

Media Information



Le nouveau Tayron

Informations Presse

Septembre 2024



Sommaire

Le nouveau Tayron

L'essentiel

Grand SUV polyvalent, le nouveau Tayron fait son entrée dans le segment important entre le Tiguan et le Touareg 03

Principaux aspects

Une stature affirmée – l'extérieur en détail 07

Une atmosphère de bien-être – l'intérieur en détail 09

Efficiences et puissance – la gamme de motorisation en détail 11

Tayron eHybrid – voiture électrique et SUV longue distance 12

Tayron eTSI – utiliser l'énergie électrique sans recharger 13

Tayron TDI et TSI – des véhicules aptes au remorquage jusqu'à 2,5 tonnes 13

La définition de l'agilité et du confort – les trains roulants « DCC Pro » en détail 14

Un grand SUV qui se gare facilement – l'assistant de stationnement en détail 15

Remarques

1. Concept car proche de la version de série. Ce véhicule n'est pas encore proposé à la vente.
2. Toutes les indications d'équipement se rapportent à la gamme proposée en Allemagne. Il peut y avoir des écarts dans les autres pays.
3. La valeur utile du processus de recharge pour le client est de 40 kW, déterminée selon la norme DIN 70080. Dans des conditions idéales (par exemple un état de charge très faible ou une température élevée de la batterie), des puissances de recharge jusqu'à 50 kW peuvent toutefois être atteintes.



L'essentiel

Grand SUV polyvalent, le nouveau Tayron fait son entrée dans le segment important entre le Tiguan et le Touareg

- Nouveau SUV de Volkswagen ; le charismatique Tayron est le deuxième plus grand SUV de Volkswagen en Europe après le Touareg
- Engineered and made in Germany ; le nouveau Tayron a été développé à Wolfsburg pour l'Europe. Il est également fabriqué à Wolfsburg
- Polyvalent et bien pensé ; compartiment passagers et coffre à bagages extrêmement spacieux, cinq ou sept places assises en option et poids tractable élevé jusqu'à 2,5 tonnes
- Tout pour les passagers ; des équipements haut de gamme tels que les projecteurs à faisceau matriciel HD, les sièges massants et les trains roulants high-tech à régulation adaptative des trains roulants créent une atmosphère de bien-être
- Hybride rechargeable innovant ; le Tayron eHybrid¹ offre une puissance souveraine et devient une voiture électrique utilisable au quotidien avec une autonomie électrique de plus de 100 km

Redéfinir le SUV en tant que véhicule polyvalent. Volkswagen lance un nouveau modèle de SUV sur le marché européen : le Tayron¹. Ce SUV (Sport Utility Vehicle) à cinq ou sept places se situe entre l'exclusif Touareg (classe supérieure) et l'efficace Tiguan (classe moyenne). Les commandes devraient commencer dès l'automne. Le Tayron a été développé et conçu à Wolfsburg. C'est aussi là qu'il est produit. La base technique du SUV reprend le dernier niveau d'évolution de la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB evo). En outre, certains systèmes technologiques, initialement créés pour le Touareg, ont été adaptés. Des exemples de ce transfert de technologies sont les « phares matriciels HD IQ.LIGHT » interactifs qui équipent le Tayron et les sièges avec un massage pneumatique par points de pression à 10 chambres. Une chose est sûre, le nouveau Tayron est un SUV dont les caractéristiques de confort sont les meilleures de sa catégorie, dont l'impression de qualité avec des détails tels que des inserts en bois véritable crée une sensation de classe supérieure, dont le généreux volume de coffre à bagages peut atteindre jusqu'à 885 litres avec cinq passagers à bord, dont l'excellente aérodynamique (coefficient de traînée de 0,28) améliore grandement l'efficacité et dont la propulsion hybride rechargeable, avec une autonomie électrique supérieure à 100 km (valeur prévisionnelle), compte parmi les systèmes les plus efficaces de ce type au monde. De plus, le Tayron est un véhicule apte au remorquage élégant qui, avec un poids tractable allant jusqu'à 2,5 tonnes, est parfaitement adapté au transport de chevaux, de voitures de collection, de bateaux, ou de grande caravane pour les vacances.

Tayron « Life » avec tout à bord. Le Tayron sera proposé avec trois packs d'équipement : « Life »², « Elegance »² et « R-Line »². Tout commence avec le Tayron Life déjà très bien équipé. Il dispose notamment des caractéristiques suivantes : une climatisation automatique à 3 zones, un éclairage d'ambiance à 10 couleurs, neuf airbags, une commande Driving Experience Control (commande des profils de conduite et notamment des profils de transmission intégrale sur les modèles 4MOTION, du

Contacts pour les médias
Volkswagen Communications
Bernd Schröder
Porte-parole Golf, Tiguan, Tayron,
qualité, sécurité
Tél. : +49 (0) 160 93906364
bernd.schroeder1@volkswagen.de

Volkswagen Communications
Martin Hube
Porte-parole ID.2, Passat, Arteon,
Touareg, VHR
Tél. : +49 (0) 152 22995699
martin.hube@volkswagen.de



Plus d'informations à l'adresse
volkswagen-newsroom.com

ACCELERATE
DIGITAL: ENERGIZED



volume sonore et activation d'« Atmospheres » comme des ambiances lumineuses et audio préprogrammées), des stores pare-soleil dans les portes arrière, un système d'infodivertissement avec fonction de navigation activable et App-Connect Wireless (pour Apple CarPlay et Android Auto), des instruments numériques, des projecteur à LED avec commande automatique des feux de route (« Light Assist »), un monogramme VW éclairé à l'avant et à l'arrière ainsi que des jantes en alliage léger 17 pouces. Le panel des systèmes d'aide à la conduite de série est également complet. Il comprend notamment le régulateur de vitesse adaptatif ACC, la fonction de freinage d'urgence au braquage, un assistant de changement de voie (« Side Assist »), un assistant de maintien de voie (« Lane Assist »), un système de freinage d'urgence avec détection des piétons et des cyclistes (« Front Assist »), un assistant de stationnement (« Park Assist Plus »), la caméra de recul (« Rear View ») et la détection des panneaux de signalisation. Également de série : le nouvel avertissement d'ouverture de porte. En tant qu'extension de l'assistant de changement de voie, il peut, dans les limites du système, empêcher l'ouverture de l'une des portes si un véhicule s'approche par l'arrière. Le système émet un avertissement sonore et visuel.

