
Fahrvorstellung Porsche Taycan: Porsche kann alles

Von Jens Meiners

Lange hat sich die deutsche Automobilindustrie geäußert und auf die Kraft der Argumente gesetzt: Dass Elektroautos eine schlechtere Umweltbilanz haben als die Verbrenner, die sie ersetzen sollen; dass die E-Mobilität für den Verbraucher sehr teuer wird und dass es Nachteile wie das hohe Gewicht oder die Ladezeit gibt, die sich technisch nicht überwinden lassen. Porsche reagiert mit einem 761 PS starken Gran Turismo.

Die Politik hat sich in ihrer Präferenz für strombetriebene Fahrzeuge nicht beirren lassen; jetzt reagieren die Hersteller mit interessanten Angeboten. Das neueste und vielleicht faszinierendste unter ihnen ist der Porsche Taycan, den wir jetzt bei der Fahrpräsentation unter die Lupe nehmen konnten.

Erfahrungen mit Hybrid-Fahrzeugen hat Porsche bereits gesammelt, der erste vollelektrische Porsche ist jedoch keine Ableitung einer bekannten Baureihe, sondern ein eigenständiges Modell. Dabei hat sich Porsche allerdings aus dem Baukasten des nur unwesentlich größeren Panamera bedient, insbesondere beim Fahrwerk.

Vom Platzangebot des Panamera ist der Taycan allerdings deutlich entfernt, und der hintere Kofferraum ist lediglich durch eine unterhalb des Rückfensters angeschlagene Ladeluke zugänglich. Immerhin gibt es einen zweiten, vorderen Kofferraum, der allerdings durch gegebenenfalls mitgeführte Ladekabel weitgehend ausgefüllt wird.

Vorne und hinten sitzt man tief und komfortabel, der optionale hintere Mittelplatz ist allerdings nur für Kurzstrecken zu empfehlen. Oberklasse-Raumgefühl wird nicht geboten, und das ist vor allem der eleganten Form mit dem tiefen, stark eingezogenen Dachaufbau geschuldet.

Vor dem Fahrer spannt sich ein ungewöhnlich gezeichnetes Cockpit auf, in dem futuristische Elemente wie der gebogene Bildschirm vor dem Fahrer mit unerwartet konservativen Stilelementen wie der beim Sport-Chrono-Paket aufgesetzten Stoppuhr kontrastieren. Das Ablagefach unterhalb der hohen Mittelkonsole ist ohne zusätzliches Ablagepaket nicht nutzbar, und dass die Cupholder sowohl vorne als auch hinten nicht abgedeckt sind, ist in dieser Preisklasse etwas enttäuschend.

Aber bei einem Porsche geht es ja auch ums Fahren - und das kann der Taycan, dass es eine Art hat. Zwei Varianten bietet Porsche zum Marktstart an; sie hören auf die schöne Bezeichnung Turbo und Turbo S, die man als Verneigung vor der großen Verbrenner-Historie der Marke interpretieren könnte.

Für Vortrieb sorgt bei beiden Versionen jeweils ein Elektromotor an Vorder- und Hinterachse, wobei an der Vorderachse eine Übersetzung zur Verfügung steht, an der Hinterachse jedoch in zwei Stufen geschaltet wird - für Elektroautos ein Novum. Die US-Firma Tesla ist einst an einem Zweigang-Getriebe gescheitert, Porsche gewährleistet mit dem Aggregat überlegene Beschleunigung bei niedrigen Geschwindigkeiten und gleichzeitig Effizienz und eine hohe Dauergeschwindigkeit.

Die Motorleistung liegt in beiden Versionen bei 625 PS, die Spitzenleistung differiert allerdings: Wer im Launch-Control-Modus startet, kann beim Turbo 680 PS und 850 Nm Drehmoment abrufen; beim Turbo S liegt die Leistung dann bei geradezu unglaublichen 761 PS, das maximal abrufbare Drehmoment liegt hier bei 1050 Newtonmeter (Nm).

Damit sprintet der Turbo in 3,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und in 10,6 von 0 auf 200 km/h; beim Turbo S liegen die Werte bei 2,8 respektive 9,8 Sekunden.

Im normalen Fahrbetrieb ist die abrufbare Leistung allerdings identisch, und so empfiehlt sich der Schritt zum Turbo S eigentlich nur dann, wenn man seine Freizeit mit Dragster-Rennen verbringt. Dies gilt um so mehr als die Spitzengeschwindigkeit identisch ist: Während Porsche etwa beim Panamera die Abregelstrategie im Sinne einer ausgeklügelten Hierarchie einsetzt, ist beim Taycan in beiden Varianten bei exakt 260 km/h Schluss.

Die eindrucksvollen Beschleunigungswerte werden noch übertroffen vom subjektiven Fahrerlebnis. Beim leisesten Zucken des Fahrpedals reagiert der Taycan blitzartig. Im unteren Geschwindigkeitsbereich überzeugt die schiere Gewalt der Beschleunigung, bei höherem Tempo ist es immer noch die Spontaneität der Reaktion, die ihn von ähnlich starken Modellen mit klassischem Verbrenner abhebt.

Porsche hat den Taycan nicht nur ausgiebig auf der Nürburgring-Nordschleife getestet, sondern betont auch, dass die maximale Beschleunigung mindestens zehnmal nacheinander abgerufen werden kann. Es handelt sich dabei um einen Seitenhieb auf Tesla, der die Amerikaner schmerzen muss. Denn der betagte Model S ist bekannt dafür, bereits nach wenigen Beschleunigungsvorgängen wegen Überhitzung schlapp zu machen.

