen, können aber auch nicht eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Es gibt zwei praktische Fächer links und eines rechts im Kofferraum, worin sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen sowie drei ausklappbare Taschenhaken zur Verfügung. An weiteren Haken lässt sich ein praktisches Netzprogramm aus dem Zubehör-Katalog befestigen. Sofern man keine elektrische Sitzeinstellung ordert, bekommt man serienmäßig einen Beifahrersitz mit umklappbarer Lehne - dann können besonders lange Gegenstände im Tayron transportiert werden.

2,0 Innenraum

2,3 Bedienung

✓ Nach zahlreichen Optimierungen bei Software und Hardware in anderen Modellen hat VW im aktuellen Tayron ein stabil und zügig arbeitendes Infotainmentsystem verbaut. Gegen Aufpreis gibt es das serienmäßig 12,9 Zoll große Zentraldisplay über der Mittelkonsole im 15-Zoll-Format. Das größere Display bringt beispielsweise mehr programmierbare Schaltflächen am oberen Displayrand mit.

Die Klimabedienung klappt einfach, auch weil die Sensorflächen unterhalb des Monitors beleuchtet sind - endlich kann man unter allen Lichtbedingungen sehen, wo es wärmer oder kälter wird und wo die Lautstärke regulierbar ist. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Wer noch tiefer ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es manchen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. An die ablenkungsarme Bedienung des Vorgängermodells, das noch ein separates Klimabedienteil besaß, reicht der Tayron aber nicht heran - auch Skoda hat dies mit seinen "Smart Dials" besser gelöst. Die Lautstärke kann über einen Drehknopf auf der Mittelkonsole reguliert werden. Über diesen Dreh-Drücksteller mit integriertem rundem Display kann man auch die Fahrmodi einstellen.

Am oberen Bildschirmrand des Zentraldisplays kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen. So geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen

© ADAC e.V.

Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt.

Im Gegensatz zu den ID-Modellen verbaut VW bei den Verbrennerfahrzeugen wie dem Tayron nach wie vor große Instrumentendisplays. Diese bieten einen hohen Informationsgehalt und lassen sich bis zu einem gewissen Grad individualisieren. Im Vergleich zu früheren VW-Modellen eine tiefgreifende Änderung ist die Platzierung des Getriebewählhebels - der ist nun an die Stelle des rechten Lenkstockhebels gewandert. Die Fahrtrichtungswahl über Drehen des Hebels ist nicht so intuitiv wie das hoch und runter drücken bei manchem Konkurrenten, insgesamt lässt sich der Hebel im Alltag aber gut bedienen. Die Scheibenwischer-Funktionen musste der linke Lenkstockhebel aufnehmen, der nun reichlich überladen wirkt - wobei man mit den Bedienelementen recht schnell zurecht kommt. Mehrere kleine Hebelchen an Vorder- und Oberseite des größeren Hebels für die vorderen und hinteren Wischer scheinen jedoch nicht der Weisheit letzter Schluss.

Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Fahrer- und Beifahrersitz können manuell eingestellt werden (die komplette elektrische Einstellung mit Memory-Funktion kostet Aufpreis und ist nicht im Testwagen verbaut). Weitere Vorteile des Tayron gegenüber den ID-Modellen: Das Lenkrad hat mechanische Tasten und keine Sensorflächen, deren Bedienung lenkt weit weniger ab und gelingt treffsicherer. Zudem gibt es vier Fensterheberschalter in der Fahrertür (die ID-Modelle bieten nur zwei mit umständlicher Umschaltfunktion), alle Fensterheber verfügen über eine Automatikfunktion und eine zuverlässigen Einklemmschutz.

VW verbessert das Infotainmentsystem kontinuierlich. Flüssig und stabil läuft es schon länger, durch weitere Software-Optimierung soll die Bedienung einfacher und eingängiger werden. Dafür gibt es zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten, u.a. Schnellwahltasten für akustische Tempowarnung und Spurhalteassistent.

