



Fotos: Michael Blumenstein

Der Tayron ist ein echt langes Automobil geworden. Der Platz im Kofferraum ist überragend groß.

Raumangebotüberschussauto

Die Langversion des Tiguan heißt nicht mehr Allspace. Ob der neue VW Tayron dennoch die Tugenden des Vorgängers besitzt oder gar ausbaut, haben wir nachgesehen.

T-Cross, Taigo, T-Roc (kommt in Kürze neu), Tiguan, Touareg ... Alle VW-SUV beginnen mit einem T. Ja, der Touran hat auch ein T, ist aber uralt, und damals dachte man wohl selbst bei VW nicht, dass der Touran so lange durchhält.

Der VW Tayron ist also fortan der lange Bruder des Tiguan. VW startete spät mit dem Kompakt-SUV-Segment (2007). Seit einigen Jahren ist der Tiguan nun das meistverkaufte VW-Modell weltweit. Auf die lange Version ließ VW die Europa-Kunden ebenfalls lange warten. 2017 kam der erste Tiguan Allspace zu uns. Dabei ist bekannt, dass Menschen immer mehr Platz wollen. Beim Wohnen, beim Gerümpel verstauen und eben auch im Auto. Es ist mit dem Raumangebot ähnlich wie mit den SUV-Fähigkeiten: Man könnte, wenn man wollte. Und macht es doch nie – das Fahren im Dreck beispielsweise. Mittlerweile gibt es bis in die Kompaktklasse SUV-Modelle, die überhaupt keinen Allradantrieb im Angebot haben. Aber vielleicht wird der Platz im Tayron öfter bespielt.

4,80 Meter aus Wolfsburg

Wir haben uns den neuen Tayron auch mit Frontantrieb aus Wolfsburg

kommen lassen – Wolfsburg, dem Produktionsort von Tiguan und Tayron. Kompakt ist an diesem VW nichts. Mit fast 4,80 Metern ragt er längenmäßig in die Mittelklasse hinein. Der große Bruder VW Touareg ist auch nur rund zehn Zentimeter entfernt. Diese Länge sieht man dem Tayron an. Manche sagen, er wirkt stimmiger als der Tiguan, andere behaupten das komplette Gegenteil.

Die Geschwister unterscheiden sich deutlicher als es Tiguan und Tiguan Allspace taten. Andere Stoßfänger, verschiedene Scheinwerfer, modifizierte Motorhaube, neu modellierte

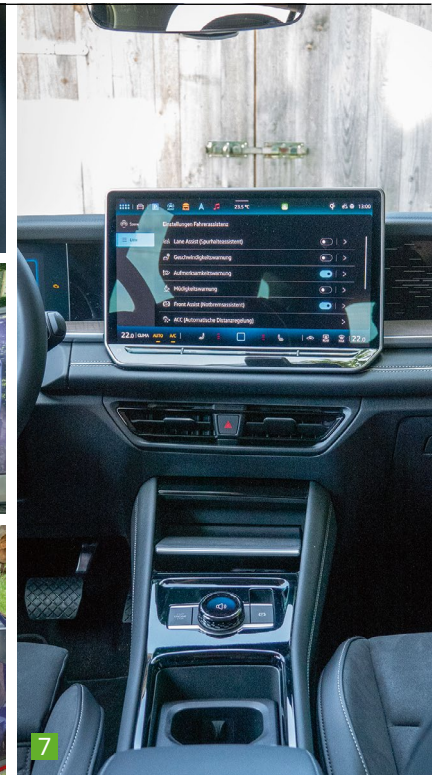
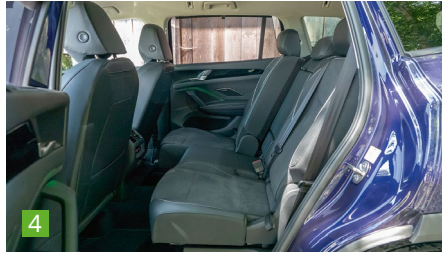
Seitenschürzen, andere Rückleuchten, die Türen bekamen andere Sicken und die für den Fond wurden beim Tayron verlängert – um irgendwie in die dritte Sitzreihe zu kriechen. So wuchs der Tayron im Vergleich zum Tiguan nicht nur um 25 Zentimeter in der Länge, sondern jeweils rund einen in Breite und Höhe. Und wir alle merken: Es wird langsam aber sicher eng auf unseren Straßen.

Streit um fünf Sitzplätze

Bleiben wir direkt ganz hinten. 800 Euro kosten die Zusatz-Sitze 6 und 7.



Auf den ersten Blick ein Tiguan, doch die Differenzen sind echt groß.



