



## VW Tayron 2.0 TDI SCR Life DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Der Tiguan war bei VW schon immer sehr erfolgreich. Allerdings bezüglich seiner Fahrzeuglänge zu kurz, um mehr als fünf Plätze unterzubekommen. Daher haben die Wolfsburger 2017 die Langversion mit dem Zusatz Allspace an den Start gebracht. Die Nachfolgeneration hat jetzt einen eigenen Modellnamen bekommen: Tayron. Der ist auch wieder mit einer dritten Sitzreihe zu bekommen, teilt sich ansonsten die Technik mit seinem kürzeren Bruder Tiguan. Kleine Anmerkung am Rande: Die verlängerte Tayron-Plattform nutzt auch der Skoda Kodiaq. Ein alter Bekannter ist der Vierzylinder-Turbodiesel mit zwei Liter Hubraum und 150 PS sowie 360 Nm maximales Drehmoment. "Alt" ist am Motor ansonsten nichts, die neueste Technik und Abgasreinigung sorgt für sehr gute Effizienz und niedrige Emissionen. Fast 1.000 km Reichweite sind damit auch mit dem Tayron möglich. Das Fahrwerk ist komfortorientiert, insbesondere mit den adaptiven Dämpfern DCC pro ist man eher sanft wogend als mit dynamischer Ambition unterwegs. Wer nicht mehr als fünf Sitzplätze braucht, kann sich die dritte Sitzreihe sparen. Dann hat man einen riesigen Kofferraum, zusätzlich zum fürstlichen Platzangebot für die Menschen auf Vorder- und Rücksitzen. Die Bedienung orientiert sich am Tiguan; es gibt im Gegensatz zum Passat und ID.7 einen zusätzlichen Dreh-Drück-Knopf auf der Mittelkonsole, mit dem sich beispielsweise die Lautstärke regeln lässt. Es ist ein guter Weg in die richtige Richtung für mehr Bedienungsfreundlichkeit. Dazu passen auch die klar abgegrenzten und sauber rastenden Tasten auf dem Lenkrad. Weniger freundlich sind die Kostenvorstellungen - wobei VW hier leider nicht allein ist. Bei knapp 50.000 Euro gehts mit dem Diesel in Life-Ausstattung los. Zumindest 55.000 Euro sollte man einplanen, um ein sinnvoll ausgestattetes Modell zu erhalten. Viel Geld, auch wenn es inzwischen vergleichsweise viel Ausstattung dafür gibt. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Santa Fe, KIA Sorento, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq.

- ⊕ **effizienter Dieselmotor mit effektiver Abgasreinigung, komfortables Fahrwerk (insbesondere mit DCC pro), sehr viel Platz für Insassen und Gepäck, als Siebensitzer verfügbar, umfangreiche Sicherheitsausstattung**
- ⊖ **nur zwei Jahre Garantie (mehr gegen Aufpreis), Navigationsfunktion nur gegen Aufpreis, Fahrwerk mit Dynamikschwächen**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **3,3**

### Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

## 2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ Der neue Tayron wirkt innen wie außen wertig. Zumindest auf den ersten Blick, denn schaut man gerade im Innenraum genauer hin, dann sieht man schon einen gewissen Kostendruck, dem sich die Wolfsburger Entwickler unterwerfen mussten. Trotzdem 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 noch Optimierungspotenzial - hier ist beispielsweise ein ID.4 umfassender verkleidet. 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 silberfarbene Zierleisten sorgen für einen wertigen Eindruck. Teile des Armaturenbretts und der Türverkleidungen sind zusätzlich mit Leder überzogen und Kontrastnähten bestickt. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschäumung bzw. der Überzug mit dunklem Leder 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.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

⊕ Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 945 km - für ein stattliches SUV mit Dieselmotor und ohne Riesentank ein beachtliches Resultat. Der AdBlue-Tank fasst etwas überschaubare 12 l, muss daher auch zwischen den Wartungsintervallen nachgefüllt werden - das klappt praktisch über den Stutzen unter der Tankklappe. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei üppigen 630 kg - das reicht locker für vier Leute samt schwerem Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig praktische Schienen, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 100 kg betragen, das reicht auch noch für einen Fahrradträger

samt zweier schwerer E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu zwei Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst die üblichen 750 kg).

⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Tayron nicht lieferbar. Die Außenmaße sind alles andere als kompakt, mit 2,16 m Breite und 4,79 m Länge fährt man lieber nicht in enge Innenstädte. Der recht große Wendekreis von 11,9 m ist dabei keine Hilfe.

## 2,8 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. Mit allerlei Assistenzsystemen soll das Rangieren erleichtert werden. So gibt es beim Life serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera, die sich 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. Gegen Aufpreis erhält man einen Einparkassistenten und die Funktion "Trainiertes Parken" - man kann 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. Matrix-LED-Scheinwerfer mit Kurven- und effektivem Abbiegelicht (inkl. automatischer Leuchtweitenregulierung) kosten einen sehr hohen Aufpreis, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Mit der Matrix-Technik ist auch ein dynamischer Fernlichtassistent an Bord, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Die Optionsscheinwerfer leuchten die Straße gut aus, das Fernlicht könnte aber homogener erstrahlen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab - diese Funktion ist auch für den linken Außenspiegel im Assistenzpaket gegen Aufpreis erhältlich.

## 2,0 Ein-/Ausstieg

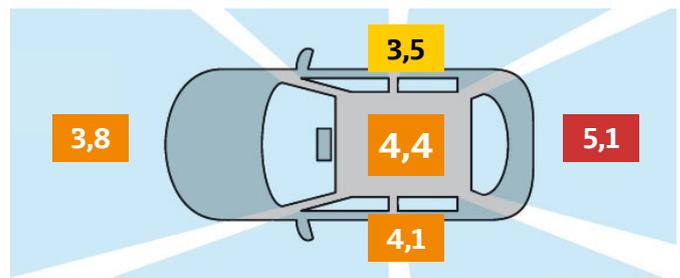
⊕ Das Ein- und Aussteigen wird durch die erhöhte Sitzposition im Tayron erleichtert. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 58 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher und breiter als beispielsweise beim Passat Variant, was im Grunde der einzige Kritikpunkt ist. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt's 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 Türgriffampen auch aus den animierten Front- und



Die erhöhte Sitzposition macht die Übersicht auf den Verkehr einfacher. Weniger günstig dagegen sind die breiten Dachsäulen hinten, sie schränken den Blick aus dem Tayron signifikant ein.

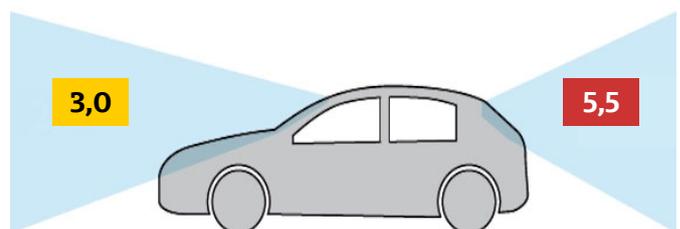
### Rundumsicht

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



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



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.

## 0,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Gepäckabteil fasst üppige 635 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 880 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 1.020 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.670 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es in kleinteiligen Fächern unter dem Kofferraumboden, dort finden etwa 20 l Platz (Testwagen inkl. optionalem Notrad).



Das Fahrzeug bietet ein Ladevolumen von 635 l bis 1.670 l, ergänzt durch 20 l unter dem Ladeboden.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen; einen elektrischen Antrieb dafür gibt es für die Life-Ausstattung gegen Aufpreis leider nur im sehr teuren Paket. Dann ist auch der schlüssellose Zugang an Bord, der die Öffnungs- und Schließfunktion über einen berührungslosen "Fußkick" unter die Heckschürze beinhaltet. 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 neun Zentimeter hohe Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden - diese lässt sich mit dem variablen Kofferraumboden in oberer Position auf rund einen Zentimeter verkleinern. Dann hat man auch bei umgeklappter Rückbank einen weitgehend ebenen Ladeboden ohne störende Stufe im Bereich der geklappten Rücksitzlehnen, so dass lange Gegenstände einfach durchgeschoben werden können.



Serienmäßig muss man die Heckklappe manuell bedienen. Gegen Aufpreis erhält man sie elektrisch angetrieben, dann lässt sich auch die Höhe beschränken - praktisch beispielsweise in Tiefgaragen. Unpraktisch dagegen ist die hohe Ladekante von 76 cm.