1,6 Multimedia

✓ Im Multimediabereich ist der neue Tayron auf dem aktuellen Stand - für vieles muss man allerdings Aufpreis bezahlen. Wobei Details wie ein gegen Aufpreis von 12,9 auf 15 Zoll vergrößerter Infotainment-Bildschirm nicht überlebensnotwendig sind. Optional erhält man ein Soundsystem von Harman Kardon mit zehn Lautsprechern, einem zusätzlichen Subwoofer und 700 Watt Gesamtleistung, welches das schon gute serienmäßige Soundsystem erweitert. Extra kostet das Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Live-Traffic, wobei die Funktionalität ab Werk verbaut wird und damit eine spätere Freischaltung problemlos möglich ist. Die erweiterte Sprachsteuerung IDA und eine aktuell noch teilweise, künftig umfassende Integration des KI-Assistenten ChatGPT sind ebenfalls im Infotainment-Paket "Discover" enthalten. Wie auch die zwei induktiven Ladeschalen für Handys, die VW nicht kostenfrei im Tayron mitgeben will. Das Multimedia-Paket erweitert überdies die beiden vorderen USB-C-Anschlüsse um zwei weitere für die Rückbank. Ein digitaler Radioempfang (DAB+), die

© ADAC e.V.

Smartphone-Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay (beides auch kabellos) sowie USB-C-Anschlüsse vorn sind dagegen Serie. Über die Handy-App kann man den Status seines Tayron abrufen, z.B. Standort, Tankfüllstand, anstehende Wartungen oder die Plugin-Hybrid-Funktionen (u.a. Laden, Klimatisieren). Der optionale Park Assist Pro ermöglicht es, den Tayron von außerhalb des Fahrzeugs mit einem kompatiblen Smartphone automatisch ein- und auszuparken.

Volkswagen bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z. B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet – sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt.

✕ Einen 12-V-Anschluss findet man nur vorn und im Kofferraum, im Bereich der Rücksitze muss man ohne die praktische Steckdose auskommen. Das ist ungünstig, weil beispielsweise die meisten Kühlboxen nicht mit USB-C-Anschlüssen betrieben werden können.

1,9 Raumangebot vorn

✓ Die Vordersitze des Tayron lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit über 2,15 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Das optionale große Panorama-Schiebedach würde etwas Kopffreiheit kosten, was angesichts der "Reserven" aber kaum der Rede wert ist. Die Innenbreite liegt im guten durchschnittlichen Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der großen Glasfläche des optionalen Panorama-Schiebedachs. Bei nächtlichen Fahrten gefällt die mehrfarbig konfigurierbare Ambientebeleuchtung, sie verleiht dem Innenraum im Dunkeln mehr Tiefe und lässt ihn dadurch größer wirken.

1,4 Raumangebot hinten

✓ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten theoretisch für 2,20 m große Menschen aus - es gibt also fürstlich Platz auf der Rückbank. Limitierend ist wenn dann die Kopffreiheit, denn ab etwa 2,05 m Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze, die Ambientebeleuchtung von vorn setzt sich in den hinteren Türverkleidungen fort.

Die Rückbank lässt sich längs verschieben, die Lehnenneigung variieren. Sind die Sitze nach hinten gerutscht, ergibt sich eine fürstliche Beinfreiheit. Auch über den Köpfen gibt es reichlich Raum. Ob ausladende Kindersitze oder große Erwachsene, hier findet jeder seinen entspannten Platz.

2,6 Innenraum-Variabilität

Der Tayron eHybrid kommt serienmäßig mit einer dreigeteilt umklappbaren Rückbank. Zusätzlich lässt sich diese asymmetrisch geteilt längs verschieben oder die Lehnenteile in der Neigung variieren. Ausbaubar sind die Rücksitze jedoch nicht. Die optionale Konfiguration als Siebensitzer ist für den Plug-in-Antrieb nicht zu haben. Das Angebot an Ablagen ist vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird auch induktiv geladen. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l-, hinten 1-l-Flaschen, alle vier sind mit Teppich ausgeschlagen. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber nicht gekühlt oder abschließbar. Auch muss man auf Filz verzichten, der mögliche Klappergeräusche unterbinden könnte.

1,5 Komfort

1,4 Federung

✓ Serienmäßig besitzt der Tayron 1.5 eHybrid das DCC-Fahrwerk mit einzeln steuerbaren 2-Ventil-Dämpfern (DCC pro). Ein reines Sportfahrwerk ist nicht lieferbar.