Untermalt wird das Beschleunigungserlebnis von einem elektrischen Röhren, das einem Science-Fiction-Streifen zu entstammen scheint - jedenfalls dann, wenn bei der Bestellung die Option "Electric Sport Sound" gewählt wurde. Auch in der Aufpreispolitik ist der Taycan eben ein echter Porsche.

Nicht nur die Längsdynamik, sondern auch die Querdynamik des immerhin 2,3 Tonnen schweren Taycan überzeugt vollständig. Der niedrige Schwerpunkt und die Dreikammer-Luftfederung sorgen im Zusammenspiel mit der aufpreispflichtigen Wankstabilisierung und dem mechanischen Torque-Vectoring-System zur Drehmomentverteilung für ein sehr präzises Einlenkverhalten und sehr hohe, gut beherrschbare Kurvengeschwindigkeiten. Dabei ist die Lenkung erfreulich leichtgängig und gut gewichtet.

Die Spreizung zwischen den verschiedenen, teils aufpreispflichtigen Fahrmodi ist spürbar; im "Range"-Modus, der die Reichweite deutlich erhöht, wird der Taycan zum reinen Fronttriebler. Übrigens sind die Schaltvorgänge im Sport-Plus-Modus deutlich spürbar. Als angenehm haben wir empfunden, dass die Rekuperation vorwiegend über das Bremspedal stattfindet und Porsche auf das stumpf wirkende "One-Pedal"-Fahren verzichtet.

Verzichtet hat Porsche auch darauf, autonome Fahrfunktionen zum Schwerpunktthema des Taycan zu machen. Einen Porsche fährt man gerne selbst, ganz besonders, wenn es sich um ein derart faszinierendes Gerät wie den Taycan handelt.

Da ist es umso bedauerlicher, dass die Batterieladung bei engagierter Fahrweise so schnell zur Neige geht. Zwar ist die WLTP-Zyklusreichweite mit 412 (Turbo S) und 450 (Turbo) Kilometern angegeben, realistisch sind diese Werte allerdings nicht: Die Politik lässt grüßen, die mit laxen Messvorgaben die Akzeptanz von Elektroautos fördern will, damit aber möglicherweise das Gegenteil erreicht. In der Realität schafft der Taycan deutlich weniger Kilometer.

Geht die Ladung zur Neige, so besitzt er immerhin beste Voraussetzungen, um in akzeptabler Zeit wieder auf die Straße zu kommen: Das 800-Volt-Bordnetz erlaubt es, unter Idealbedingungen in knapp über 22 Minuten von 5 auf 80 Prozent Ladezustand zu kommen. Dazu muss allerdings eine passende Schnelladesäule zur Verfügung stehen. Das Nachladen an einer herkömmlichen Steckdose dauert nämlich deutlich länger,

nämlich glatte 9 Stunden für eine 100-Prozent-Ladung.

Es fällt schwer, sich der Faszination Taycan zu entziehen; potentielle Kunden sollten allerdings prüfen, ob ein Elektroauto tatsächlich ihrem Anforderungsprofil entspricht. Wer regelmäßig Langstrecken fährt oder spontane Exkursionen ohne großen Planungsaufwand liebt, ist mit einem konventionell angetriebenen Porsche sicher besser bedient.

Wenn es hingegen ein Elektroauto sein soll, so spricht vielen für diesen Porsche - insbesondere im Vergleich zum Teslas Model S, dem aktuell einzigen direkten Konkurrenten. Der Taycan spielt nicht nur in Sachen Qualität und Sicherheit in einer anderen Liga, er setzt auch bei der Leistung Maßstäbe. Man muss sich ihn allerdings leisten können: Unter 152 136 Euro läuft nichts, der Turbo S kostet sogar 185 486 Euro. Hinzu kommen Extras aus der umfangreichen Aufpreisliste. Nächstes Jahr wird es allerdings auch ein Einstiegsmodell geben - mit weniger Leistung und wohl für unter 100 000 Euro. Wer mehr Platz braucht, für den gibt es dann den Crossover Taycan Cross Turismo.

Der Nachweis, dass die deutsche Autoindustrie ein perfektes Elektroauto bauen kann, dürfte mit dem Porsche Taycan erbracht sein. Jetzt muss nur noch die Kundschaft aufhören, sich gegen die politisch erbetene Technologie zu sträuben. Die über 30 000 Vorbestellungen, von denen Porsche-Chef Oliver Blume spricht, sind schon mal ein gutes Omen.

Daten Porsche Taycan Turbo

☒ Länge x Breite x Höhe (m): 4,96 x 1,97 x 1,38
Radstand (m): 2,90
☒ Motor: zwei permanenterregte Synchronmotoren
Leistung: 625 PS (426 kW)
Max. Drehmoment: 850 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 93,4 kWh☒
Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h (abgeregelt)☒
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,2 Sek.
Elektr. Reichweite: 450 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 26,0 kWh / 100 km
Effizienzklasse: A+☒
CO₂-Emissionen: 0 g/km (tank-to-wheel)
Leergewicht/Zuladung: min. 2305 / 575 kg☒
Kofferraumvolumen: 366 (hinten) plus 81 (vorne) Liter☒
Wendekreis: 11,7 (mit Hinterachslenkung: 11,2) Meter
Bereifung: 245/45 R 20 vorn, 285/40 R 20 hinten
Luftwiderstandsbeiwert: 0,22
Basispreis: 152 136 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
