



Media Information

TAYRON MEDIA DRIVE 02/2025

VERSIONES DE MOTOR

Con propulsión enchufable, el Tayron se convierte en un coche eléctrico para el uso diario y, con la tracción total, en el vehículo tractor ideal

INFORMACIÓN ÚTIL

- **Tayron eHybrid:** las modernas propulsiones híbridas enchufables del Tayron destacan por una autonomía eléctrica de hasta 126 km y una autonomía total de unos 900 km
- **Tayron eTSI:** como eficiente motorización básica, en el nuevo Tayron, se utiliza un híbrido ligero de alta tecnología con sistema de 48 V y gestión de cilindros activa
- **Tayron TDI:** el TDI de 110 kW del Tayron permite un consumo de tan solo 5,4 l/100 km; el TDI de 142 kW se ofrece de serie con tracción total
- **Tayron TSI:** los motores TSI de 150 kW y 195 kW están acoplados a la tracción total 4MOTION; y, al igual que el TDI de 142 kW, permiten masas remolcables máximas técnicamente admisibles de hasta 2,5 t

Contactos de prensa
Volkswagen Communications
Product Communications

Martin Hube
Contacto ID.2, Passat, PHEV, Tiguan,
Tayron, Touareg
Tel.: +49 152 22 99 56 99
martin.hube@volkswagen.de



Más en
volkswagen-newsroom.com

HÍBRIDOS ENCHUFABLES Y HÍBRIDOS LIGEROS, GASOLINA Y DIÉSEL

De 110 kW a 200 kW. Volkswagen ofrece el nuevo Tayron con una potente propulsión híbrida ligera de 48 V (eTSI) de 110 kW (150 CV)¹, dos propulsiones híbridas enchufables (eHybrid) de 150 kW (204 CV)² y 200 kW (272 CV)³, dos motores turbodiesel (TDI) de 110 kW (150 CV)⁴ y 142 kW (193 CV)⁵ y dos motores de gasolina turbo (TSI) de 150 kW (204 CV)⁶ y 195 kW (265 CV)⁷. Los dos motores turbo de gasolina y el turbodiesel más potente siempre están acoplados a la tracción total 4MOTION; las demás versiones tienen tracción delantera. El cambio automático de doble embrague (DSG) se encarga de realizar el cambio de marchas. Resumen de todas las versiones de propulsión del Tayron:

Sistema de motor	Potencia en kW/CV	Caja de cambios	Clase de propulsión
Híbrido ligero			
1.5 eTSI ¹	110 / 150	DSG de 7 marchas	Delantera
Híbrido enchufable			
eHybrid ²	150 / 204	6 marchas eDSG	Delantera
eHybrid ³	200 / 272	6 marchas eDSG	Delantera
Turbodiesel			
2.0 TDI ⁴	110 / 150	DSG de 7 marchas	Delantera
2.0 TDI ⁵	142 / 193	DSG de 7 marchas	4MOTION
Motor turbo de gasolina			
2.0 TSI ⁶	150 / 204	DSG de 7 marchas	4MOTION
2.0 TSI ⁷	195 / 265	DSG de 7 marchas	4MOTION

eTSI con 110 kW. La motorización básica del nuevo Tayron es ya una propulsión de alta tecnología. El corazón de este eficiente sistema híbrido ligero es un motor de cuatro cilindros sobrealimentado con una potencia combinada de 110 kW (150 CV), una



Media Information

cilindrada de 1.498 cm³ y la designación 1.5 TSI evo2. Desarrolla un par máximo de 250 Nm en una gama de revoluciones de 1.500 a 3.500 rpm. En este motor de gasolina se utilizan características técnicas como el ciclo de combustión TSI evo (alto rendimiento) y un turbocompresor con turbina de geometría variable (turbocompresor VTG), como se conoce de los vehículos deportivos. Además, el 1.5 TSI evo2 está equipado con la gestión de cilindros activa ACTplus. Mediante la ACTplus, dos de los cuatro cilindros del motor se desactivan con la mayor frecuencia posible, en función de la situación. Por diseño, el segundo y el tercer cilindro se desconectan de la alimentación de combustible con cargas y regímenes bajos y medios. La eficiencia aumenta en los cilindros activos, mientras que los cilindros pasivos funcionan casi sin pérdidas. Cuando se pisa de nuevo el acelerador, vuelven a activarse inmediatamente. El eTSI está acoplado a una batería de iones de litio de 48 V y a un alternador de arranque por correa de 48 V, que proporciona temporalmente 14 kW de potencia y 56 Nm de par. La energía eléctrica se recupera al desacelerar y al frenar. La potencia adicional del sistema de 48 voltios actúa como un booster que optimiza el rendimiento de arranque del Tayron eTSI de 204 km/h. Al mismo tiempo, la energía almacenada en la batería permite desconectar el 1.5 TSI evo2 y, por lo tanto, el desplazamiento por inercia. El resultado: una eficiencia muy alta. Esto se refleja en un consumo combinado WLTP de solo 6,2 l/100 km. La masa remolcable máxima técnicamente admisible del Tayron eTSI es de 1.800 kg (frenada en una pendiente del 12 %, 2.000 kg con un 8 % de pendiente).