Wie auch bei den anderen neueren VW-Modellen kann man im Tayron die Dämpferhärte in vielen Zwischenschritten fein einstellen - hier muss man aber schon einen sehr feinfühligen Tag erwischen, um jede Abstufung auch tatsächlich zu spüren. Die beiden "Extreme" jenseits von Comfort oder Sport kann man aber gut unterscheiden. Neben dem leicht spröden Ansprechen auf Fahrbahnkanten ist es vor allem die in Comfort ausgeprägtere Neigung zum gemächlichen Nachschwingen, die den Unterschied macht. Selbst im Modus Sport aber wird der Tayron nicht zum kompromisslosen Sportler - letztendlich hat man die Wahl zwischen viel Komfort und wenig Komfort, dafür aber mehr Verbindlichkeit im Verhältnis zur Straße.

VW versteht es, einen guten Kompromiss zwischen Komfort und Dynamik zu bieten. Innerorts spürt man nur grobe Unebenheiten und derbe Kanten, ansonsten bügelt insbesondere der Comfort-Modus die meisten Unzulänglichkeiten der Fahrbahn weg. Auch außerorts wird man von schlechter Fahrbahn kaum behelligt, ohne dass die Verbindlichkeit auf kurvigen Strecken darunter leiden würde. Auf der Autobahn zeigt sich

© ADAC e.V.

das Fahrwerk im besten Sinne unauffällig, macht seine Arbeit im Hintergrund und bietet einen sehr guten Federungskomfort.

1,9 Sitze

✓ Serienmäßig verbaut VW im Tayron in der Elegance-Ausstattung Sport-Komfortsitze. Auf der Fahrerseite ist dieser als ergoActiv-Sitz ausgeführt - er bietet gegenüber der Beifahrerseite damit zusätzlich eine Neigungseinstellung und eine ausziehbare Oberschenkelauflage (beides manuell). Die Vordersitze im Testwagen gefallen mit gutem Sitzkomfort und verfügen über eine elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze, so dass auch empfindliche Rücken eine passende Abstützung finden sollten. Die effektive Massagefunktion mit von oben bis unten in der Lehne verteilten Druckelementen ist im optionalen Sitzkomfortpaket enthalten.

Die Konturen der Flächen und Lehnen sind angemessen, im Schulterbereich extra verbreitert. Die Kopfstützen lassen sich in Höhe und Reichweite justieren. Am guten Seitenhalt und der angemessenen Sitzposition gibt es nichts auszusetzen, damit gelingen auch lange Strecken entspannt.

In der zweiten Reihe geht es nicht ganz so bequem zu wie vorn, doch auch dort kann man es gut aushalten. Lehne und Sitzfläche sind ausreichend konturiert. Große Erwachsene würden sich eventuell ein wenig mehr Oberschenkelunterstützung wünschen, jedoch können sie aufgrund der üppigen Platzverhältnisse ihre Beine bequem ausstrecken. Die Lehnenneigung lässt sich zweigeteilt (60:40) mehrstufig anpassen.

2,4 Innengeräusch

✓ Der Tayron Elegance bringt serienmäßig geräuschdämmende Doppelverglasung in den seitlichen Scheiben mit. Welchen Beitrag diese Maßnahme genau leistet, lässt sich schwer beziffern - das Gesamtergebnis ist in jedem Fall gut und angenehm. Der Geräuschkomfort bei ruhiger Fahrweise kann vollauf überzeugen. Ruhig sollte die Fahrweise deshalb sein, weil bei flotter Fahrt öfter der Verbrenner zugeschaltet wird und dieser nur bei niedrigen Drehzahlen dezent im Hintergrund bleibt. Abseits hoher Leistungsanforderung gefällt der Antrieb aber mit Zurückhaltung.

Fährt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,6 dB(A). Das ist ein guter Wert, der entspanntes Reisen auch auf langen Strecken begünstigt. Der Fahrzeugboden ist einwandfrei verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man immerhin in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind Abrollgeräusche deutlicher zu hören. Windgeräusche sind allenfalls bei Autobahntempo wahrnehmbar.

✗ So angenehm leise der Elektromotor arbeitet, der nur durch leises Surren zu hören ist, so akustisch unwirsch macht der Vierzylinder-Benziner auf sich aufmerksam, sobald er die Marke von 3.000 1/min überschreitet. Insbesondere beim Ausdrehen klingt das Aggregat angestrengt und dröhnig.

