LE VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE N'EST PLUS, DITES VOLKSWAGEN TAYRON !

écrit par Luc Vandersleyen



Chez Volkswagen, cela bouge au niveau des grands véhicules, qui n'ont plus vraiment la côte en Europe. Trop de taxes et places de parking trop petites ! Cela n'empêche pas le constructeur allemand de **remplacer le Tiguan Allspace par le TAYRON**, qui est cependant plus grand, mais plus sobre, avec un **empattement plus grand** et des **porte-à-faux plus importants**. Il mesure 4,77 cm de long et est, donc, 7 cm plus grand que celui qu'il remplace. Il peut, aussi, transporter 7 passagers. Sans les 2 sièges de la 3ème rangée, le coffre peut avoir une capacité de 887 litres. Du côté des motorisations, **nous retrouvons les différents moteurs que l'on trouve sous le capot du Tiguan actuel.** A savoir, les Diesels de 150 et 193 ch et les moteurs à essence de 130 à 265 ch. En plus, **contrairement au Tiguan Allspace,** il est **proposé en 1,5 eTSI micro-hybride de 150 ch,** mais est, **aussi,** disponible en **hybride rechargeables avec des moteurs d'1,5 litre.** Nous avons, ainsi, le **choix entre 204 et 272 ch.** Ces PHEV peuvent **parcourir plus de 100 km (123 km d'après le constructeur) sans aucune émission** si la batterie de 19,7 kWh est entièrement chargée, **mais n'ont plus que 5 places.** Ce **VW TAYRON est arrivé** dans les concessions **au printemps dernier (2025)** et notre **véhicule d'essai** était une **version R-Line Business Premium d'1,5 TSI eHybrid 130 kW (177 ch) DSG6 de 272 ch.**


VW-18
EN ROUES LIBRES


EN ROUES LIBRES


TAYRON
VW-18





PRESENTATION DE NOTRE VOLKSWAGEN TAYRON R-Line Business Premium 1.5 TSI eHybrid 130 kW (177 ch) DSG6 de 272 ch:

Coincé **entre le Tiguan et le Touareg, le TAYRON** nous semble **assez imposant**. Cependant dans cette version hybride, il ne peut recevoir des sièges en 3ème rangée du fait de **l'encombrante batterie** située dans le plancher. Le volume du **coffre est réduit à 705 litres,** mais peut atteindre 1915 litres en rabattant les dossiers des sièges arrière. Si ce volume nous semble assez généreux, il est plus important sur le Renault Espace et le Peugeot 5008. Malgré un bon restylage, le **Tiguan Allspace** ne pouvait plus cacher son âge, puisqu'il **avait été développé** à partir de la 2ème génération du Tiguan **en 2017.** Le **TAYRON** a un **style actuel** avec un capot moteur haut et bien profilé et des épaules larges à l'arrière. Assez massif, il a

une **forte personnalité et présente un style très dynamique.** Ses optiques sont relativement simples et régulières. Il en est de même à l'arrière. Un jonc lumineux relie les feux arrière avec, au centre, le logo « VW » lumineux, lui aussi. Au-dessus de la calandre et au-dessus des vitres latérales, il y a un discret jonc chromé qui apporte une touche d'élégance. Il est construit et développé pour le marché européen, en Allemagne, dans l'usine VW de Wolfsburg. Il reprend la **plateforme MBQ evo** inauguré, en 2024 avec les nouveaux Tiguan et Passat, qui **permet une offre hybride rechargeable.**








AUTO
4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


AUTO
EN ROUES LIBRES


EN ROUES LIBRES







L'**habitacle** est **accueillant, bien agencé et construit avec des matériaux de qualité.** Bien sûr, il y a encore des plastiques durs pour les parties bases. La partie supérieure du tableau de bord et les panneaux de portes sont habillé de matériaux de grande qualité avec des éclairages d'ambiance efficaces et discrets. **L'ensemble est assez épuré**. Le combiné d'instrument face au conducteur, assez classique, est très lisible et très complet. En plus, nous avons les informations essentielles en « tête haute ». Nous retrouvons des boutons physiques sur le volant. Au centre du tableau de bord, nous avons **un grand écran tactile de 15 pouces** (en option, sinon 12,9) avec des **menus bien agencés et faciles à utiliser.** De nombreuses fonctions concernant la climatisation sont accessibles en bas de l'écran. Malgré tout, il faut choisir son mode de conduite avant de démarrer car pour passer du full électrique, qui est sélectionné à chaque démarrage, à l'hybride, il faut passer par l'écran central, et cela prend quelques secondes… Bien sûr, cela est préjudiciable pour la sécurité. Evidemment, il y a l'interface VW, qui s'avère assez réactive. Elle est aussi compatible avec Android Auto et Apple Car Play sans fil. Sur la

