



# Medieninformation

TAYRON MEDIA DRIVE 02/2025

## MOTORVERSIONEN

### Mit Plug-in-Antrieb wird der Tayron im Alltag zum E-Auto, mit Allradantrieb zum idealen Zugfahrzeug

#### GOOD TO KNOW

- **Tayron eHybrid** – die modernen Plug-in-Hybridantriebe im Tayron punkten mit bis zu 126 km elektrischer Reichweite und rund 900 km Gesamtreichweite
- **Tayron eTSI** – als effiziente Grundmotorisierung kommt im neuen Tayron ein Hightech-Mild-Hybrid mit 48V-System und Zylinderabschaltung zum Einsatz
- **Tayron TDI** – der 110-kW-TDI des Tayron ermöglicht einen Verbrauch von nur 5,4 l/100 km; der 142-kW-TDI wird serienmäßig mit Allradantrieb angeboten
- **Tayron TSI** – die 150 kW und 195 kW starken TSI sind an den Allradantrieb 4MOTION gekoppelt – wie der 142-kW-TDI, ermöglichen sie Anhängelasten von bis zu 2,5 t

#### PLUG-IN- UND MILD-HYBRID, BENZINER UND DIESEL

**110 kW bis 200 kW.** Volkswagen bietet den neuen Tayron mit einem 110 kW (150 kW)<sup>1</sup> starken 48V-Mild-Hybridantrieb (eTSI), zwei Plug-in-Hybridantrieben (eHybrid) mit 150 kW (204 PS)<sup>2</sup> und 200 kW (272 PS)<sup>3</sup>, zwei Turbodieselmotoren (TDI) mit 110 kW (150 PS)<sup>4</sup> und 142 kW (193 PS)<sup>5</sup> sowie zwei 150 kW (204 PS)<sup>6</sup> und 195 kW (265 PS)<sup>7</sup> starken Turbobenzinmotoren (TSI) an. Die zwei Turbobenziner und der stärkste Turbodiesel sind stets an den Allradantrieb 4MOTION gekoppelt; alle anderen Versionen besitzen Frontantrieb. Die Schaltarbeit übernehmen generell automatische Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Alle Antriebsversionen des Tayron im Überblick:

| Motorsystem           | Leistung in kW / PS | Getriebe    | Antriebsart |
|-----------------------|---------------------|-------------|-------------|
| <b>Mild-Hybrid</b>    |                     |             |             |
| 1.5 eTSI <sup>1</sup> | 110 / 150           | 7-Gang-DSG  | Front       |
| <b>Plug-in-Hybrid</b> |                     |             |             |
| eHybrid <sup>2</sup>  | 150 / 204           | 6-Gang-eDSG | Front       |
| eHybrid <sup>3</sup>  | 200 / 272           | 6-Gang-eDSG | Front       |
| <b>Turbodiesel</b>    |                     |             |             |
| 2.0 TDI <sup>4</sup>  | 110 / 150           | 7-Gang-DSG  | Front       |
| 2.0 TDI <sup>5</sup>  | 142 / 193           | 7-Gang-DSG  | 4MOTION     |
| <b>Turbobenziner</b>  |                     |             |             |
| 2.0 TSI <sup>6</sup>  | 150 / 204           | 7-Gang-DSG  | 4MOTION     |
| 2.0 TSI <sup>7</sup>  | 195 / 265           | 7-Gang-DSG  | 4MOTION     |

**eTSI mit 110 kW.** Bereits die Grundmotorisierung des neuen Tayron ist ein Hightechantrieb. Das Herz dieses effizienten Mildhybridsystems ist ein aufgeladener Vierzylinder mit einer Systemleistung von 110 kW (150 PS), einem Hubraum von 1.498 cm<sup>3</sup> und der Bezeichnung 1.5 TSI evo2. Auf einem Drehzahlplateau von 1.500 bis 3.500 U/min entwickelt er ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zum Einsatz kommen in diesem Benziner technische Features wie das TSI-evo-Brennverfahren (hoher Wirkungsgrad) und ein Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG-Lader), wie man ihn sonst eher aus Sportwagen kennt. Darüber hinaus ist der 1.5 TSI evo2 mit der Zylinderabschaltung ACTplus ausgestattet. Via ACTplus schalten sich je nach Betriebssituation zwei der vier Zylinder des Motors so oft wie möglich ab. Konstruktiv