0,8 Klimatisierung

✓ In der Ausstattung Elegance hat der Tayron eine Menge Komfortdetails serienmäßig an Bord. Dazu gehört eine Dreizonen-Klimaautomatik, mit der auch die Fondpassagiere separat ihre Temperatur regeln können. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Die Umluftautomatik ist Serie. Darüber hinaus sind aufpreisfrei an Bord die Sitzheizung vorn und Lenkradheizung sowie getönte Scheiben hinten und Fensterrollos in den hinteren Türen. Dagegen Aufpreis kosten eine Sitzheizung für die hinteren Sitze, Sitzbelüftung für die Vordersitze und eine drahtlos beheizbare Frontscheibe. Letztere ist ein sehr empfehlenswertes Extra, weil sie dank zusätzlicher Beschichtung die Erwärmung des Innenraums im Sommer signifikant reduziert. Die Standklimatisierung ist dank Plug-in-Hybridantrieb immer Serie - der Innenraum lässt sich nach Bedarf heizen oder kühlen, solange noch ausreichend Strom in der Batterie ist.

1,9 Antrieb

1,8 Fahrleistungen

✓ Mit seinen 1,5 Litern Hubraum und Turboaufladung leistet der Vierzylinder-Turbobenziner 150 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) ein Elektromotor mit 115 PS und maximal 330 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 204 PS und 350 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt das stattliche SUV trotz seines Leergewichts von über 1,9 t sehr zügig – beim Anfahren oder niedrigem Tempo kommen dann die Vorderräder sogar an ihre Haftungsgrenze.

Gerade die Zwischenspurts sind schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 4,6 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,7 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der Tayron eHybrid in unter einer Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist beachtlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindrucken, seine 330 Nm Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen dem Tayron jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn von 60 auf 100 km/h geht es in 8,0 s.

VW verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,6 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im Hybridmodus kann der Elektromotor aber auch bei deutlich höheren Geschwindigkeiten den Tayron alleine in Schwung halten, wenn gerade wenig Leistung abgefordert wird.

© ADAC e.V.

Der Fahrer kann zudem aus zwei Fahrmodi (Elektrisch und Hybrid) auswählen, welche die grundsätzliche Nutzung der Antriebe entsprechend priorisieren. Zusätzlich kann ein gewisser Ladestand der Batterie reserviert werden, beispielsweise für eine spätere rein elektrische Fahrt in der Stadt. In der Testvariante Serie sind die wählbaren Fahrmodi wie Eco und Sport. Sie wirken sich auf das Ansprechen der Antriebskombination und die Getriebesteuerung aus.

2,2 Laufkultur

✓ Immerhin bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Vierzylinder-Benziner weitgehend kultiviert. Jedoch ist der Kontrast zum elektrischen Fahren deutlich. Während man vom Elektromotor bis auf ein dezentes Surren praktisch nichts wahrnimmt, brummt der Benziner ab rund 3.000 1/min vernehmlich unter der Motorhaube. Im Innenraum sind dann am Lenkrad auch leichte Vibrationen zu spüren, umso deutlicher, je weiter die Drehzahl ansteigt. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung kaschiert eine eventuelle Anfahrschwäche. Rein von der Leistung her gesehen hat der Turbobenziner ein weit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung ist im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Rein elektrisch angetrieben ergeben sich bei hoher Leistungsabforderung rund um die Schaltvorgänge spürbare und in der Leistungsanzeige deutlich sichtbare Zugkraftschwankungen.

1,8 Getriebe

✓ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe bietet durch sein ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser oder die Leistungsanzeige im Elektrobetrieb verraten sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein. Nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, wobei der Verbrenner ausgesprochen geschmeidig ab- und angeschaltet wird. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe, indem man den rechten Lenkstockhebels dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und runterzuziehen wäre intuitiver. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, die Gesamtübersetzung hat VW für heutige Verhältnisse vergleichsweise kurz gewählt, was sicherlich auch den nur sechs Gängen geschuldet ist. Dafür sind die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen recht klein. Den Antrieb empfindet man mit dieser Abstimmung umso dynamischer, der Effizienz scheint es nicht zu schaden, wie sich im Kapitel Verbrauch zeigt. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.800 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,4 Fahreigenschaften

