



Media Information

ESSAIS PRESSE DU TAYRON 02/2025

MOTORISATIONS

Avec la motorisation hybride rechargeable, le Tayron devient une voiture électrique au quotidien et, avec la transmission intégrale, un véhicule tracteur idéal

INFORMATIONS IMPORTANTES

- **Tayron eHybrid** – les propulsions hybrides rechargeables modernes du Tayron séduisent par une autonomie électrique pouvant atteindre 126 km et une autonomie totale d'environ 900 km
- **Tayron eTSI** – le nouveau Tayron est doté d'une motorisation de base high-tech semi-hybride efficiente, avec système 48 V et gestion active des cylindres
- **Tayron TDI** – le TDI de 110 kW du Tayron permet une consommation de seulement 5,4 l/100 km ; le TDI de 142 kW est proposé de série avec transmission intégrale
- **Tayron TSI** – les moteurs TSI de 150 kW et 195 kW sont couplés à la transmission intégrale 4MOTION ; tout comme le TDI de 142 kW, ils autorisent des poids tractables jusqu'à 2,5 t

Contacts pour les médias
Volkswagen Communications
Product Communications

Martin Hube
Porte-parole ID.2, Passat, PHEV,
Tiguan, Tayron, Touareg
Tél. : 49 152 22 99 56 99
martin.hube@volkswagen.de



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

HYBRIDES RECHARGEABLES ET SEMI-HYBRIDES, ESSENCE ET DIESEL

de 110 à 200 kW. Volkswagen propose le nouveau Tayron avec un moteur semi-hybride 48 V (eTSI) de 110 kW (150 ch)¹, deux moteurs hybrides rechargeables (eHybrid) de 150 kW (204 ch)² et 200 kW (272 ch)³, deux moteurs Diesel (TDI) de 110 kW (150 ch)⁴ et 142 kW (193 ch)⁵ ainsi que deux moteurs à essence de 150 kW (204 ch)⁶ et 195 kW (265 ch)⁷ (TSI). Les deux moteurs à essence et le Diesel le plus puissant sont toujours couplés à la transmission intégrale 4MOTION ; toutes les autres versions sont à traction avant. Le passage des rapports est généralement assuré par la boîte de vitesses automatique à double embrayage (DSG). Vue d'ensemble des motorisations du Tayron :

Système de motorisation	Puissance en kW / ch	Boîte de vitesses	Mode de propulsion
Semi-hybride			
1.5 eTSI ¹	110 / 150	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
Hybride rechargeable			
eHybrid ²	150 / 204	eDSG à 6 rapports	Traction
eHybrid ³	200 / 272	eDSG à 6 rapports	Traction
Diesel			
2.0 TDI ⁴	110 / 150	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
2.0 TDI ⁵	142 / 193	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION
Moteur à essence			



Media Information

2.0 TSI ⁶	150 / 204	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION
2.0 TSI ⁷	195 / 265	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION

Moteur eTSI de 110 kW. La motorisation de base du nouveau Tayron est déjà une propulsion high-tech. La pièce maîtresse de ce système semi-hybride efficient est un quatre cylindres suralimentés d'une puissance totale de 110 kW (150 ch), d'une cylindrée de 1 498 cm³, qui porte la désignation 1.5 TSI evo2. Sur une plage de régime comprise entre 1 500 et 3 500 tr/min, il développe un couple maximal de 250 Nm. Ce moteur à essence bénéficie de caractéristiques techniques telles que le procédé de combustion TSI-evo (rendement élevé) et d'un turbocompresseur à géométrie de turbine variable (turbocompresseur VTG), habituellement utilisé dans les voitures de sport. De plus, le 1.5 TSI evo2 est équipé de la gestion active des cylindres ACTplus. Via l'ACTplus, deux des quatre cylindres du moteur sont coupés aussi souvent que possible, en fonction de la situation de fonctionnement. La conception du moteur permet la suppression de l'alimentation en carburant des deuxième et troisième cylindres à des vitesses et à des charges faibles et moyennes. 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. L'eTSI est couplé à une batterie lithium-ion de 48 V et à un alterno-démarrreur à entraînement par courroie de 48 V, qui fournit temporairement une puissance de 14 kW et un couple de 56 Nm. L'énergie électrique est récupérée lors de la décélération et du freinage. La puissance supplémentaire du système 48 V agit comme un surcouple temporaire qui optimise les performances de démarrage du Tayron eTSI, dont la vitesse de pointe est de 204 km/h. Dans le même temps, l'énergie stockée dans la batterie autorise la coupure du 1.5 TSI evo2 et donc le passage en mode roue libre. Résultat : une efficacité très élevée. Cela se traduit par une consommation en cycle mixte WLTP de seulement 6,2 l/100 km. Le poids tractable maximal du Tayron eTSI est de 1 800 kg (avec freinage sur une pente de 12 %/2 000 kg sur une pente de 8 %).