**Medienkontakte**  
Volkswagen Communications  
Product Communications

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



Mehr auf  
volkswagen-newsroom.com



## Medieninformation

werden dabei der zweite und dritte Zylinder bei niedrigen sowie mittleren Lasten und Drehzahlen aus der Kraftstoffversorgung herausgenommen. In den aktiven Zylindern steigt der Wirkungsgrad, während die passiven Zylinder nahezu verlustfrei mitlaufen. Beim erneuten Gasgeben werden sie sofort wieder aktiv. Gekoppelt ist der eTSI an eine 48V-Lithium-Ionen-Batterie und einen 48V-Riemen-Startergenerator, der temporär 14 kW Leistung und 56 Nm Drehmoment bereitstellt. Die elektrische Energie wird via Rekuperation – beim Verzögern und Bremsen – gewonnen. Die zusätzliche Power des 48-Volt-Systems wirkt wie ein Booster, der die Anfahrperformance des 204 km/h schnellen Tayron eTSI optimiert. Gleichzeitig ermöglicht die in der Batterie gespeicherte Energie das Ausschalten des 1.5 TSI evo2 und damit das sogenannte Segeln. Die Folge: eine sehr hohe Effizienz. Die spiegelt sich in einem kombinierten WLTP-Verbrauch von nur 6,2 l/100 km wider. Die maximale Anhängelast des Tayron eTSI beträgt 1.800 kg (gebremst bei 12% Steigung / 2.000 kg bei 8%).

**eHybrid mit 150 kW und 200 kW.** Im Tayron kommt eine gänzlich neu entwickelte Generation des Volkswagen Plug-in-Hybridantriebs zum Einsatz. Gegenüber früheren Systemen bieten die Plug-in-Hybridantriebe der aktuellen Generation deutlich größere elektrische Reichweiten und eine auch im motorischen Betrieb spürbar maximierte Effizienz. Der Tayron eHybrid wird in zwei Leistungsstufen mit 150 kW (204 PS) und 200 kW (272 PS) angeboten. Dank der Effizienz des Antriebssystems und der Größe der Batterie erzielen beide Plug-in-Hybridmodelle große elektrische Reichweiten. Im Fall der 150-kW-Version sind es an Bord des Tayron Life eHybrid bis zu 126 km (WLTP). Der 200-kW-eHybrid – verfügbar im Tayron Elegance und Tayron R-Line – kommt auf 114 bis 121 km im Tayron Elegance respektive 112 bis 119 km im Tayron R-Line (jeweils nach WLTP-Standard und je nach Ausstattung und Reifengröße). Die großen E-Reichweiten machen beide Tayron eHybrid im Alltag zu E-Autos. Gleichzeitig ermöglichen die Plug-in-Hybridantriebe hohe Gesamtreichweiten von rund 900 km. Die maximale Anhängelast des Tayron eHybrid mit 150 kW beträgt 1.800 kg, die des 200 kW starken Tayron eHybrid 2.000 kg (jeweils gebremst bei 12% Steigung).

**Die Plug-in-Hybridantriebe im technischen Detail.** Technisch setzen sich die Plug-in-Hybridantriebe des Tayron aus einer 19,7 kWh (netto) großen Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie, einer Leistungselektronik, dem Vierzylinder-Turbomotor (1.5 TSI evo2 ) und einem Hybridmodul (E-Maschine plus 6-Gang-eDSG) zusammen. Die Batterie kann nicht nur an AC-Wallboxen und AC-Ladesäulen mit 11 kW geladen werden, sondern, wie ein Elektroauto, auch an DC-Schnellladesäulen mit bis zu 50 kW. Via Leistungselektronik wird der in der Batterie gespeicherte Gleichstrom in den von der E-Maschine benötigten Wechselstrom umgewandelt. In der Grundversion entwickelt der 1.5 TSI evo2 eine Leistung von 110 kW (150 PS) und ermöglicht so in Verbindung mit der im Peak 85 kW (115 PS) starken E-Maschine eine Systemleistung von skizzierten 150 kW (204 PS). Alternativ steht die Topversion des Turbomotors mit 130 kW (177 PS) zur Verfügung, die gemeinsam mit der E-Maschine eine Systemleistung von besagten 200 kW (272 PS) generiert. Die 150-kW-Version entwickelt ein Systemdrehmoment von 350 Nm, die 200-kW-Version bietet 400 Nm. Der 1.5 TSI evo2 zeichnet sich – wie die auch im eTSI eingesetzte Version des Motors – durch Hightech-Features wie das TSI-evo-Brennverfahren und einen VTG-Turbolader aus. Aufgrund der Tatsache, dass der eHybrid wann immer möglich komplett elektrisch angetrieben wird, kommt die Zylinderabschaltung (ACTplus) hier nicht zum Einsatz.