1 Im Cockpit finden sich nicht nur VW-Fans zurecht. **2** Gewöhnungsbedürftig bleibt jedoch der Automatik-Wählhebel. **3** Der AGR-Sitz links ist beim Elegance serienmäßig. Rechts gibt es ihn nur in Verbindung mit Lederausstattung. **4** Das Platzangebot in der zweiten Reihe ist überragend und reicht für drei Erwachsene auf langen Strecken. **5 & 6** Der Einstieg nach hinten ist lästig, das Platzangebot dort karg. **7** Bei der Materialanmutung gibt es noch Potenzial – nach oben.

Braucht es diese? Jein. Wirklich viel anfangen kann man mit diesen nicht. Erwachsene schaffen es auch auf kurzen Strecken nicht, sich hinten einigermaßen sinnvoll zu platzieren. Hinzu kommt der Einstieg, der Kindern Spaß macht. Erwachsene Europäer, von denen rund 60 Prozent übergewichtig und zirka 25 Prozent adipös sind, werden sich definitiv um die fünf anderen Plätze streiten. Auch der Tayron ist ein Fünfsitzer. Wer mehr Plätze braucht, sollte in einem anderen Fahrzeugsegment Ausschau halten. Hinzu kommt, dass man niemandem, der hinten sitzt, einen Auffahrunfall zumuten will. Denn der Kofferraum ist in der Konfiguration winzig – so auch die Knautschzone.

Dafür eröffnet sich bei Bedarf eine Containerhalle. Annähernd 2.100 Liter passen hinein, wenn man alles umklappt und das Gepäcknetz (168 Euro) hinter Fahrer und Beifahrer spannt. Das ist mehr als beim Konzernbruder Škoda Kodiaq oder beim Hyundai Santa Fe und lediglich Tesla Model X, Land Rover Defender 130, Mercedes GLS und BMW X7 haben mehr zu bieten (bis zu 2.600 Liter) –

aber die fahren alle in einer anderen Längen- und Preisklasse.

Zwei Tonnen Anhängelast

Das Ende des Einladens begrenzt wohl eher das maximale Gewicht. Dabei sind rund 625 Kilogramm Zuladung eine Menge. 2.000 gebremste Kilogramm dürfen maximal an den Haken (bei 12 Prozent Steigung). Ein vernünftiger Wert für ein etwa 1.820 Kilogramm schweres Zugfahrzeug. Vollbeladen und mit Hänger käme jedoch der in unserem Tayron installierte „Basisdiesel“ an seine Grenzen.

So ist der Vierzylinder bereits mit zwei Personen besetzt, keine Rakete. Der Motor nagelt sanft hörbar im Bug und wirkt oft etwas angestrengt. Das Siebengang-DSG schnappt sich ab und an einen Gang, den man selbst nicht gewählt hätte, und hält diesen zu lang. Auf der Autobahn ertappt man sich daher, wie man öfters mal per Lenkradwippe am Plushebel zieht, um sich kurz danach zu ärgern, dass die Fahrstufe selbständig wieder in den niedrigeren Gang gewechselt hat. 360 Newtonmeter sind nicht

mehr viel, wenn richtig Gewicht ins Spiel kommt.

Das macht sich dann auch beim Verbrauch bemerkbar. Den Normwert von 5,7 Litern haben wir nur in den Verkaufsunterlagen gesehen. Bei normaler, also wirklich flüssiger Fahrweise stehen eher 6,5 im Display (55 Liter Tankinhalt). Und wer nach dem Tanken rechnet, kommt beim selben Wert raus. Und eigentlich müsste man noch die Tachoabweichung von etwa fünf Prozent hinzurechnen – tut aber niemand. Der Adblue-Tankinhalt könnte dafür bis zur Inspektion reichen.

Braucht's Adaptivdämpfer?

Wer will, treibt den Tayron mit langem Anlauf auf Tempo 210. Zwar sind die Windgeräusche auch bei diesem Speed okay (Akustikglas), aber so pudelwohl fühlt sich das SUV in den Regionen nicht. Da macht ein Passat (etwa gleicher Preis) deutlich mehr Spaß. Beim Fahrwerk setzt VW ab Werk auf ein Standardsystem. Unser Tayron 2.0 TDI Elegance hatte nicht nur 19-Zoll-Felgen montiert (525 Euro), er hatte auch das adaptive 2-Ventil-Dämpfer-