« Elegance » et « R-Line », les finitions haut de gamme. Les deux versions haut de gamme « Elegance » et « R-Line » sont équivalentes, mais chacune personnalisée et supérieure à « Life ». L'élégance raffinée du Tayron « Elegance » commence par des caractéristiques particulières telles que le bois véritable à pores ouverts dans l'habitacle, le verre de sécurité feuilleté insonorisant dans les vitres latérales, le hayon électrique, l'assistant de stationnement « Park Assist Pro » avec fonction mémoire et commande à distance, des sièges en « ArtVelours Eco » (microfibre), le système de démarrage et de fermeture « Keyless Access » et des jantes en alliage léger de 18 pouces. Le Tayron R-Line, très dynamique, se distingue notamment par des détails tels que des sièges sport confort en « ArtVelours Eco » avec appuie-tête intégrés, de grandes surfaces en « ArtVelours Eco » sur le tableau de bord et les portes, des inserts façon aluminium, des pare-chocs individuels au design R-Line et des jantes en aluminium de 19 pouces. Les finitions « Elegance » et « R-Line » sont en outre équipés de « projecteurs à LED Plus » (entre autres avec feux de virages directionnels dynamiques), de feux arrière à LED 3D programmables et d'un éclairage d'ambiance à 30 couleurs avec inserts intérieurs éclairés dans le tableau de bord et les contre-portes.

Packs adaptés : sécurité enfants à activation électrique. Volkswagen a conçu trois nouveaux packs d'équipement pour le SUV. Avec le « Pack Lumière », le Tayron « Life » reçoit les systèmes d'éclairage des versions d'équipement supérieures à l'intérieur comme à l'extérieur. Cela comprend donc aussi les « projecteurs à LED Plus ». Le « Pack Famille » est disponible pour toutes les versions et comprend une sécurité enfants à activation électrique pour les portes arrière, une interface 230 V dans le coffre et un pack gestion des bagages. Le pack « Black Style » proposé en exclusivité pour le Tayron « R-Line » comprend entre autres des éléments de carrosserie et des pièces rapportées en noir brillant (rampes de toit incluses), des jantes en alliage léger de 19 pouces en noir brillant, un pare-chocs avant encore plus personnalisé dans le « design R-Line » et des décors intérieurs en finition chrome foncé. En outre, selon la version d'équipement, le Tayron pourra être personnalisé, notamment via un « Pack Cuir », un « Pack Design », un « Pack Confort », un « Pack Eclairage HD » ainsi que deux « Packs Infodivertissement », deux « Packs Hiver » et deux « Packs Assistance ». Ces packs sont



Media Information

richement équipés. Par exemple, le « Pack Confort » (intégré de série dans l'équipement « Elegance ») : Il comprend le hayon à ouverture et fermeture électriques, la fonction Easy Open et Easy Close du hayon (ouverture et fermeture par un mouvement du pied), le système de fermeture et de démarrage sans clé « Keyless Access » ainsi que l'assistant aux manœuvres de stationnement « Park Assist Pro ».

Points forts technologiques : projecteurs HD et « DCC Pro ». Parmi les autres équipements optionnels du Tayron figurent des systèmes innovants tels que la nouvelle régulation adaptative des trains roulants « DCC Pro » avec amortisseurs réglables à 2 soupapes et les nouveaux « projecteurs à faisceau matriciel HD IQ.LIGHT » avec fonctions d'éclairage interactives. Également disponible : le nouvel assistant vocal IDA avec intégration de « ChatGPT » (IA, intelligence artificielle), un grand toit ouvrant coulissant/relevable panoramique, un système audio Harman Kardon d'une puissance de 700 W et un équipement en cuir haut de gamme avec sièges ergoActive Plus à réglage électrique avec fonction massage et ventilation. En option, des systèmes d'aides à la conduite innovants tels que « Travel Assist » permettant un guidage longitudinal et transversal assisté sur toute la plage de vitesse sont également disponibles.

Sept motorisations efficaces : eHybrid, eTSI, TSI et TDI. Volkswagen propose le nouveau Tayron avec deux propulsions hybrides rechargeables (eHybrid), une propulsion micro-hybride (eTSI), deux moteurs turbo essence (TSI) et deux moteurs turbo diesel (TDI). La gamme de puissance s'étend de 110 kW (150 ch)¹ à 200 kW (272 ch)¹. Les deux moteurs essence turbo et le turbodiesel le plus puissant sont couplés à la transmission intégrale 4MOTION ; toutes les autres versions sont en traction. Sur toutes les versions du Tayron, le passage des rapports est assuré par une boîte de vitesses automatique à double embrayage (DSG).

eHybrid : voiture électrique et essence à la fois. Les deux motorisations hybrides rechargeables représentent une solution de propulsion particulièrement innovante, car elles permettent une grande autonomie électrique au quotidien, transformant ainsi temporairement le Tayron en voiture électrique. En parallèle, les deux Tayron eHybrid marquent des points sur les longs trajets avec de grandes autonomies totales d'environ 850 km et de faibles valeurs de consommation. L'association d'un moteur turbo quatre cylindres et d'un moteur électrique développe une puissance totale de 150 kW (204 ch)¹ dans la version de base et de 200 kW (272 ch)¹ dans la version haut de gamme. Grâce à la batterie de 19,7 kWh (net), Volkswagen prévoit une autonomie électrique de plus de 100 km pour les modèles Tayron eHybrid. La batterie peut être rechargée sur la station de recharge domestique (Wallbox) CA jusqu'à 11 kW ainsi que sur les bornes de recharge rapide CC jusqu'à 50 kW³.