## 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 vier 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 eine Beifahrersitz mit umklappbarer Lehnen - dann können besonders lange Gegenstände im Tayron transportiert werden.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Nach zahlreichen Optimierungen bei Software und Hardware in anderen Modellen hat VW im neuen Tayron ein stabil und zügig arbeitendes Infotainmentsystem verbaut. Gegen Aufpreis gibt es das serienmäßig 12,9 Zoll große Zentralsdisplay über der Mittelkonsole im 15-Zoll-Format. 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 Ambientebeleuchtung, die Musik-Wiedergabe oder die Anzeige des Digital-Cockpits einstellen. Am oberen Bildschirmrand des Zentralsdisplays 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 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



Der VW Tayron verfügt über ein Infotainmentsystem mit einem optionalen 15-Zoll-Display und mechanische Tasten am Lenkrad. Der Blinkerhebel ist mit vielen Funktionen überladen worden.

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 elektrische Einstellung bleibt den höheren Ausstattungslinien vorbehalten). 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.

### 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ 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 überlebens-

notwendig 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 in den Infotainment-Paketen "Discover" bzw. "Discover Pro Max" enthalten. Wie auch die induktive Ladeschale für Handys, die VW nicht kostenfrei im Tayron mitgeben will. Die Multimedia-Pakete erweitern überdies die beiden vorderen USB-C-Anschlüsse um zwei weitere für die Rückbank. Ein digitaler Radioempfang (DAB+), die Smartphone-Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay (auch kabellos) sowie USB-C-Anschlüsse sind dagegen Serie. Über die Handy-App kann man den Status seines Tayron abrufen, z.B. Standort, Tankfüllstand und

anstehende Wartungen. Der optionale Park Assist Pro ermöglicht es, den Tayron von außerhalb des Fahrzeugs mit einem kompatiblen Smartphone automatisch ein- und ausparken. 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 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 nur die Kopffreiheit, 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.



Im Fond bietet der Tayron reichlich Platz, vor allem die Beinfreiheit ist absolut großzügig. Und selbst 2-Meter-Riesen reichen mit dem Kopf nicht bis an den Dachhimmel. Hier zeigen sich die Vorzüge des Fahrzeugkonzepts.

## 2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Tayron kommt serienmäßig mit einer dreigeteilt umklappbaren Rückbank. Zusätzlich lässt sich diese asymmetrisch geteilt längs verschieben oder die Lehnteile in der Neigung variieren. Ausbaubar sind die Rücksitze jedoch nicht. 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.

## 2,0 KOMFORT

### 1,5 Federung

Serienmäßig besitzt der Tayron 2.0 TDI ein Standard-Fahrwerk, ein reines Sportfahrwerk ist nicht lieferbar. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten adaptiven Dämpfer; VW bezeichnet das System mit einzeln steuerbaren 2-Ventil-Dämpfern als DCC pro.

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

### 2,6 Sitze

Die Seriensitze im Tayron Life bezeichnet VW als "Komfortsitze" - weitere Optionen gibt es für diese Ausstattungslinie nicht. Das ist aber nicht weiter schlimm, denn die Sitze im Testwagen bieten einen guten Sitzkomfort und verfügen über eine elektrische Vierwege-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 den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. Die Konturen der Flächen und Lehnen sind angemessen, im Schulterbereich extra verbreitert. Im Gegensatz zu den Sportsitzen kann man bei den Seriensitzen die Kopfstützen immerhin in der Höhe einstellen. Am

vernünftigen Seitenhalt und der - trotz des Verzichts auf eine Neigungseinstellung und eine verlängerbare Sitzfläche - 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.

### 2,7 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,3 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert. Den Motor hört man im Innenraum, jedoch nur grummelnd im Hintergrund; unter hoher Last und ab mittleren Drehzahlen macht er aber vernehmlich auf sich aufmerksam. Ab Landstraßentempo geht das Motorgeräusch

jedoch zunehmend in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Ansonsten tragen leichte Windgeräusche zur Geräuschkulisse bei. Der Testwagen war mit der optionalen Doppelverglasung in den vorderen und hinteren Türen ausgestattet, die neben Einbruchschutz auch etwas Geräuschdämmung bringt.

### 1,5 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattung Life hat der Tayron serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik an Bord, mit der auch die Fondpassagiere separat ihre Temperatur regeln können. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Die Umluftautomatik ist Serie. So gut wie alles andere kostet Aufpreis: Beheizbare Vordersitze und Rücksitze, Lenkradheizung, getönte Scheiben hinten sowie Rollos in den hinteren Türen. Eine Sitzlüftung vorn bekommt man erst in

den höheren Ausstattungslinien. Optional dagegen verfügbar ist die Standheizung sowie eine drahtlos beheizbare Frontscheibe, beides leider nur im sehr teuren Paket. Das ist insbesondere für die beheizte Frontscheibe misslich - denn sie ist ein sehr empfehlenswertes Extra, weil sie dank extra Beschichtung die Erwärmung des Innenraums im Sommer signifikant reduziert.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Den 2,0-1-TDI gibt es im Tayron in zwei Leistungsstufen. Den Testwagen "beflügelt" die schwächere Variante mit 150 PS und einem maximalen Drehmoment von 360 Nm. Damit ist die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,7 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 207 km/h möglich (Herstellerangaben). Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h wurden 7,4 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 5,6 s. Mit dem Turbodiesel lässt sich das Mittelklasse-SUV durchaus souverän bewegen. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor leicht

verzögertes Ansprechen, ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle. Das Anfahren aus dem Stand könnte flotter klappen, hier spielen der bei niedrigen Umdrehungen etwas träge auf Touren kommende Turbodiesel, das um geschmeidiges Anfahren bemühte Doppelkupplungsgetriebe und das schwere Auto nicht optimal zusammen. Ist der Tayron aber mal in Bewegung, geht es flott voran, beispielsweise beim Abbiegen und Einfädeln von 15 auf 30 km/h in unter einer Sekunde.

### 2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich ausreichend nachdrücklich. Unter 1.500 1/min spricht er etwas träge an, darüber dann fühlt er sich wohl und werkelt nach Kräften, um den mit fast 1,8 t schon unbeladen ziemlich gewichtigen Tayron in Schwung zu bringen. Bei Drehzahlen über 3.500 1/min lässt die Leistungsabgabe spürbar nach. Wer bis über 4.000 1/min beherzten Schub möchte, muss zur stärkeren Variante mit 193 PS greifen - die kommt wegen des größeren Turboladers dafür bei niedrigen Drehzahlen schwerer in Schwung. Die Laufkultur hat gegenüber dem Vorgängermotor

mit gleicher Leistung etwas gewonnen, wirklich signifikant ist der Unterschied jedoch nicht, da auch das "ältere" Aggregat schon einen guten Job gemacht hat. Bei ruhiger Fahrt ist der Dieselmotor im Innenraum kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Kein Brummen stört bei niedrigen Drehzahlen, kein Dröhnen dringt bei hohen Drehzahlen in den Innenraum - deutlich vernehmbar wird der Diesel aber bei hoher Leistungsabforderung. Durchaus erfolgreich war VW beim Tilgen von Vibrationen, denn diese spürt man - wenn überhaupt - nur leicht am Lenkrad.

### 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter optimiert und bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät 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. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe, indem man den rechten Lenkstockhebel 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 sehr lange Übersetzung bedeutet jedoch auch bei sieben Gängen nennenswerte Drehzahlsprünge. Der Motor kommt damit aber gut zurecht, auch im höchsten Gang hat er noch genug Kraft zum Beschleunigen und muss nicht immer sofort zurückschalten, sobald der Fahrer einen Beschleunigungswunsch gibt. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Der neue Tayron mit adaptivem Fahrwerk DCC pro liegt insgesamt sicher auf der Straße 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 recht ausgeprägten Karosseriebewegungen, wenn man kurvige und wellige Straßen sportlich ambitioniert durchheilt - das liegt dem SUV spürbar weniger als das gemütliche und entspannte Cruisen. Auch im Sportmodus der elektronischen Dämpferregelung wird der Tayron nicht zum Dynamiker, die Karosseriebewegungen werden zwar stärker 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 hohe Drehmoment des Motors und das hohe Fahrzeuggewicht sind eine Herausforderung. Nicht ohne Grund kommt die stärkere Version des TDIs immer mit Allradantrieb. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Tayron eine mäßig