**TDI mit 110 kW und 142 kW.** In zwei Leistungsstufen bietet Volkswagen den 2,0-Liter-Turbodiesel (TDI) der Serie EA288 evo im Tayron an: mit 110 kW (150 PS) und 360 Nm sowie mit 142 kW (193 PS) und 400 Nm. Der Vierzylinder schöpft seine Kraft aus



## Medieninformation

einem Hubraum von 1.968 cm<sup>3</sup>. Die 110-kW-Version treibt die Vorderachse an; die 142-kW-Variante wird serienmäßig in Verbindung mit dem Allradantrieb 4MOTION angeboten. Beide Motoren sind an einen SCR-Katalysator und an ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) gekoppelt. Als 110-kW-TDI entwickelt der Motor zwischen 1.600 und 2.750 U/min ein maximales Drehmoment von 360 Nm. Der Tayron 2.0 TDI ist in dieser Version 207 km/h schnell; dem gegenüber steht ein kombinierter WLTP-Verbrauch von nur 5,4 l/100 km (jeweils Tayron Life). Der Fronttriebler ist für eine maximale Anhängelast von 2.000 kg ausgelegt (gebremst bei 12% Steigung / 2.200 kg bei 8%). Die stärkere 142-kW-Version stellt zwischen 1.750 und 3.250 U/min ein maximales Drehmoment von 400 Nm zur Verfügung. Der 221 km/h schnelle Tayron 2.0 TDI verbraucht mit diesem Motor und Allradantrieb in der Version „Life“ lediglich 6,2 l/100 km. Die maximale Anhängelast dieses Tayron beträgt bis zu 2.300 kg (gebremst bei 12% Steigung / 2.500 kg bei 8%).

**TSI mit 150 kW und 195 kW.** In beiden Leistungsversionen des allradgetriebenen Tayron TSI 4MOTION kommt die neueste Evolutionsstufe des Vierzylinder-Turbobenzinmotors EA888 zum Einsatz. Es ist die vierte Generation dieser Motorenbaureihe, die unter anderem auch Volkswagen Ikonen wie den Golf GTI<sup>®</sup> antreibt. In der ersten Ausbaustufe dieses 1.984 cm<sup>3</sup> großen Motors steht im Tayron eine Leistung von 150 kW (204 PS) und ein maximales Drehmoment von 320 Nm (1.500 bis 4.400 U/min) zur Verfügung. Die stärkere Version entwickelt 195 kW (265 PS) und ein Drehmomentmaximum von 400 Nm (1.650 bis 4.350 U/min); sie wird exklusiv in Verbindung mit der Ausstattung „R-Line“ angeboten. Trotz ihres Leistungspotenzials arbeiten die sehr kultivierten Turbobenziner effizient: Der bis zu 224 km/h schnelle 2.0 TSI 4MOTION mit 150 kW kommt je nach Ausstattung und Bereifung auf einen kombinierten WLTP-Verbrauch von 8,3 bis 7,6 l/100 km. Zwischen 9,0 und 8,6 l/100 km (WLTP kombiniert) verbraucht der 240 km/h schnelle Tayron TSI 4MOTION in der 195-kW-Version. Beide TSI-Versionen sind in Verbindung mit dem serienmäßigen Allradantrieb für hohe Anhängelasten von bis zu 2.300 kg (gebremst bei 12 % Steigung / 2.500 kg bei 8%) ausgelegt.

1. Tayron eTSI, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert: 6,9-6,2 l/100km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 157-142 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: F-E
2. Tayron eHybrid, 110 kW (150 PS) – Energieverbrauch kombiniert: 18,9-17,0 kWh/100 km plus 0,5-0,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 12-9 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: B; Verbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,3-5,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse: E-D
3. Tayron eHybrid, 130 kW (177 PS) – Energieverbrauch kombiniert: 18,7-17,5 kWh/100 km plus 0,5-0,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 12-10 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: B; Verbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2-5,7 l/100km; CO<sub>2</sub>-Klasse: E-D
4. Tayron TDI 4MOTION, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 6,0-5,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 158-141 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse F-E
5. Tayron TDI 4MOTION, 142 kW (193 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 6,8-6,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 180-162 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse G-F
6. Tayron TSI 4MOTION, 150 kW (204 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert 8,3-7,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 189-172 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse G-F
7. Tayron TSI 4MOTION, 195 kW (265 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert 9,0-8,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 203-195 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse G
8. Golf GTI - Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,3-7,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 167-162 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse F.