eTSI : exploitation de l'énergie cinétique. L'entrée high-tech dans l'univers des Tayron essence est marquée par un micro-hybride (eTSI) de 110 kW (150 ch)¹ avec alterno-démarrreur à entraînement par courroie de 48 V et la coupure automatique d'une rangée de cylindres (ACTplus). L'énergie cinétique est récupérée lors du freinage via un alternateur et stockée dans une batterie 48 V séparée. Le Tayron utilise cette énergie pour couper le moteur essence turbo de haute technologie en phase de décélération et en descente, ce qui permet d'économiser du carburant. Grâce aux batteries 48 V, tous



les systèmes sont alimentés en énergie, même lorsque le moteur thermique est désactivé. En outre, le système 48 V améliore les performances au démarrage grâce à une fonction de surcouple temporaire électrique ; dans ce cas, l'alternateur fait fonction de moteur électrique.

TSI et TDI : des moteurs efficaces de 2,0 litres. Les moteurs turbo essence (TSI evo4) et turbo diesel (TDI evo2) à quatre cylindres suralimentés de 2,0 litres de dernière génération jouent un rôle important dans la gamme de motorisations du Tayron. Le TDI de 110 kW (150 ch)¹ à traction est un moteur particulièrement économique. Le TDI plus grand, de 142 kW (193 ch)¹ est également très sobre et associé de série à la transmission intégrale 4MOTION. Les deux moteurs TSI de 150 kW (204 ch)¹ et 195 kW (265 ch)¹ sont également combinés à la transmission intégrale. Tous les Tayron 4MOTION avec dispositif d'attelage sont homologués pour des poids tractables jusqu'à 2 500 kg (freinés, pente de 12 %).

Le nouveau Tayron en France. En France, le nouveau Tayron sera proposé avec 3 motorisations lors du lancement : les motorisations eHybrid de 150 kW (204 ch) et 200 kW (272 ch) et la motorisation eTSI de 110 kW (150 ch). La motorisation TDI de 110 kW (150 ch) sera disponible avant la fin de l'année. Quatre finitions seront disponibles au moment du lancement en France : 'Life Plus', 'VW Edition', 'R-Line' et 'R-Line Exclusive' seront disponibles. La finition 'Elegance' sera également ouverte à la commande ultérieurement. Plus de détails à venir lors de la prochaine ouverture des commandes.



Principaux aspects

UNE STATURE AFFIRMÉE – L'EXTÉRIEUR EN DÉTAIL

Deuxième plus grand SUV Volkswagen en Europe. Le nouveau Tayron mesure 4 770 mm de long. Les roues allant jusqu'à 20 pouces sont séparées par un empattement de 2 791 mm. Le Tayron est ainsi le deuxième plus grand SUV de la marque en Europe, entre le Tiguan de 4 539 mm de long (empattement : 2 677 mm) et le Touareg de 4 902 mm (empattement : 2 904 mm). Le Tayron mesure 1 660 mm de haut et 1 852 mm de large, hors rétroviseurs extérieurs.

Une face avant marquante. Le nouveau Tayron se distingue par un design authentique de SUV. La nouvelle gamme affiche clairement son appartenance à la grande famille des SUV Volkswagen en restant très fidèle à la marque, tout en faisant preuve d'une indépendance spécifique au niveau de sa proposition produit. La face avant du Tayron est particulièrement haute et souligne ainsi la souveraineté du SUV. Le large capot avant au design sculptural affiche des contours très marqués vers l'extérieur. Les projecteurs jumelés à LED sont également remarquablement hauts. Les deux versions haut de gamme « Elegance » et « R-Line » sont équipées de série de phares dits « LED Plus » disposant entre autres d'un réglage automatique du site des projecteurs et de feux directionnels dynamiques. Les « projecteurs à faisceau matriciel HD IQ.LIGHT » issus du Touareg sont disponibles en option. Avec toutes les versions, l'éclairage extérieur actif éclaire le logo VW et la partie supérieure des deux baguettes transversales de la grille de calandre recouvertes de verre. La baguette transversale à LED forme une bande lumineuse continue avec les baguettes de feux de jour à LED, également disposées transversalement dans les phares. La fusion de tous les éléments à LED crée une signature lumineuse diurne et nocturne propre au Tayron.

Pare-chocs à l'aspect individuel. Selon la finition, les pare-chocs avant sont différents. L'élégant Tayron « Elegance » est reconnaissable aux éléments chromés de la grande grille de calandre 3D. La version sportive « R-Line » se distingue des autres versions par un design « R-Line » spécifique composé notamment d'éléments noir brillant au niveau de grille d'aération. Le Tayron « R-Line » avec pack « Black Style » dispose en outre d'une surface supplémentaire en noir brillant dans la partie inférieure du pare-chocs. Toutes les versions ont en commun les entrées d'air verticales aux extrémités du pare-chocs. Alors que ces canaux aérodynamiques sont encadrés dans la couleur du véhicule sur le Tayron « Life » et le Tayron « Elegance », un élément noir brillant est également utilisé ici sur le Tayron « R-Line ». La robustesse du Tayron se reflète également dans une bande de protection située au-dessus de la grille d'admission d'air inférieure. Celle-ci adopte également un design qui varie selon les équipements.