überzeugende Vorstellung ab. Er reagiert zwar zunächst gut auf die Lenkbefehle, die Reifen kommen aber schnell an die Grenzen ihrer Seitenführungsfähigkeiten. Darauf hin drängt das Heck nach außen, was das ESP durch ausgeprägte Regelungen zu unterbinden versucht. Durch die erheblichen Karosseriebewegungen wird der unsichere Eindruck noch verstärkt. Die Elektronik bremst den Tayron immer weiter runter, halbiert das Tempo innerhalb des Parcours. Das ist prinzipiell sicher, jedoch wird jeglicher dynamische Ansatz damit im Keim erstickt. Das große SUV bleibt dabei beherrschbar, es besteht keine Schleuder- oder Kippgefahr. Es mangelt jedoch an Präzision und Rückmeldung, der Fahrer fühlt sich eher entkoppelt vom Geschehen. Das klar auf Komfort ausgelegte Fahrwerk lässt beim Fahrer keine sportlichen Ambitionen aufkommen.

## 2,1 Lenkung

⊕ Im Fahrdynamikpaket des Testwagens ist die Progressivlenkung (variable Übersetzung, um die Mittellage weniger direkt und mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter ausgelegt) enthalten. Damit verringert sich beim Lenken von Anschlag zu Anschlag die Umdrehungszahl von 2,6 auf 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 Fahrprofilwahl in zwei Stufen variieren.

## 2,3 Bremse

⊕ VW verbaut im Tayron eine standfeste Bremsanlage, ihre Performance kann auch bei stärkerer Beanspruchung überzeugen. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum

Stillstand benötigt der Testwagen durchschnittlich 34,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Dabei spricht die Bremsanlage gut an und lässt sich präzise dosieren.

# 1,2 SICHERHEIT

## 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der VW Tayron hat an Assistenten vieles serienmäßig, was es für VW-Modelle aktuell gibt. 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 Spurhalteassistenten um den Lenkassistenten 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. 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 aber über zwei Schritte im Infotainment-Menü abschalten, wenn man in der oberen Shortcut-Leiste den Assist-Button anlegt. Eine Deaktivierung mit nur einem Bedienschritt wäre sicher möglich und eine Erleichterung im Alltag.

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC 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 inzwischen 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 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

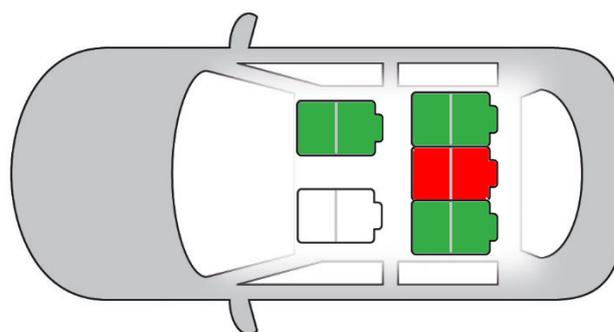
gibt es nicht, kann aber gegen Aufpreis geordert werden. Der Tayron hat immerhin in allen vier Türen Reflektoren verbaut, so dass im Dunkeln offene Türen leichter zu sehen sind.

### 1,8 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC 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.

#### Kindersitze

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



#### 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)

### 2,2 Fußgängerschutz

⊕ 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.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt der neue Tayron mit dem 150-PS-TDI in Kombination mit Frontantrieb und Doppelkupplungsgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 179 g/km, wofür der Tscheche 24 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Tayron TDI sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l, außerhalb bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Diesel alle 100 km.

#### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0D	7,7B

Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8D	5,6B

Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6D	7,6B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5D	6,5B

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Der Tayron 2.0 TDI ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6e homologiert. Der Testwagen kann die gesetzlichen Grenzwerte problemlos unterbieten, so sauber durchläuft er die Ecotest-Messungen. Selbst die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Dabei spielt es keine Rolle, ob man gemütlich dahinrollt oder die volle Leistung fordert, die NOx-Emissionen steigen dank zweier SCR-Katalysatoren kaum an, der Lohn sind volle 50 Punkte im

Bereich Schadstoffe. Die Partikelemissionen fallen durchgängig sehr niedrig aus. Zusammen mit den 24 Zählern aus dem CO2-Bereich erzielt der Tayron 2.0 TDI gute 74 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von VW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzen.