VW Tayron TDI 150 Elegance

Testwagenpreis: 53.445 €

R4/1.968 cm³ | 110 kW/150 PS

360 Nm ab 1.600 U/min

7-Gang-DKG | 210 km/h | 9,7 s

WLTP-Verbrauch: 5,7 D | 148 g/km

Effizienz: E

Maße: 4.792 x 1.853 x 1.668 mm

Kofferraumteil: 885–2.090 Liter

Versicherung: HK 13 | VK 24 | TK 23

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

system DCC Pro (1.004 Euro) an Bord. Die Kombination agiert allerdings nicht so souverän wie erhofft. Kurze Anregungen beim Langsamfahren werden spürbar durchgereicht (auch im Comfort-Modus), um zeitgleich spürbar wankend um die Kurven zu fahren. Wer den Regler im Individual-Menü nach rechts zieht (Sport), erntet Straffheit, die nicht jedem Insassen gefallen wird. Ungefahren attestieren wir dem Basissystem für die meisten Fahrsituationen, es nicht schlechter zu machen. Am mit 12,1 Metern keineswegs kleinen Wendekreis ändert das nichts (der Tiguan kriegt die Kurve 40 Zentimeter früher).

Krabbeln wir wieder in den Wagen. Das Platzangebot auf den fünf empfohlenen Plätzen ist immens. Hinten kann man sogar zu dritt fahren – auch längere Strecken (so auch im Tiguan). Der Sitzkomfort ist gut, die Lehne lässt sich im Winkel verstellen und die Sitze 60:40 verschieben. Vorn verwehnt der AGR-zertifizierte Fahrersitz (Beifahrer nur in Kombination mit Leder) den Körper und ergibt eine Position hinter dem Volant, die dann für 95 Prozent der Menschen perfekt sein dürfte.



Beleuchtet sind Front- und Heck-Logo, beim Kauf der Matrixscheinwerfer.

Das kann man von der Bedienung nach wie vor nicht uneingeschränkt behaupten. Nervig ist der „neue“ Automatikhebel, den man drehen muss, anstelle des Scheibenwischers. Die Bedienung des Reinigungs-Tools wanderte in den Blinkerhebel, der nun heillos überfrachtet ist. Das MIB4-Infotainmentsystem lässt sich mittlerweile sehr gut individualisieren und ist dann ablenkungsfreier nutzbar. Schön wäre nach wie vor eine Abschaltfunktion der Displayanzeige (bei Nachtfahrten), denn alles Wesentliche lässt sich im sehr guten Head-up-Display (672 Euro) einspiegeln.

Die Materialauswahl

Apropos Spiegeln. Auch VW setzt noch auf Klavierlack in der Mittelkonsole, die bei ungünstiger Sonneneinstrahlung dann Blendung verursachen kann. Gut gelöst dagegen ist der Drehschalter, der Fahrmodi und die Musikkautstärke verstellen kann. Zudem fragt man sich, wer wirklich das hinterleuchtete Plastik im Beifahrer-

Armaturenbereich als hochwertig empfindet? Das Qualitätsgefühl würde zusätzlich verbessert, wenn der VW Tayron verkleidete Türrahmen innen hätte. Bei dunklen Lackierungen fällt das „Blech“ immerhin nicht so auf. Auf der anderen Seite gibt es hochwertig ausgekleidete Türtaschen, ein Brillenfach in der Dachkonsole, echte Tasten im Lenkrad und beleuchtete Türgriffe (außen). Dass das Induktivladen gleich für zwei Handys möglich ist, ist ebenso erwähnenswert wie das ausgewogen und sauber klingende Harman-Kardon-Soundsystem (723 Euro). Tatsächlich ist innen aber alles mit dem Tiguan identisch.

1.850 Euro teurer als Tiguan

Wie zu erahnen, kosten gute Dinge im Tayron extra, der übrigens 1.850 Euro teurer ist als der Tiguan. Im April und Mai wurden jeweils etwa 2.600 Zulassungen auf den VW Tayron gebucht. Den Tiguan wollten noch etwas mehr als doppelt so viele Menschen haben.

Der Tayron TDI mit 150 PS startet als Life bei 40.336 Euro. Der gefahrene Elegance kostet mindestens 44.538 Euro und der Testwagen kam gleich auf 53.445 Euro. Viel Geld, wenngleich der Tayron laut DAT-Prognose recht wertstabil ist und die Versicherung auch nicht unmenschlich zuschlägt. Der Tiguan ist dezent besser eingestuft, aber eben nichts für Menschen mit außerordentlichen Platzbedürfnissen. Da macht dem Tayron keiner in der Preisklasse etwas vor – und selbst die Größeren ziehen meist den Kürzeren. *mb*

DAT-PROGNOSE

Testwagen mit 36

Monaten Leasingzeit

15.000 km/Jahr: 54,5 %

25.000 km/Jahr: 50,2 %

40.000 km/Jahr: 44,0 %