Les « projecteurs à faisceau matriciel HD IQ.LIGHT » en détail. Avec le Tiguan et le Touareg, le nouveau Tayron est le troisième modèle de Volkswagen qui peut être configuré avec des « projecteurs à faisceau matriciels HD IQ.LIGHT ». Cette technologie est un équipement habituellement présent dans les segments supérieurs, que Volkswagen est une des premières marques à avoir transférée à la classe moyenne et supérieure. HD est l'abréviation de « High Definition », autrement dit une haute



Media Information

résolution des sources de lumière. Chaque feu comporte 19 200 LED multipixels qui éclairent la route et la zone environnante de manière innovante, améliorant ainsi le confort et la sécurité. Chaque projecteur du Tayron se compose de trois modules : tout à fait à l'extérieur se trouve un module bi-matriciel pour la matrice d'arrière-plan des feux de route. Au centre se trouve le module matriciel HD autonome, avec 19 200 LED activables individuellement, qui permettent de réaliser diverses nouvelles fonctions d'éclairage. Situé à l'intérieur du bloc optique, un module de projection de plus petite taille gère les feux de braquage ainsi que l'éclairage tous temps. Les feux directionnels dynamiques sont quant à eux générés par le module matriciel HD. Les nouvelles fonctions d'éclairage offrent un grand plus en matière de confort et de sécurité. Par exemple, le Tayron peut projeter un tapis lumineux sur la voie de circulation grâce aux « projecteurs à faisceau matriciel HD IQ.LIGHT » : c'est la « Lane Light ». Cet éclairage de la voie rend les trajets nocturnes plus confortables, car le tapis lumineux généré par l'éclairage suit la voie de circulation avec précision. Le conducteur est également assisté par un éclairage d'orientation dans les zones de chantiers et les passages étroits. Les feux de route non éblouissants constituent un autre atout des projecteurs : ils peuvent être activés en permanence en fonction de la vitesse et de la lumière ambiante, car les 38 400 LED activables et désactivables individuellement peuvent s'éteindre avant d'éblouir les autres usagers de la route.

Zone de toit allongée. Dans la silhouette du Tayron, des lignes précises et des jeux d'ajustement étroits soulignent que ce SUV est haut de gamme et extrêmement robuste. En haut, la ligne de toit allongée et le design des vitres s'étendant jusqu'au montant D caractérisent la silhouette. Entre le toit et les vitres latérales, un élément chromé s'étend des montants A jusqu'aux montants D, que les designers appellent « crosse de hockey » en raison de la forme de la partie arrière. La « crosse de hockey » allonge visuellement le toit et fait paraître le Tayron plus bas qu'il ne l'est réellement avec une hauteur de 1 660 mm.

Contour latéral musclé de la carrosserie. Le design latéral du Tayron est net et puissant. Des lignes très précises séparent les surfaces et confèrent à la silhouette des contours marquants : au-dessus du capot avant, une ligne s'étire vers l'avant pour former une arête lumineuse sous la ligne de fenêtre et se prolonger jusqu'aux montants D. En dessous, la ligne de caractère dessine les contours de la partie latérale. Elle commence au niveau du montant A, intègre ensuite les poignées de porte avant dans leur tracé et remonte dans les portes latérales arrière avec une ligne de démarcation guidée avec précision pour créer une partie plus musclée au niveau des épaules à l'arrière. La ligne de démarcation se prolonge jusqu'aux feux arrière et donc jusqu'à la partie arrière. Les surfaces des portes bénéficient d'une stabilité sculpturale grâce à l'alternance de surfaces concaves et convexes. Les passages de roue semi-circulaires, presque carrés, avec leurs habillages latéraux robustes en plastique foncé, sont marquants. Dans le cas du Tayron « R-Line », ces habillages sont en noir brillant. En dessous, il y a de la place pour des combinaisons roues/pneus allant jusqu'à 20 pouces et de grands débattements en tout-terrain. Dans la partie inférieure de la carrosserie, les habillages de bas de caisse peints dans la couleur du véhicule forment une unité avec les parties inférieures avant et arrière. Cette ligne abaisse également le centre de gravité visuel. Les barres de toit diffèrent en fonction de la finition : Le Tayron « Life » est doté de barres de toit noires, le Tayron « Elegance » et le Tayron « R-



Line » de barres de toit argentées. En combinaison avec le pack « Black Style » pour le Tayron « R-Line », les barres de toit sont revêtues de noir brillant.

Partie arrière au design lumineux marquant : Le nouveau Tayron se distingue également à l'arrière par un design typique de la marque, mais totalement unique. Toutes les versions du SUV sont dotées d'une barre transversale intégrale à LED. Bien haute, cette barre intègre une fine bande de LED qui s'étend de gauche à droite jusqu'aux feux arrière et souligne la largeur du Tayron. Dans la zone centrale, la barre transversale se rétrécit ; la moitié inférieure du logo VW, également éclairé en rouge, est disposée de manière indépendante vers le bas. Les systèmes d'éclairage des versions haut de gamme du Tayron sont équipés d'une animation de bienvenue et d'au-revoir. Pour les feux arrière, le conducteur peut choisir parmi trois animations différentes des LED. La vitre arrière s'étend sur presque toute la largeur du Tayron ; elle est encadrée latéralement par les éléments chromés de la « crosse de hockey » (noir brillant pour le pack « Black Style »), conçus comme des déflecteurs d'air pour réduire les tourbillons à l'arrière et ainsi améliorer l'aérodynamisme et l'autonomie. Il en va de même pour le becquet arrière de pavillon au-dessus de la vitre arrière. Selon le pack d'équipement, le pare-chocs arrière du Tayron est configuré différemment de celui de la partie avant, mais tous les modèles sont équipés d'un réflecteur commun, s'étendant sur toute la largeur et correspondant stylistiquement à la barre transversale à LED des feux arrière. En outre, le pare-chocs du Tayron Elegance est rehaussé d'une barre chromée, tandis que la version « R-Line » se distingue visuellement par des éléments en noir brillant. Une protection anti-encastrement massive en finition grainée noire complète le tout.