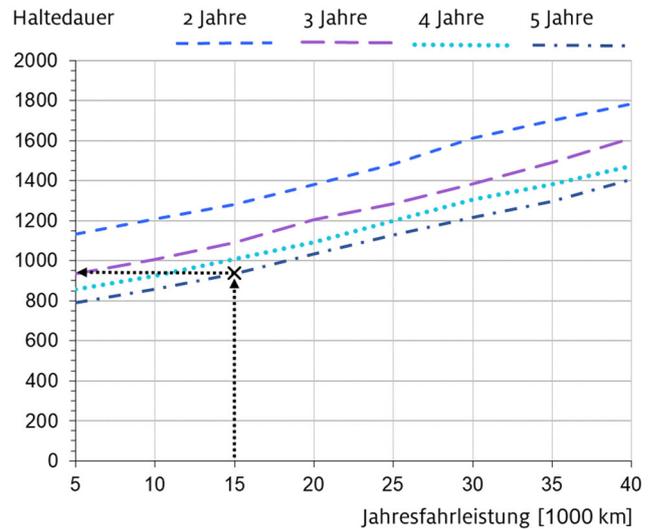
## 3,3 AUTOKOSTEN

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten

Die Preisvorstellungen von VW waren schon immer recht selbstbewusst, inzwischen sind sie in ungeahnte Höhen abgedriftet. Für den Tayron ist die Life-Ausstattungsline die Basisversion. Der Preis für die Testvariante beginnt bei 48.010 Euro - für die Basisausstattung mit Basisdiesel. Allerdings muss man den Wolfsburgern zugute halten: Die Serienausstattung fällt schon recht ordentlich aus, das hat sich gegenüber früheren Zeiten ebenso geändert. So bekommt man mit ein paar Extras tatsächlich ein rundes Paket. Für um die 55.000 Euro erhält man ein Mittelklasse-SUV, welches die in dieser Klasse üblichen Ausstattungen mitbringt. Für 950 Euro gibt es eine dritte Sitzreihe und damit insgesamt sieben Sitze im VW. Der Diesel erweist sich als sinnvolle Motorisierung, er ist kräftig genug und sparsam. Die Steuer liegt bei 289 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind sehr günstig (Haftpflicht 13) bis relativ teuer (Teilkasko 23 und Vollkasko 24). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen. VW gibt zwei Jahre Garantie auf das Auto, bietet verschiedene Garantiepakete bis zu fünf Jahre Fahrzeuggarantie bis 150.000 km gegen Aufpreis an.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 935 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tayron 1.5 eTSI OPF DSG	Tayron 2.0 TSI OPF 4MOTION DSG	Tayron 1.5 eHybrid OPF DSG	Tayron 2.0 TSI OPF 4MOTION DSG	Tayron 1.5 eHybrid OPF DSG	Tayron 2.0 TDI SCR DSG	Tayron 2.0 TDI SCR 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	4/1984	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	150 (204)	195 (265)	200 (272)	110 (150)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	350/1500	400/1650	400/1500	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	9,4	7,4	8,6	6,1	7,3	9,7	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	224	210	240	215	207	221
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,2   S	7,5   S	0,4   S	8,5   S	0,4   S	5,4   D	6,2   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	142	171	9	192	10	141	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/22/21	13/23/22	13/20/20	13/24/22	13/20/20	13/24/23	13/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	131	223	30	146	30	289	344
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	864	957	889	1095	978	927	1024
Preis [Euro]	45.475	50.770	53.425	59.755	60.660	48.010	53.840

### 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

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	361/580/949
• Dachlast/Anhängelast [kg]	43/1.136
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	8,88
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	84,8
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	213

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6e, 2x SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	141 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.792/1.853/1.668 mm
Leergewicht/Zuladung	1.771/489 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	885/2.090 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,1/6,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	153 g/km (WTW* 179 g/km)
Reichweite	945 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1760/630 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	635/1.020/1.670 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>137 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>82 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>177 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>539 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	935 Euro		
Steuer pro Jahr	289 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/24/23		
Basispreis Tayron 2.0 TDI SCR Life DSG	48.010 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.02.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.605 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.516 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.195 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.395 Euro° (Paket)/1.890 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.030 Euro° (Paket)
Head-up-Display	800 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.245 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.360 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/1.030 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	475 Euro° (Paket)/2.020 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	475 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.260 Euro
Metalllackierung	ab 810 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.395 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**1,9**

### AUTOKOSTEN

**3,3**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,0	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	0,8	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,3	Bremse	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,2</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	1,4	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,3</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,0</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,6
Federung	1,5	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	1,5		

Stand: August 2025  
 Test und Text: M. Ruhdorfer