2,5 Fahrstabilität

✓ Der Tayron kommt als eHybrid Elegance serienmäßig mit dem adaptiven Fahrwerk DCC pro. Damit fährt er insgesamt sicher über die Straßen und lässt sich weder von engen Kurven noch von moderaten Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei - es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Die komfortorientierte Fahrwerksabstimmung führt jedoch zu ausgeprägteren Karosseriebewegungen, wenn man kurvige und wellige Straßen sportlich ambitioniert durcheilt - das liegt dem SUV spürbar weniger als das gemütliche und entspannte Cruisen. Auch im Sportmodus der elektronischen Dämpferregelung wird der Tayron nicht wirklich zum Dynamiker, die Karosseriebewegungen werden zwar spürbar gedämpft, sind aber immer noch vorhanden. Wer beim Anfahren beherzt aufs Gaspedal stiefelt, provoziert durchdrehende Vorderräder, insbesondere beim Abbiegen. Die Traktionskontrolle bringt die Räder schnell unter Kontrolle, aber das schnell einsetzende Drehmoment des Elektromotors und das hohe Fahrzeuggewicht sind eine Herausforderung. Allradantrieb gibt es für die eHybrid-Modelle jedoch nicht.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Tayron eHybrid immerhin eine zufriedenstellende Vorstellung ab. Er reagiert insgesamt gut auf die Lenkbefehle - hier helfen ihm die optionalen Sportreifen etwas, sie bieten etwas mehr Seitenführungsfähigkeiten als die auf niedrigen Rollwiderstand ausgelegten Serienreifen. So drängt das Heck nicht so deutlich nach außen und das ESP kann effektiver regeln, um das SUV besser auf Kurs halten zu können. Die erheblichen Karosseriebewegungen lassen den Tayron weniger souverän wirken, man darf sich davon aber nicht irritieren lassen. Der Wolfsburger fährt sich sicher, das ESP behält alles unter Kontrolle. An sportliche Ambitionen denkt man aber nicht.

2,0 Lenkung

✓ Die Progressivlenkung (variable Übersetzung, um die Mittellage weniger direkt und mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter ausgelegt) ist in der Testvariante serienmäßig verbaut. Damit liegt die Umdrehungszahl beim Lenken von Anschlag zu Anschlag bei 2,2. Die Lenkung des Tayron fühlt sich verbindlich an, wirkt durch ihre Leichtgängigkeit aber etwas entkoppelt vom Straßengeschehen. Die Rückmeldung geht in Ordnung, die Zentrierung gefällt und ermöglicht entspanntes Fahren auch auf langen Strecken. Antriebseinflüsse in der Lenkung fallen kaum auf. An der Zielgenauigkeit gibt es nichts auszusetzen, der Tayron lässt sich präzise steuern. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl in zwei Stufen variieren.

2,7 Bremse

Das Bremsgefühl im Alltag ist etwas gewöhnungsbedürftig, aber unproblematisch. Gerade wenn man über die

© ADAC e.V.

Rekuperationsverzögerung hinaus in den mechanischen Bremsbereich kommt, ist vergleichsweise mehr Kraft und Pedalweg erforderlich als man das von bisherigen rein mechanischen Bremsen gewohnt ist. Damit kann man letztlich gut zurechtkommen, vertrauenserweckender wäre aber ein optimiertes Zusammenspiel zwischen Rekuperationsbremsung und Wirkung der mechanischen Bremsen an den Rädern. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit könnte jedoch besser sein. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Tayron eHybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis.

1,5 Sicherheit

1,3 Aktive Sicherheit

✓ Der VW Tayron hat in der Elegance-Ausstattung viele Assistenten serienmäßig an Bord. Immer dabei sind der Notbremsassistent, die Abstands- und Kollisionswarnung, der Kreuzungs- sowie der Spurwechselassistent samt Ausstiegswarnung und Querverkehrwarner für das Heck. Die Verkehrszeichenerkennung fährt ebenso immer mit wie der Geschwindigkeitsbegrenzer und der adaptive Tempomat ACC. Die Erweiterung des serienmäßigen Lenkassistenten um eine Spurwechselautomatik (assistierter Spurwechsel auf Autobahnen) kann man zusätzlich ordern (Assistenzpaket IQ.DRIVE). Dann ist auch ein Notfallassistent dabei, der im Falle eines ohnmächtigen Fahrers den Tayron eigenständig zum Stehen bringt. Gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display mit Projektion in die Scheibe, das zumindest rudimentär auch Infos von den Assistenten einblendet. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem kostet für den Tayron extra, nur das indirekt messende ist Serie.