UNE ATMOSPHERE DE BIEN-ETRE – L'INTERIEUR EN DETAIL

Élégant et robuste. L'intérieur du nouveau Tayron se distingue par des matériaux de haute qualité, un design à la fois épuré et élégant, un poste de conduite connecté et beaucoup d'espace pour le conducteur, les passagers et les bagages. L'esthétique et l'haptique des matériaux utilisés dans l'habitacle contribuent en outre à créer une atmosphère de bien-être. Toutes les versions du Tayron sont dotées de revêtements en similicuir souple au niveau du tableau de bord, panneaux de portes avant, des inserts de porte et de la console centrale. Selon l'équipement, les revêtements sont rehaussés par de fines surpiqûres contrastées. Le Tayron « R-Line » se distingue également par de grandes surfaces « ArtVelours Eco » au niveau du tableau de bord et des inserts de porte, comme on les retrouve habituellement dans les voitures de sport luxueuses. Comme sur le Touareg, le Tayron « Elegance » est également doté d'inserts en bois véritable à pores ouverts. Le Tayron « R-Line » est également doté d'inserts haut de gamme en aspect aluminium. Les assises des versions haut de gamme sont revêtues de série d'« ArtVelours Eco » ; des selleries cuir haut de gamme sont également disponibles en option.

Un climat parfait à bord. À bord du Tayron, la gestion du soleil est parfaitement régulée : au-dessus des passagers, un toit ouvrant coulissant/relevable panoramique (en option) crée une atmosphère lumineuse et accueillante ou offre une vue dégagée sur le ciel nocturne. Pour l'ouverture, le segment vitré avant se déplace au-dessus du



segment vitré arrière, ce qui permet de conserver une garde au toit maximale dans l'habitacle. Si le soleil est trop fort, le toit est occulté par un store électrique. En outre, les portes arrière sont équipées de série de stores pare-soleil afin de protéger notamment les enfants pendant le trajet. Par ailleurs, des caractéristiques telles qu'une climatisation automatique à 3 zones de série (« Air Care Climatronic ») et des sièges avant climatisés en option assurent une gestion optimale de la température dans l'habitacle. Les détails de l'habitacle de l'avant à l'arrière :

Première rangée de sièges avec poste de conduite connecté. Le tableau de bord du Tayron présente une architecture horizontale continue. Au premier niveau se trouve le « Digital Cockpit Pro » ; des instruments numériques avec une diagonale d'écran de 260 mm (10,25 pouces). L'écran lui-même est ombragé par le revêtement supérieur du tableau de bord. Dans le Tayron, toujours équipé d'une boîte de vitesses à double embrayage (DSG), le passage des rapports est commandé à l'aide d'un commodo intuitif : une rotation vers l'avant : D, une rotation vers l'arrière : R, une pression : P. L'écran tactile du système d'infodivertissement est disposé au centre du tableau de bord. L'écran du système audio de série (avec interface téléphonique, Apple CarPlay, Android Auto et système de navigation activable ultérieurement) offre une diagonale de 320 mm (12,9 pouces). Le format de l'écran est identique avec le pack d'infodivertissement « Discover » en option. Inclus : la fonction de navigation, l'assistant vocal IDA avec intégration « ChatGPT », l'interface téléphonique Comfort et deux rangements pour smartphone avec fonction de recharge par induction dans la console centrale. Le niveau d'options le plus élevé est offert par le pack du système d'infodivertissement « Discover Pro Max ». Il comprend en plus un affichage tête haute et un grand écran tactile d'une diagonale de 380 mm (15 pouces). Indépendamment de la taille de l'écran, ce dernier affiche de manière fixe une barre de menu inférieure affichant toujours les réglages du climatiseur, de la climatisation de siège ainsi que le bouton d'accueil du guidage par menu. Les curseurs tactiles éclairés pour la régulation de la température et le volume sonore sont placés à un niveau encore inférieur. Ce dernier peut également être réglé à l'aide des touches du volant multifonctions, de l'assistant vocal IDA ou de la commande physique rotative Driving Expérience Control située sur la console centrale, entre le siège conducteur et le siège passager.

Commande Driving Expérience Control dans la console centrale. La commande d'expérience de conduite multifonction est toujours de série à bord du Tayron. Outre le volume audio, cette commande permet de gérer les profils de conduite, la transmission intégrale (selon la version de motorisation) et les « Atmospheres » préconfigurées. Dans ces « Atmospheres », les réglages de l'éclairage d'ambiance à 10 couleurs de série (30 couleurs en option) et du système audio (système audio Harman Kardon en option) fusionnent pour créer des ambiances lumineuses et sonores très variées. Des listes de lecture du service de streaming « Spotify », adaptées aux différentes « atmosphères », sont même prévues. Les modes « Lounge », « Energetic », « Joy », « Minimal » et « Me » peuvent être activés. « Lounge » fait appel à des couleurs discrètes, des tonalités feutrées et, par exemple, à de la musique classique. « Energetic », en revanche, arbore des couleurs plus vives, des sonorités plus marquées et une playlist à l'esprit plus rock.



Sièges ergoActive Plus avec massage et climatisation. Dans les versions d'équipement « Elegance » et « R-Line », le Tayron est équipé d'un siège ergoActive particulièrement ergonomique côté conducteur. En outre, le pack cuir « Varenna » en option permet d'intégrer les sièges ergoActive Plus spécifiques pour le conducteur et le passager avant. Dans ce cas, l'équipement est enrichi d'un réglage électrique à 14 niveaux avec fonction mémoire, d'un dispositif d'allongement de l'assise de siège coulissant, d'un appui lombaire réglable pneumatique à 4 niveaux et d'un massage pneumatique par points de pression à 10 chambres dans les dossiers. Ces systèmes ont été adaptés et proviennent du Touareg. Une fonction permet en outre d'activer automatiquement le chauffage et la ventilation de siège en fonction de la température extérieure. Enfin, en liaison avec ce pack, le volant multifonction en cuir est également chauffant.

