

---

## Fahrvorstellung Porsche Taycan: Blitzschneller Einstieg

Von Jens Meiners

Als im September 2019 zeitgleich im Solarpark Neuhardenberg, im Windpark zu Pingtan sowie an den Niagara-Wasserfällen der Porsche Taycan enthüllt wurde, stellte sich nicht nur die Frage nach den technischen Eigenschaften - sondern auch die nach der Relevanz. Denn mit Leistungen von 680 PS (500 kW) bis 761 PS (560 kW) positionierte sich die viertürige Limousine in einer kleinen Nische. Schon damals kündigte Porsche an, es werde günstigere Varianten geben. Nach dem 530 PS (390 kW) starken Taycan 4S kommt nun das Einstiegsmodell auf den Markt - der Taycan mit 408 PS (300 kW).

Mit einem Einstandspreis von 83.520 Euro kostet die neue Variante weniger als die Hälfte der Spitzenversion Taycan Turbo S - und rückt damit in die Reichweite vieler Kunden, die sich sonst vielleicht für eine konventionell angetriebene Limousine oder einen SUV der gehobenen Kategorie entscheiden würden.

Eine ausgedehnte Fahrt auf wenig frequentierten Straßen im nördlichen Schwarzwald sowie auf den Autobahnen und im Stadtverkehr im Großraum Stuttgart liefert vor allem eine Erkenntnis: Auch diese Einstiegsvariante bedeutet alles andere als Verzicht. So dauert der Spurt von 0 auf 100 km/h ganze 5,4 Sekunden, und bis zur 160-km/h-Marke verstreichen nur 11,5 Sekunden. Ist die 5724 Euro teure Performance-Plus-Batterie an Bord, sind es sogar nur 11 Sekunden. Und erst bei 230 km/h, die ungewöhnlich rasch erreicht werden, läuft der Taycan in den elektronischen Abregler, der Tacho zeigt dann 236 km/h.

Beeindruckender als die reinen Zahlenwerte ist allerdings der blitzartige Antritt auch dieser Taycan-Variante. Das Drehmoment kann verzögerungsfrei abgerufen werden, Überholmanöver auf der Landstraße lassen sich sicher und in kürzester Zeit abwickeln. Der Elektroantrieb spielt hier seine Vorzüge gegenüber einem Verbrenner, bei dem erst einmal die passende Übersetzung eingelegt werden muss, souverän aus. Zum spontanen Antritt passt ein Fahrwerk, das die Leistung problemlos auf die Straße bringt und das Leergewicht von über zwei Tonnen erfolgreich kompensiert. Dabei hilft natürlich auch der niedrige Schwerpunkt.

Wechsel der Gänge deutlich spürbar

Übrigens ist der Taycan so ausgelegt, dass sich seine Leistung zuverlässig reproduzieren lässt – ganz im Gegensatz zu den US-amerikanischen Fahrzeugen der Marke Tesla, bei der die Leistung nach wenigen Beschleunigungsmanövern rapide nachlässt und auch die Höchstgeschwindigkeiten nicht sicher erreicht und gehalten werden können.

Das bedeutet nicht, dass beim Taycan nicht noch Potenzial für Verbesserungen wäre. Je nach eingelegtem Fahrmodus ist der Wechsel zwischen erstem zum zweitem Gang, der sich übrigens nicht manuell einleiten lässt, deutlich spürbar. Und das geschieht nicht immer zum passenden Zeitpunkt – etwa wenn man unter Last eine Kurve nimmt.

Zudem rächt sich ein engagierter Fahrstil umgehend bei der Reichweite: Von den bis zu 484 Kilometern, die dem Einstiegs-Taycan mit der größeren Batterie im offiziellen WLTP-Zyklus attestiert werden, bleiben im Fahrbetrieb teilweise weniger als die Hälfte übrig, also knapp über 200 Kilometer. Die Spritztour wird also zum kurzen Vergnügen, zumal geeignete Schnell-Ladestationen noch immer Mangelware sind. Wo man sie findet, kann man mit bis zu 270 Kilowatt nachladen.

---

## Größere Batterie unbedingt empfehlenswert

Die tiefe Sitzposition erinnert an einen Sportwagen, und das gleiche gilt leider auch für das Platzangebot insgesamt. Während der klassisch angetriebene Panamera bei kaum größeren Abmessungen Platzverhältnisse im Oberklasse-Format bietet, geht es im Taycan-Fond beengt zu und auch das Kofferraumvolumen ist mäßig. Die Armaturentafel ist übrigens klar gezeichnet und übersichtlich. Auf die Sport-Chrono-Uhr könnten wir allerdings verzichten, und die Cupholder dürften ruhig – wie im Panamera – über eine federbetätigte Abdeckung verfügen.

Bei 83.520 Euro für den Taycan, der übrigens im vergangenen Jahr zum Deutschen Auto des Jahres (GCOTY) gewählt wurde, dürfte es selten bleiben. Neben der unbedingt empfehlenswerten größeren Batterie umfasst die Aufpreisliste viele Positionen, mit denen sich das Potenzial dieser faszinierenden Limousine erst richtig ausloten lässt. Und dennoch gilt: Mit diesem Einstiegsmodell, das die Fahrleistungen von "surreal" auf "sehr gut" herunterregelt und dafür erheblich günstiger ist, hat der Taycan deutlich an Relevanz gewonnen. (ampnet/jm)

## Daten Porsche Taycan (mit Performance-Plus-Batterie)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,96 x 1,97 x 1,39

Radstand (m): 2,90

Motor: permanenterregter Synchronmotor

Leistung: 350 kW / 476 PS (Overboost)

Batterie: Hochvolt-Lithium-Ionen, 94,4 kWh

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,4 Sek.

Elektr. Reichweite: 484 km

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 28,7 kWh / 100 km

Effizienzklasse: A+

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km

Leergewicht/Zuladung: min. 2130 / 665 kg

Kofferraumvolumen: 407 (hinten), 84 Liter (vorne)

Wendekreis: 11,7 Meter

Bereifung: 225/55 R 19 (v.), 275/45 R 19 (h.)

Luftwiderstandsbeiwert: 0,22

Basispreis: 89.244 Euro (83.520 Euro mit 79,2-kWh-Batterie)

---

## 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

---