eHybrid développant 150 kW et 200 kW. Le Tayron est équipé d'une toute nouvelle génération de propulsion hybride rechargeable Volkswagen. Par rapport aux systèmes précédents, les motorisations hybrides rechargeables de dernière génération offrent une autonomie électrique bien supérieure et une efficacité nettement accrue, même en mode moteur thermique. Le Tayron eHybrid est proposé en deux niveaux de puissance, à savoir 150 kW (204 ch) et 200 kW (272 ch). Grâce à l'efficacité du système de motorisation et à la taille de la batterie, les deux modèles hybrides rechargeables atteignent une grande autonomie électrique. Dans le cas de la version 150 kW, le Tayron Life eHybrid peut parcourir jusqu'à 126 km (WLTP). L'eHybrid de 200 kW – disponible dans le Tayron Elegance et le Tayron R-Line – parcourt de 114 à 121 km dans le cas du Tayron Elegance et de 112 à 119 km dans celui du Tayron R-Line (selon la norme WLTP et en fonction de l'équipement et de la taille des pneus). Leurs grandes autonomies électriques font des deux Tayron eHybrid des voitures utilisables en mode électrique au quotidien. En parallèle, les motorisations hybrides rechargeables offrent des autonomies totales élevées de l'ordre de 900 km. Le poids tractable maximal du Tayron eHybrid de 150 kW s'élève à 1 800 kg, celui du Tayron eHybrid de 200 kW à 2 000 kg (tous deux avec freinage sur une pente de 12 %).

Précisions techniques sur les propulsions hybrides rechargeables. Sur le plan technique, les motorisations hybrides rechargeables du Tayron se composent d'une



Media Information

batterie haute tension lithium-ion de 19,7 kWh (capacité nette), d'une électronique de puissance, du moteur turbo quatre cylindres (1.5 TSI evo2) et d'un module hybride (moteur électrique associé à une boîte eDSG à 6 rapports). La batterie peut non seulement être rechargée sur des bornes de recharge murales CA et des stations de recharge CA de 11 kW, mais aussi (comme dans le cas d'une voiture électrique) sur des bornes de recharge rapide CC de jusqu'à 50 kW. Via l'électronique de puissance, le courant continu stocké dans la batterie est converti en courant alternatif, utilisé par le moteur électrique. Dans sa version de base, 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 tel qu'indiqué une puissance cumulée de 150 kW (204 ch). La version haut de gamme du moteur de 130 kW (177 ch) est disponible en option et génère, avec le moteur électrique, une remarquable puissance cumulée de 200 kW (272 ch). La version de 150 kW développe un couple de 350 Nm, tandis que la version de 200 kW délivre 400 Nm. Comme la version du moteur également utilisée dans l'eTSI, le 1.5 TSI evo2 se distingue par des caractéristiques high-techs telles que le procédé de combustion TSI evo et un turbocompresseur VTG. Étant donné que la motorisation eHybrid est 100 % électrique chaque fois que cela est possible, la gestion active des cylindres (ACTplus) n'est pas utilisée ici.