Deuxième et troisième rangées de sièges à utilisation variable. La deuxième rangée de sièges peut coulisser dans le sens longitudinal, est rabattable en 1/3 - 2/3 et l'inclinaison des dossiers peut être réglée. Le fait est que les passagers arrière disposent d'un espace aux jambes maximal propre au format haut de gamme. Si le siège central est libre, un accoudoir central peut être rabattu. Deux porte-gobelets peuvent en être extraits. Cette rallonge peut pivoter vers la gauche et vers la droite. Elle est également dotée d'une fente à l'avant qui permet de bloquer les tablettes et les smartphones. Si le Tayron a été configuré en version sept places (pas sur les modèles hybrides rechargeables), la deuxième rangée de sièges peut être rabattue vers l'avant grâce à l'aide à l'accès pour libérer l'accès à la troisième rangée de sièges. Il y a deux sièges individuels pour les petits passagers. Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, les deux sièges de la troisième rangée peuvent être rabattus à plat pour former le plancher de coffre à bagages.

Le coffre à bagages en compartiment de charge. Le nouveau Tayron exploite de manière optimale la surface modifiée de sa carrosserie, comme le montre le coffre à bagages : le compartiment de chargement des versions cinq places du Tayron eTSI, TSI et TDI offre un généreux volume allant jusqu'à 885 litres (chargement jusqu'à la hauteur du dossier de la deuxième rangée de sièges). Si le Tayron est chargé jusque derrière les dossiers de la première rangée de sièges, le volume de chargement peut atteindre 2 090 litres. Le coffre est équipé de série de crochets pour sacs et d'une prise 12 V. L'équipement peut être complété en option par une prise 230 V et un pack gestion des bagages à l'aide de filets. Vue d'ensemble des volumes de coffre maximaux du nouveau Tayron :

	Tayron Version 5 places	Tayron Version 7 places	Tayron eHybrid Version 5 places
Volume jusqu'à la première rangée de sièges	2 090 litres	1 905 litres	1 915 litres
Volume jusqu'à la deuxième rangée de sièges	885 litres	850 litres	705 litres
Volume jusqu'à la troisième rangée de sièges		345 litres	



EFFICIENCE ET PUISSANCE – LA GAMME DE MOTORISATION EN DETAIL

Traction ou transmission intégrale. En Europe, Volkswagen propose le nouveau Tayron avec deux propulsions hybrides rechargeables (eHybrid), une propulsion micro-hybride (eTSI), deux moteurs turbo essence (TSI) et deux moteurs turbo diesel (TDI). La gamme de puissance s'étend de 110 kW (150 ch)¹ à 200 kW (272 ch)¹. Les deux moteurs essence turbo et le turbodiesel le plus puissant sont couplés à la transmission intégrale 4MOTION ; toutes les autres versions sont en traction. Le passage des rapports est généralement assuré par la boîte de vitesses automatique à double embrayage (DSG). Vue d'ensemble des motorisations du nouveau Tayron :

Motorisation du Tayron	Puissance en kW / ch	Boîte de vitesses	Mode de propulsion
Hybride rechargeable			
eHybrid ¹	150 / 204	eDSG à 6 rapports	Traction
eHybrid ¹	200 / 272	eDSG à 6 rapports	Traction
Semi-hybride			
1.5 eTSI ¹	110 / 150	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
Moteur à essence suralimenté			
2.0 TSI 4MOTION ¹	150 / 204	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION
2.0 TSI 4MOTION ¹	195 / 265	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION
Turbodiesel			
2.0 TDI ¹	110 / 150	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
2.0 TDI 4MOTION ¹	142 / 193	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION

Tayron eHybrid – voiture électrique et SUV longue distance

Parfaitement adapté à son époque : eHybrid de 150 kW¹ et 200 kW¹. En 2024, Volkswagen a entièrement repensé la motorisation hybride rechargeable de ses modèles MQB. Cette nouvelle génération est également utilisée dans le Tayron. Par rapport aux systèmes précédents, les nouvelles motorisations hybrides rechargeables offrent une autonomie électrique nettement supérieure et une efficacité nettement accrue, même en utilisant le moteur thermique. Le Tayron eHybrid sera disponible avec deux niveaux de puissance : 150 kW (204 ch)¹ et 200 kW (272 ch)¹ (puissance totale respective). La motorisation hybride rechargeable¹ de 200 kW est également la plus puissante de la gamme Tayron. Grâce à l'efficacité du système de motorisation et à la taille de la batterie, les deux modèles hybrides rechargeables atteindront une grande autonomie électrique. Actuellement, Volkswagen estime que les Tayron eHybrid de 150 kW¹ et 200 kW¹ peuvent parcourir des distances supérieures à 100 km en mode



Media Information

purement électrique (valeur prévisionnelle). La grande autonomie électrique fait des deux Tayron eHybrid des voitures utilisables en mode électrique au quotidien. En parallèle, les motorisations hybrides rechargeables offrent une autonomie élevée d'environ 850 km entre deux arrêts à la pompe (valeur prévisionnelle). Sur le plan technique, les motorisations hybrides rechargeables du nouveau Tayron se composent d'une batterie de 19,7 kWh (net), d'un moteur turbo quatre cylindres efficient (1.5 TSI evo2) et d'un module hybride (moteur électrique plus eDSG à 6 rapports). La batterie peut non seulement être rechargée sur des bornes de recharge murales CA et des bornes de recharge CA de 11 kW, mais aussi (comme une voiture électrique) sur des bornes de recharge rapide CC jusqu'à 50 kW³. Les détails :

1.5 TSI evo2. Dans sa version de base eHybrid, le moteur 1.5 TSI evo2 développe une puissance de 110 kW (150 ch) et permet ainsi, en combinaison avec le moteur électrique d'une puissance de crête de 85 kW (115 ch), d'obtenir une puissance cumulée de 150 kW (204 ch)¹. La version haut de gamme du moteur de 130 kW (177 ch) est disponible en option et génère, avec le moteur électrique, une puissance cumulée de 200 kW (272 ch)¹. La version de 150 kW¹ fournit un couple cumulé de 350 Nm ; dans le cas de la version de 200 kW¹, ce couple atteint 400 Nm. Le 1.5 TSI evo2 se démarque par de nombreuses caractéristiques de haute technologie. Il s'agit notamment du procédé de combustion TSI evo (basé sur le cycle de combustion Miller) et d'un turbocompresseur VTG (turbine à géométrie variable). La combinaison du procédé de combustion TSI Miller avec le compresseur VTG est une caractéristique technologique unique dans le domaine des motorisations hybrides.

Tayron eTSI – utiliser l'énergie électrique sans recharger

L'énergie cinétique est la clé : eTSI de 110 kW¹. Dans le cas de la motorisation essence, la motorisation de base du Tayron est un modèle semi-hybride de 110 kW (150 ch)¹. Le courant est généré par la conversion de l'énergie cinétique lors du freinage ou de la décélération du SUV. Comme pour les modèles hybrides rechargeables (eHybrid), le 1.5 TSI evo2 constitue ici aussi la pièce maîtresse technique de la motorisation. L'eTSI est couplé à une boîte DSG à double embrayage à 7 rapports, à une batterie lithium-ion de 48 V et à un alterno-démarrreur à entraînement par courroie de 48 V, qui fournit une puissance de 14 kW et un couple de 56 Nm. Le système de 48 V agit comme une sorte de fonction surcouple temporaire et garantit ainsi de très bonnes performances au démarrage. Dans le même temps, la technologie permet de couper le moteur essence et donc au véhicule de rouler en mode roue libre. Cela permet d'économiser du carburant. Les détails :

ACTplus et technologie 48 V. Le moteur TSI evo2 de 1,5 l est doté du procédé de combustion particulièrement efficace TSI evo (basé sur le cycle de combustion Miller) et d'un turbocompresseur à géométrie variable (turbocompresseur VTG). Contrairement aux modèles 1.5 TSI evo2 utilisés sur les modèles eHybrid, l'eTSI, qui génère un couple de 250 Nm, est également équipé de la coupure automatique d'une rangée de cylindres ACTplus. Via l'ACTplus, deux des quatre cylindres du moteur sont coupés aussi souvent que possible, en fonction de la situation de fonctionnement. Dans les cylindres actifs, le rendement augmente, tandis que les cylindres passifs sont entraînés pratiquement sans perte. Ils sont immédiatement réactivés dès que l'on



accélère à nouveau. La technologie 48 V du système de motorisation permet de transmettre des puissances électriques élevées. Par rapport aux véhicules uniquement équipés de la technique 12 V, cela permet de récupérer une quantité d'énergie nettement plus importante lors du freinage ou de la décélération. Un alterno-démarrreur à entraînement par courroie 48 V est entraîné par l'énergie stockée dans la batterie lithium-ion 48 V compacte et légère. L'alternateur à entraînement par courroie, refroidi par eau, joue le rôle d'alternateur et de démarreur dans le Tayron. Dans le même temps, il fait office de moteur électrique qui augmente instantanément le couple d'entraînement au démarrage. La puissance de l'alternateur est transmise par l'entraînement par courroie. De plus, il démarre le moteur essence, qui est arrêté aussi souvent que possible pendant la conduite. Au final, la motorisation semi-hybride 48 V allie, au quotidien, de faibles valeurs de consommation et d'émissions à des performances de démarrage extrêmement agiles et confortables.

Tayron TDI et TSI – des véhicules aptes au remorquage jusqu'à 2,5 tonnes

2,0 litres turbodiesel et essence. Les moteurs turbo-diesel (TDI evo2) et turbo-essence (TSI evo4) à quatre cylindres suralimentés de 2,0 litres de dernière génération jouent un rôle important dans la gamme de motorisations du Tayron. Ils sont couplés de série à une boîte DSG à double embrayage à 7 rapports. La motorisation TDI de base de 110 kW (150 ch)¹ à traction est un moteur particulièrement économique. Entre 1 600 et 2 750 tr/min, le turbodiesel délivre un fort couple de 360 Nm. Le TDI de 142 kW (193 ch)¹ est également très sobre et (un détail décisif du SUV) couplé de série à la transmission intégrale 4MOTION. Ce TDI développe un couple maximal de 400 Nm entre 1 750 et 3 250 tr/min. Les deux moteurs 2,0 litres TSI de 150 kW (204 ch)¹ et 195 kW (265 ch)¹ sont également combinés à la transmission intégrale. Le moteur TSI¹ de 150 kW délivre son couple maximal de 320 Nm à partir de 1 500 tr/min. Comme le TDI le plus puissant, le TSI¹ de 195 kW développe également un couple maximal de 400 Nm, disponible dans une plage de régime comprise entre 1 650 et 4 350 tr/min. Tous les Tayron TSI et TDI 4MOTION sont homologués pour des poids tractables jusqu'à 2 500 kg (freinés, pente de 12 %).