partie base de la console centrale, il est **possible de recharger, par induction, 2 smartphones.** D’autre part, des prises USB-C sont disponibles à l’arrière de cette dernère pour les passagers du 2ème rang. C’est à partir de ce dernier que les choses évoluent vraiment car il y a 114 mm de plus pour l’empattement, qui profitent aux passagers arrière. De plus, la banquette reste coulissante et comme signalé, déjà, le volume pour les bagages est aussi très important.




TAYRON
W-18


SCORPION




TAYRON
VW-18

EN ROUTE AVEC NOTRE VOLKSWAGEN TAYRON R-Line Business Premium 1.5 TSI eHybrid de 130 kW (177 ch) DSG6 de 272 ch :

Le **confort** est bien **au rendez-vous** sur cet imposant véhicule et nous sommes parfaitement installé à son volant, avec une **position un peu rehaussée et une excellente visibilité.** D'emblée, **notre TAYRON démarre en mode 100% électrique.** Si nous n'intervenons pas, à partir de l'écran central, nous ne pouvons passer en mode Hybride. Certes, nous **pourrons parcourir près de 100 km .** En ville, ce sera parfait, mais sur route et surtout **sur autoroute, notre autonomie diminuera assez vite** car notre TAYRON **pèse, à vide, 1948 kg** et peut, en charge, arriver à 2600 kg. Evidemment, les 272 ch sont bien là tant que la batterie est pleine. Ensuite, avec le seul moteur thermique, nous n'aurons plus que 177 ch. Et notre consommation d'essence passera au-delà des 12 litres/100 km .





Avec ce lourd véhicule, **nous adoptons une conduite coulée** qui lui convient très bien tout en respectant les limitations de vitesse. Le confort est exemplaire, la **tenue de route est parfaite avec une direction précise et un roulis bien maîtrisé**. Nous optons, cependant, pour rouler sur routes et autoroutes pour le **système hybride** qui est **très efficace.** Non seulement, notre consommation est particulièrement base, notre autonomie électrique reste longtemps suffisante et le passage d'un mode à l'autre se fait sans que nous nous en rendions compte. De plus, la **boîte DSG6 fait un très bon travail.** Si nous disposons d'une belle puissance, notre TAYRON n'aime pas une conduite sportive et nous le fait sentir par sa boîte qui devient plus hésitante. Il n'empêche, il est capable de passer de **0 à 100 km/h et 7,3 sec.** et d'atteindre une **vitesse de 215 km/h** ! En roulant, ainsi, normalement, nous avions **une autonomie combinée de près de 750 km.**

On est, aussi, **bluffé par le niveau technologique** de cette grande Volkswagen, qui n'est plus du tout, « La Voiture du Peuple ». Sur notre Tayron, nous trouvons, notamment, en plus

des ADAS habituels, le freinage d’urgence avec la reconnaissance des piétons et des cyclistes, l’assistance d’intersection, la protection optimisée des passagers ou la conduite semi-autonome .




VW - 18


TAYRON
VW - 18

LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE VOLKSWAGEN TAYRON R-Line Business Premium 1.5 TSI eHybrid 130 kW (177 ch) DSG6 de 272 ch:

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons **consommé en moyenne 15,6 kWh/100 km en mode électrique** et en **mode hybride, 0,8 kWh/100 km et 5,7 l/100 km d'essence,** mais 12,5 l/100 km, sur autoroute lorsque la batterie était complètement vide. En mode électrique en ville et sur petites routes notre **autonomie réelle** était **de l'ordre de 90 km** alors qu'après la recharge à 100%, **l'autonomie annoncée était de 105 km.** La recharge sur les petites bornes bruxelloises de 7,4 kW était d'environ 5h. Bien sûr, sur borne DC de 50 kW, la recharge de 10 à 80% peut se faire en 25 minutes.