Die neue Fahrerüberwachung agiert meist zurückhaltend, warnt ab und an jedoch übereifrig. Die bei jedem Fahrzeugstart aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen piepst vergleichsweise dezent, sie lässt sich nun auch über einen Schritt deaktivieren, wenn man in der oberen Shortcut-Leiste den entsprechenden Button abgelegt hat. Eine Deaktivierung über zwei Bedienschritte ist für den Spurhalteassistenten möglich, die nötige Schaltfläche kann man im Funktionsmenü ablegen. In der Regel funktionieren die Assistenten sinnvoll und zurückhaltend, sie wirken dadurch nicht übergriffig und können einen echten Mehrwert für mehr Sicherheit bieten.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent
- Ausstiegswarnung
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Autobahnassistent
- Spurwechselautomatik
- Notfallassistent
- Insassenschutzsystem proaktiv
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend

Nicht erhältlich

- Tempomat

1,4 Passive Sicherheit

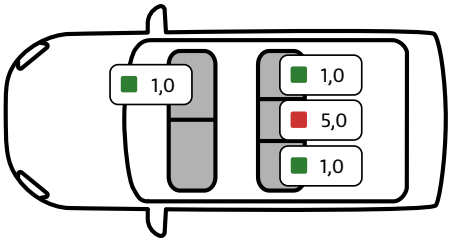
✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der VW Tayron 87 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 05/2025). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Centerbag zwischen den vorderen Sitzen bringt der Tayron immer mit. Die hinteren Seitenairbags sind ebenfalls serienmäßig an Bord, Knieairbags dagegen nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,85 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich

© ADAC e.V.

anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Gegen Aufpreis gibt es das Proaktive Insassenschutzsystem, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar (in Heckklappe und seitlichem Fach). Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraumtrennnetz ab Werk gibt es nicht, kann aber gegen Aufpreis geordert werden. Der Tayron hat immerhin in allen vier Türen Reflektoren verbaut, so dass im Dunkeln offene Türen leichter zu sehen sind.

1,8 Kindersicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Tayron 85 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Die Voraussetzungen für Kindersitze im Tayron sind sehr gut, dennoch empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann entweder über versenkte Stellschrauben direkt in den Türen oder einzeln über Tasten in der Fahrertür aktiviert werden - eine perfekte Lösung.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,4 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Der Fußgängerschutz ist beim Tayron gut - SUVs genießen ansonsten oft einen zweifelhaften Ruf. VW hat aber die Front vergleichsweise weich gestaltet, so dass sie bei einem Zusammenstoß mit einem Passanten ausreichend nachgibt. Einzig die Randbereiche der Motorhaube bergen ein höheres Verletzungsrisiko. Auch die A-Säulen sind wie üblich sehr stabil ausgelegt, so dass dort ein hohes Risiko für Verletzungen besteht. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,8 Umwelt

2,8 Verbrauch

Startet man mit dem Tayron eHybrid mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus der ADAC Verbrauchsmessung (gemischter Betrieb) 98 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. VW gibt als Reichweite nach WLTP für die Testversion 111 km an, was bei verhaltener Fahrweise und warmen Außentemperaturen auch möglich ist. Der gemessene reine Stromverbrauch liegt bei 23,5 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plug-in-Hybriden ist das ein guter Wert, für ein reines Elektroauto wäre dieser etwas erhöht. Grundsätzlich bietet der Plug-in-Antriebsstrangs von Volkswagen eine gute Effizienz, der hohe Karosserieaufbau und das stattliche Gewicht sind aber kontraproduktiv.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 6,3 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert bei etwas vorausschauender Fahrweise problemlos unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des Plug-in-Systems genutzt werden können. VW setzt im aktuellen eHybrid-System auf den aktuellsten Vierzylinder-Benziner, den 1.5 l TSI evo2. Der verfügt über die neuesten Spritspartechnologien wie Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Verbrennung im Miller-Zyklus, nur die Zylinderabschaltung kommt nicht zum Einsatz. Die aufwendigen Maßnahmen lohnen sich jedoch, das Spritsparpotenzial des Benziners ist beachtlich. Trotz der zusätzlichen Technik und des höheren Gewichts verbraucht der Tayron eHybrid mit leerer Batterie nicht mehr als die Mildhybridversionen als 1.5 eTSI. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 5 l/100 km reduziert.