eHybrid con 150 kW y 200 kW. En el Tayron se utiliza una generación completamente nueva de la propulsión híbrida enchufable de Volkswagen. En comparación con los sistemas anteriores, las propulsiones híbridas enchufables de la generación actual ofrecen una autonomía eléctrica notablemente superior y una eficiencia significativamente maximizada, también en el funcionamiento con motor. El Tayron eHybrid se ofrece en dos niveles de potencia con 150 kW (204 CV) y 200 kW (272 CV). Gracias a la eficiencia del sistema de propulsión y al tamaño de la batería, ambos modelos híbridos enchufables alcanzan una gran autonomía eléctrica. En el caso de la versión de 150 kW, el Tayron Life eHybrid puede recorrer hasta 126 km (WLTP). El eHybrid de 200 kW —disponible en el Tayron Elegance y el Tayron R-Line— recorre entre 114 y 121 km en el Tayron Elegance y entre 112 y 119 km en el Tayron R-Line (según el estándar WLTP y en función del equipamiento y el tamaño de los neumáticos). Las grandes autonomías eléctricas convierten a ambos Tayron eHybrid en coches eléctricos para el uso diario. Al mismo tiempo, las propulsiones híbridas enchufables permiten una gran autonomía total de unos 900 km. La masa remolcable máxima técnicamente admisible del Tayron eHybrid de 150 kW es de 1.800 kg, la del Tayron eHybrid de 200 kW es de 2.000 kg (frenada en una pendiente del 12 %).

Los sistemas de propulsión híbrida enchufable en detalle. Técnicamente, las propulsiones híbridas enchufables del Tayron se componen de una gran batería de alto voltaje de iones de litio de 19,7 kWh (neto), un módulo electrónico de potencia, el motor turboalimentado de cuatro cilindros (1.5 TSI evo2) y un módulo híbrido (motor eléctrico con un cambio de doble embrague DSG eléctrico de 6 marchas). La batería no solo se puede cargar en estaciones de carga doméstica de CA y postes de carga de CA con 11 kW, sino también, al igual que un vehículo eléctrico, en estaciones de carga rápida de CC con hasta 50 kW. Con el módulo electrónico de potencia, la corriente continua (CC) almacenada en la batería se convierte en la corriente alterna (CA) que necesita el motor eléctrico. En la versión básica, el 1.5 TSI evo2 desarrolla una potencia de 110 kW (150 CV) y permite así alcanzar una potencia del sistema de 150 kW (204 CV) en combinación con el motor eléctrico de 85 kW (115 CV) en su máximo.



Media Information

Como alternativa, está disponible la versión superior del motor turboalimentado con 130 kW (177 CV), que junto con el motor eléctrico genera una potencia del sistema de 200 kW (272 CV). La versión de 150 kW desarrolla un par del sistema de 350 Nm, mientras que la versión de 200 kW alcanza hasta 400 Nm. El 1.5 TSI evo2, al igual que la versión del motor utilizada en el eTSI, se caracteriza por funciones de alta tecnología como el ciclo de combustión TSI evo y un turbocompresor VTG. Como el eHybrid funciona siempre que es posible de forma totalmente eléctrica, en este caso, no se utiliza la gestión de cilindros activa (ACTplus).