4MOTION avec coupleur de transmission intégrale intelligent. La transmission intégrale du nouveau Tayron utilise un embrayage 4MOTION de sixième génération pour transmettre la force à l'essieu arrière. Celui-ci se distingue par une gestion intelligente de l'énergie : Dans des conditions de conduite normales, par exemple en ville sur chaussée sèche sans sollicitation maximale, seul l'essieu avant du Tayron est entraîné. Cela permet d'économiser du carburant. Ce n'est qu'en cas de demande de charge plus élevée ou de perte d'adhérence imminente d'une roue que l'essieu arrière est intégré à l'entraînement du Tayron via l'embrayage 4MOTION et l'arbre de transmission. La transmission intégrale peut également être enclenchée « manuellement » via la commande d'expérience de conduite, par exemple pour utiliser la transmission intégrale en permanence sur le chemin conduisant aux pistes de ski. Pour les modèles 4MOTION, les profils de transmission intégrale « Offroad » et « Snow » sont disponibles en plus des profils « Eco », « Comfort », « Sport » et « Individual ». Sur les modèles 4MOTION, Volkswagen utilise une transmission intégrale spéciale de la boîte de vitesses à double embrayage à 7 rapports DQ381 ainsi



Media Information

que, sur les versions 142 kW¹ et 195 kW¹, un pendule centrifuge innovant qui neutralise les vibrations et optimise le confort acoustique.

Activation automatique du profil de conduite Trailer. Lorsque le Tayron 4MOTION tracte une remorque, le profil de conduite supplémentaire « Trailer » est automatiquement activé. L'embrayage 4MOTION intelligent répartit automatiquement la force entre l'essieu avant et l'essieu arrière de manière optimale pour tracter une remorque. Si le Tayron est commandé avec la boule d'attelage à déploiement semi-automatique par simple pression sur un bouton, l'assistant aux manœuvres avec remorque « Trailer Assist » fait également partie de l'équipement. Lors des manœuvres en marche arrière, ce système régule automatiquement l'angle de braquage de la remorque par une intervention active sur la direction. L'« assistant aux manœuvres avec remorque Trailer Assist » épargne au conducteur les réflexions complexes lorsqu'il doit d'abord braquer à gauche avec le volant lors de manœuvres en marche arrière pour que la remorque tourne à droite – et inversement.

LA DEFINITION DE L'AGILITE ET DU CONFORT – LES TRAINS ROULANTS « DCC PRO » EN DETAIL

Gestion électronique des trains roulants. Le nouveau Tayron sera disponible en option avec la dernière génération de trains roulants adaptatifs : « DCC Pro ». L'amortissement actif à régulation électronique réagit en permanence aux particularités de la chaussée ainsi qu'à chaque situation de conduite et tient compte de paramètres tels que les interventions de direction, de freinage et d'accélération. L'amortissement idéal pour chaque roue est calculé en quelques fractions de seconde et ajusté sur les quatre amortisseurs. Le conducteur a également la possibilité de régler individuellement le « DCC Pro » de très confortable à très sportif. Les composantes dynamiques transversales de la régulation adaptative des trains roulants sont coordonnées et optimisées par le gestionnaire de comportement dynamique du Tayron, toujours de série. Il commande les fonctions des blocages de différentiel électroniques (XDS) et (avec le « DCC Pro » embarqué) également les composantes dynamiques transversales des amortisseurs régulés. La régulation adaptative des trains roulants offre ainsi, en combinaison avec le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, un confort de conduite toujours optimal associé à un excellent comportement dynamique. À la différence des versions du DCC déjà connues des autres modèles avec leurs amortisseurs conventionnels à une valve, les amortisseurs du nouveau « DCC Pro » du Tayron sont dotés de deux valves. Cela s'accompagne d'un algorithme de régulation adapté pour le pilotage séparé des phases d'extension et de compression. Les amortisseurs à deux vannes, fonctionnant plus rapidement, permettent une meilleure liaison, plus souple, entre la carrosserie et le châssis, tout en optimisant le comportement dynamique de conduite grâce au contrôle séparé via deux vannes des phases d'extension et de compression. Le système « DCC Pro » permet d'élargir considérablement la plage des propriétés dynamiques et de confort. C'est important pour un SUV tout-terrain comme le Tayron : le « DCC Pro » procure au conducteur une sensation de conduite très agréable et très sûre, même sur des chaussées dégradées. Grâce à la réduction des vibrations de la carrosserie, le centrage horizontal de la carrosserie est extrêmement confortable.



UN GRAND SUV QUI SE GARE FACILEMENT – L'ASSISTANT DE STATIONNEMENT EN DETAIL

Assistant de stationnement avec fonction mémoire et commande à distance. Le nouveau Tayron sera commercialisé de série avec l'assistant de stationnement « Park Assist Plus ». L'assistant aux manœuvres de stationnement « Park Assist Pro », disponible en option, offrira également une fonction mémoire et de commande à distance. En principe, les deux systèmes « Park Assist Plus » et « Park Assist Pro » permettent tout d'abord, comme dans d'autres Volkswagen, le stationnement assisté sur des places de stationnement en créneau ou en bataille. La sortie assistée d'une place de stationnement en créneau est également possible. Le Tayron prend alors en charge l'accélération, le freinage et le braquage. En outre, la fonction mémoire, disponible seulement depuis 2024 pour les premiers modèles, pourra donc aussi être commandée à partir de l'automne pour le Tayron. Avec cette fonction, le système enregistre les 50 derniers mètres parcourus, et donc les manœuvres effectuées pour le stationnement. Une fois le SUV à l'arrêt, la manœuvre de stationnement peut être enregistrée. Lorsque le Tayron atteint de nouveau sa position initiale, il propose automatiquement de se charger de la manœuvre de stationnement. La sortie autonome d'une place de parking est également possible. Jusqu'à cinq manœuvres de stationnement peuvent être enregistrées. Le stationnement à distance a été adapté du Touareg pour le Tayron. La fonction de commande à distance permet, en combinaison avec l'application « Volkswagen Park Assist Pro », de faire entrer et sortir le Tayron d'une place de stationnement en le commandant de l'extérieur, c'est-à-dire à distance à l'aide d'un smartphone.