Weil in den Kickdown-Phasen im Autobahnabschnitt des Messzyklus zeitweise der Verbrenner mitläuft, wurde für den ADAC Autotest insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 8,3 kWh + 3,9 l pro 100 km ermittelt.

Plug-in-Hybride können Verbrauchsvorteile bringen, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. VW kommt mit dem Tayron eHybrid dem Ideal schon näher. Zum einen ist die Batterie mit nutzbaren 19,7 kWh vergleichsweise groß und ermöglicht so eine gute elektrische Reichweite. Darüber hinaus kann dreiphasig mit bis zu 11 kW an Wallboxen (AC, Wechselstrom) geladen werden - gut zwei Stunden sind zum Vollladen

© ADAC e.V.

ausreichend. Falls das noch zu lange ist, kann über CCS (Gleichstrom) der Stromspeicher aufgefüllt werden - standardmäßig mit bis zu 50 kW. Dann ist die Batterie in rund 40 Minuten voll geladen. Ein enormer Vorteil ist damit die Kompatibilität, weil praktisch jede Lademöglichkeit genutzt werden kann. Die hohe Ladeleistung macht es nun auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Benzinverbrauch zu reduzieren. Das Einsatzspektrum des Tayron eHybrid erweitert sich damit enorm.

2,7 Umwelteinfluss

Der Tayron ist mit seinen 4,79 m nicht gerade kurz, aber auch noch nicht so lange wie beispielsweise der Passat, der inzwischen über 4,90 m misst. Seine Breite ist mit 1,85 m (ohne Außenspiegel) ebenfalls moderat für seine Fahrzeugklasse. Damit belegt er eine Verkehrsfläche von knapp 8,9 qm - für Standardparkplätze noch ausreichend. Das Leergewicht von etwas über 1,9 t ist absolut gesehen stattlich, im Vergleich zu den Konkurrenten aber gar nicht so hoch - erst recht, wenn man Plug-in-Hybride miteinander vergleicht. Das Vorbeifahrgeräusch des Tayron eHybrid liegt bei 65 dB(A), ein guter Wert.

2,9 Autokosten

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstiegspreis für den Tayron als eHybrid in der Elegance-Ausstattung liegt bei 59.170 Euro - das waren mal Preisregionen eines VW Touareg. Da letzterer preislich in den vergangenen Jahren aber völlig abgedriftet ist, war wieder Platz für ein geräumiges SUV. Fairerweise muss man anerkennen, dass der heutige Tayron so groß ist wie ein früherer Touareg ausfällt. Als eHybrid verfügt er zudem über einen aufwendigen Antriebsstrang, bestehend aus Verbrenner, Elektromotor und großer Batterie. Und die Ausstattung ist in der Elegance-Ausführung durchaus umfangreich, mehr als man es früher von VW gewohnt war. So sind alle nötigen und erwarteten Assistenten im Sicherheitsbereich mit an Bord. Auch beim Komfort muss man kaum die Aufpreisliste bemühen, denn Annehmlichkeiten wie eine Dreizonen-Klimaautomatik, das schlüssellose Zugangssystem oder sogar das adaptive Fahrwerk sind ebenfalls serienmäßig.

Die Steuer liegt bei 30 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig (Haftpflicht 13, Teilkasko 20, Vollkasko 20). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen. Hier hat das neue Hybridsystem einen Vorteil gegenüber dem Vorgängersystem, denn das musste alle 15.000 km und jährlich zum Ölservice, was es gerade für Wenigfahrer vergleichsweise teuer gemacht hat.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tayron 1.5 eTSI Life DSG	Tayron 2.0 TSI OPF Life 4MOTION DSG	Tayron 1.5 eHybrid OPF Life DSG	Tayron 1.5 eHybrid OPF R-Line DSG	Tayron 2.0 TSI OPF R-Line 195 4MOTION DSG	Tayron 2.0 TDI SCR Life DSG	Tayron 2.0 TDI SCR Life 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1498	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	150 (204)	200 (272)	195 (265)	110 (150)	142 (193)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	-	110	130	-	-	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	350/1500	400/1500	400/1650	360/1600	400/1750
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	230	210	215	240	210	224
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,1 l S	7,5 l S	1,5 l S 13,8 kWh	1,7 l S 14,0 kWh	8,5 l S	5,4 l D	6,2 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)			19,7 (n)	19,7 (n)			
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	139	169	33	38	192	141	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/22/21	13/23/22	13/20/20	13/20/20	13/24/22	13/24/23	13/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	131	223	30	30	289	289	344
Preis [Euro]	46.925	52.320	54.975	63.770	65.340	49.460	55.390

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up
Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

© ADAC e.V.