TDI con 110 kW y 142 kW. Volkswagen ofrece el turbodiesel de 2,0 litros (TDI) de la serie EA288 evo en dos niveles de potencia en el Tayron: con 110 kW (150 CV) y 360 Nm, así como con 142 kW (193 CV) y 400 Nm. El motor de cuatro cilindros despliega su fuerza con una cilindrada de 1.968 cm³. La versión de 110 kW propulsa el eje delantero; la variante de 142 kW se ofrece de serie en combinación con la tracción total 4MOTION. Ambos motores están acoplados a un catalizador SCR y a un cambio de doble embrague de 7 marchas (DSG). El motor TDI de 110 kW desarrolla un par motor máximo de 360 Nm a entre 1.600 y 2.750 rpm. En esta versión, el Tayron 2.0 TDI alcanza una velocidad de 207 km/h, mientras que el consumo WLTP combinado es de tan solo 5,4 l/100 km (en cada caso, Tayron Life). La tracción delantera está diseñada para una masa remolcable máxima técnicamente admisible de 2.000 kg frenada en una pendiente del 12 %, 2.200 kg con un 8 % de pendiente). La versión más potente de 142 kW pone a disposición un par máximo de 400 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm. El Tayron 2.0 TDI, que alcanza una velocidad de 221 km/h, solo consume 6,2 l/100 km con este motor y tracción total en la versión "Life". La masa remolcable máxima técnicamente admisible de este Tayron es de hasta 2.300 kg (frenada en una pendiente del 12 %, 2.500 kg con un 8 % de pendiente).

TSI con 150 kW y 195 kW. En ambas versiones de potencia del Tayron TSI 4MOTION con tracción total se utiliza la última etapa evolutiva del motor de gasolina turbo de cuatro cilindros EA888. Es la cuarta generación de esta serie de motores, que también impulsa iconos de Volkswagen como el Golf GTI⁸, entre otros. En el primer nivel de ampliación de este motor de 1.984 cm³, el Tayron dispone de una potencia de 150 kW (204 CV) y un par máximo de 320 Nm (de 1.500 a 4.400 rpm). La versión más potente desarrolla 195 kW (265 CV) y un par máximo de 400 Nm (de 1.650 a 4.350 rpm); se ofrece exclusivamente en combinación con el equipamiento "R-Line". A pesar de su potencial de potencia, los motores turbo de gasolina trabajan de forma eficiente: El 2.0 TSI 4MOTION, con 150 kW y una velocidad de hasta 224 km/h, alcanza un consumo combinado WLTP de 8,3 a 7,6 l/100 km, en función del equipamiento y los neumáticos. El Tayron TSI 4MOTION en la versión de 195 kW consume entre 9,0 y 8,6 l/100 km (WLTP combinado) a 240 km/h. En combinación con la tracción total de serie, ambas versiones TSI están diseñadas para una elevada masa remolcable máxima técnicamente admisible de hasta 2.300 kg (frenada en una pendiente del 12 %, 2.500 kg con un 8 % de pendiente).

1. Tayron eTSI, 110 kW (150 CV), consumo de combustible combinado: 6,9-6,2 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas: 157-142 g/km; clase de CO₂: F-E
2. Tayron eHybrid, 110 kW (150 CV), consumo de energía combinado: 18,9-17,0 kWh/100 km más 0,5-0,4 l/100 km; emisiones de CO₂: 12-9 g/km; clase de CO₂: B; consumo con la batería descargada, combinado: 6,3-5,6 l/100 km; clase de CO₂: E-D
3. Tayron eHybrid, 130 kW (177 CV), consumo de energía combinado: 18,7-17,5 kWh/100 km más 0,5-0,4 l/100 km; emisiones de CO₂: 12-10 g/km; clase de



Media Information

CO₂: B; consumo con la batería descargada, combinado: 6,2-5,7 l/100 km; clase de CO₂: E-D

4. Tayron TDI 4MOTION, 110 kW (150 CV), consumo de combustible combinado: 6,0-5,4 l/100 km; emisiones de CO₂: combinadas 158-141 g/km; clase de CO₂ F-E
5. Tayron TDI 4MOTION, 142 kW (193 CV), consumo de combustible combinado: 6,8-6,1 l/100 km; emisiones de CO₂: combinado 180-162 g/km; clase de CO₂ G-F
6. Tayron TSI 4MOTION, 150 kW (204 CV): consumo de combustible: combinado 8,3-7,6 l/100 km; emisiones de CO₂: combinadas 189-172 g/km; clase de CO₂ G-F
7. Tayron TSI 4MOTION, 195 kW (265 CV): consumo de combustible: combinado 9,0-8,6 l/100 km; emisiones de CO₂: combinadas 203-195 g/km; clase de CO₂ G
8. Golf GTI: consumo de combustible: combinado 7,3-7,1 l/100 km; emisiones de CO₂: combinadas 167-162 g/km; clase de CO₂ F