TDI de 110 kW et 142 kW. Volkswagen propose dans le Tayron le Diesel de 2,0 litres (TDI) de la série EA288 evo, décliné en deux versions de puissance : 110 kW (150 ch) et 360 Nm ainsi que 142 kW (193 ch) et 400 Nm. Le quatre cylindres tire sa puissance de sa cylindrée de 1 968 cm³. La version de 110 kW entraîne l'essieu avant ; la version de 142 kW est proposée de série en liaison avec la transmission intégrale 4MOTION. Les deux moteurs sont couplés à un catalyseur de réduction catalytique sélective et à une boîte de vitesses à double embrayage à 7 rapports (DSG). En déclinaison TDI de 110 kW, le moteur développe un couple maximal de 360 Nm entre 1 600 et 2 750 tr/min. Dans cette version, le Tayron 2.0 TDI atteint une vitesse de 207 km/h, tandis que la consommation en cycle mixte WLTP est de seulement 5,4 l/100 km (Tayron Life). Le modèle à traction est conçu pour un poids tractable maximal de 2 000 kg (avec freinage sur une pente de 12 %/2 200 kg sur une pente de 8 %). La version plus puissante de 142 kW délivre un couple maximal de 400 Nm entre 1 750 et 3 250 tr/min. Avec ce moteur et la transmission intégrale, le Tayron 2.0 TDI, dont la vitesse de pointe est de 221 km/h, consomme seulement 6,2 l/100 km en finition « Life ». Le poids tractable de ce Tayron s'élève à 2 300 kg (avec freinage sur une pente de 12 %/2 500 kg sur une pente de 8 %).

TSI de 150 kW et 195 kW. Dans les deux versions de puissance du Tayron TSI 4MOTION à transmission intégrale, il est fait appel au dernier niveau d'évolution du moteur à essence quatre cylindres EA888. Il s'agit de la quatrième génération de cette gamme de moteurs, qui propulse également des icônes Volkswagen telles que la Golf GTI[®]. Avec le premier niveau de puissance de ce moteur de 1 984 cm³, le Tayron dispose d'une puissance de 150 kW (204 ch) et d'un couple maximal de 320 Nm (1 500 à 4 400 tr/min). La version la plus puissante développe 195 kW (265 ch) et un couple maximal de 400 Nm (1 650 à 4 350 tr/min) ; elle est proposée exclusivement en liaison avec la finition « R-Line ». Bien que leur potentiel de puissance soit élevé, le fonctionnement des moteurs à essence de conception très sophistiquée est efficace : le modèle 2.0 TSI 4MOTION de 150 kW, qui peut atteindre 224 km/h, affiche une consommation en cycle mixte de 8,3 à 7,6 l/100 km selon l'équipement et la monte de pneumatiques. Le Tayron TSI 4MOTION de 195 kW consomme entre 9,0 et 8,6 l/100 km (cycle combiné WLTP) à 240 km/h. En liaison avec la transmission intégrale de série, les deux versions



Media Information

TSI sont conçues pour des poids tractables élevés jusqu'à 2 300 kg (avec freinage sur une pente de 12 %/2 500 kg sur une pente de 8 %).

1. Tayron eTSI, 110 kW (150 ch) – consommation de carburant en cycle mixte : 6,9-6,2 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 157-142 g/km ; classe CO₂ : F-E
2. Tayron eHybrid, 110 kW (150 ch) – consommation d'énergie en cycle mixte : 18,9-17,0 kWh/100 km plus 0,5-0,4 l/100 km ; émissions de CO₂ : 12-9 g/km ; classe CO₂ : B ; consommation en cycle mixte avec batterie déchargée : 6,3-5,6 l/100 km ; classe CO₂ : E-D
3. Tayron eHybrid, 130 kW (177 ch) – consommation d'énergie en cycle mixte : 18,7-17,5 kWh/100 km plus 0,5-0,4 l/100 km ; émissions de CO₂ : 12-10 g/km ; classe CO₂ : B ; consommation en cycle mixte avec batterie déchargée : 6,2-5,7 l/100km ; classe CO₂ : E-D
4. Tayron TDI 4MOTION, 110 kW (150 ch) – consommation de carburant en cycle mixte : 6,0-5,4 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 158-141 g/km ; classe CO₂ : F-E
5. Tayron TDI 4MOTION, 142 kW (193 ch) – consommation de carburant en cycle mixte : 6,8-6,1 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 180-162 g/km ; classe CO₂ : G-F
6. Tayron TSI 4MOTION, 150 kW (204 ch) – consommation de carburant en cycle mixte : 8,3-7,6 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 189-172 g/km ; classe CO₂ : G-F
7. Tayron TSI 4MOTION, 195 kW (265 ch) – consommation de carburant en cycle mixte : 9,0-8,6 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 203-195 g/km ; classe CO₂ : G
8. Golf GTI - consommation de carburant en cycle mixte : 7,3-7,1 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 167-162 g/km ; classe CO₂ : F