Herstellerangaben

Plugin-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	6-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,5 l
CO_2-Ausstoß	35 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,59 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.792/1.853/1.666 mm
Leergewicht/Zuladung	1.938/562 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	705/1.915 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	25,7/19,7 kWh
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,6 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße	235/50 R19 103V
Reifen	Michelin Primacy 4
Wendekreis	11,9 m
Autotest-Verbrauch	8,3 kWh + 3,9 l/100 km
Reichweite	810 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.916/584 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	560 l 945/1.595 l

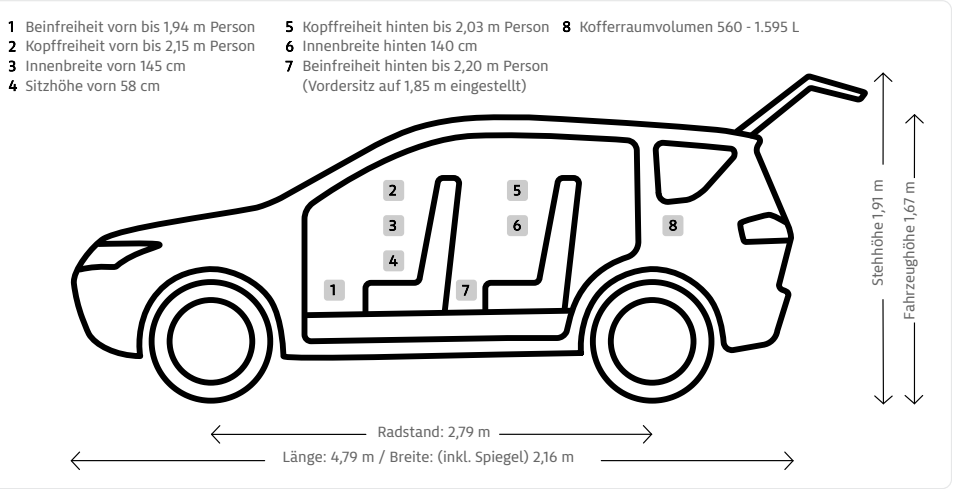
Kosten

(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	134 Euro
Fixkosten	130 Euro
Werkstattkosten	88 Euro
Wertverlust	622 Euro
Monatliche Gesamtkosten	974 Euro
Steuer pro Jahr	30 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/20
Basispreis getestete Variante	59.635 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

	EZ 07.10.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.550 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	3.247 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	Software 2650, Hardware H10



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/2.360 Euro° (Paket)
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/2.360 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/975 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.360 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie

Innen	
Navigationssystem	1.360 Euro° (Paket)
USB vorn/hinten	Serie/1.360 Euro° (Paket)
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	1.360 Euro° (Paket)
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/975 Euro° (Paket)
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	2.000 Euro (Paket)
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/600 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen	
Anhängerkupplung	1.260 Euro (Paket)
Metalliclackierung	ab 860 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.395 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,0**
Autokosten	**2,9**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,0**
Verarbeitung	2,2
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	1,9
Kofferraum-Volumen	1,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,3
Innenraum	**2,0**
Bedienung	2,3
Multimedia	1,6
Raumangebot vorn	1,9
Raumangebot hinten	1,4
Innenraum-Variabilität	2,6
Komfort	**1,5**
Federung	1,4
Sitze	1,9
Innengeräusch	2,4
Klimatisierung	0,8
Antrieb	**1,9**
Fahrleistungen	1,8
Laufkultur	2,2
Getriebe	1,8
Fahreigenschaften	**2,4**
Fahrstabilität	2,5
Lenkung	2,0
Bremse	2,7
Sicherheit	**1,5**
Aktive Sicherheit	1,3
Passive Sicherheit	1,4
Kindersicherheit	1,8
Sicherheit ungeschützte Personen	2,4
Umwelt	**2,8**
Verbrauch	2,8
Umwelteinfluss	2,7

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

Stand: 31.07.2026
Test und Text: M.A. Martin Ruhdorfer

© ADAC e.V.

Bildergalerie

© ADAC e.V.