Du côté de son prix : notre **VOLKSWAGEN TAYRON R-Line Business Premium 1.5 TSI eHybrid 130 kW (177 ch) de 272 ch DSG6 valait : 71.400 Euros.**

Bien sûr, il y avait quelques options :

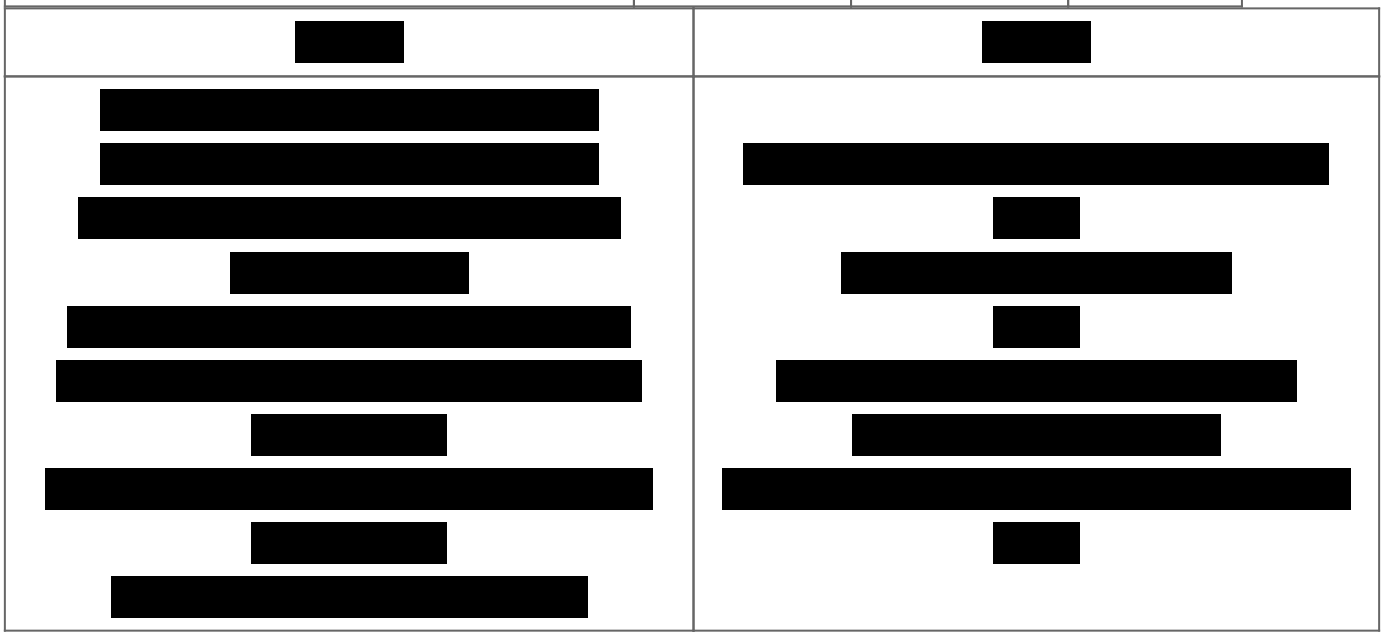
- Dispositif d'attelage élect. : 1.300 E
- Filet de séparation : 225 E
- Toit ouvrant panoramique : 1.455 E
- Système de contrôle de pression de pneus: 200 E
- Système audio « Harman Kardon » : 920 E
- Pack Assistance Plus : 1.065 E
- Jantes alu 20" York pneus 255/40R20: 560 E
- Projecteurs Matrix HD- IQ.Light: 705 E
- Pack Hiver : 650 E
- Contribution environ : 10 E
- Pack Design « Black Style » : 230 E
- Préparation livraison : 360 E
- Pack Comfort avec Safelock : Offert

Total des options: 7.120 E

Total avec options : 78.520 Euros.

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	3 053,64€	3 053,64€	55,88€
Taxe de circulation annuelle	300,96€	300,96€	132,12€
Eco malus	/	0€	/



Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen