



Porsche Taycan 4S Performancebatterie Plus

Viertürige Limousine der Oberklasse (420 kW/571 PS)

Endlich ist er da, der langersehnte Tesla-Fighter aus Stuttgart-Zuffenhausen. 2015 präsentierte Porsche auf der IAA die Studie Mission E, vier Jahre später ist das Serienmodell Taycan Wirklichkeit. Das erste Elektroauto der Schwaben – der Lohner-Porsche Semper Vivus aus dem Jahr 1899 sei hier ausgenommen – ist eine elegant gezeichnete Limousine mit coupéhafter Anmutung und doch auf den ersten Blick als Porsche zu erkennen. Das Platzangebot in Reihe zwei und das Kofferraumvolumen sind infolge dessen zwar recht knapp bemessen, im Gegensatz zu den elektrischen SUV von Audi und Mercedes bietet der Taycan damit jedoch eine wesentlich bessere Aerodynamik, was sich vor allem bei höheren Geschwindigkeiten positiv auf den Verbrauch und damit auch auf die Reichweite auswirkt. Der „schwächste“ Taycan kommt als 4S mit dem größeren 93-kWh-Akku (Performancebatterie Plus) im ADAC Ecotest rund 400 km weit. Wer seinen rechten Fuß zügeln kann, schafft diese Distanz und kommt auch weiter. Wer jedoch das Leistungspotenzial der beiden insgesamt 420 kW – in alter Währung 571 PS – starken E-Motoren abrufen, für den führt der Weg deutlich früher zur nächsten Ladestation. An einer Wallbox ist der Akku nach rund 8,5 Stunden wieder voll, an einer Gleichstrom-Ladestation zählt der Taycan zu den schnellsten. Dank der 800-Volt-Bordarchitektur lädt der Viertürer den Stromspeicher von 10 auf 80 Prozent mit bis zu 270 kW in weniger als 20 Minuten.

Doch wie alle Porsche überzeugt auch der Taycan besonders beim Fahren. Der Schub der zwei E-Motoren ist trotz des immens hohen Gewichts von 2,3 t beeindruckend. Gleiches gilt für das Fahrwerk, das einen beeindruckenden Spagat aus Agilität und Komfort schafft. Weniger gut hat uns allerdings das Bediensystem gefallen. Das Cockpit verzichtet fast vollständig auf konventionelle Tasten und sieht dadurch futuristisch aus, die Bedienbarkeit leidet allerdings darunter. Der größte Makel des Taycan ist jedoch sein Preis von mehr als 100.000 Euro – somit bleibt er für die allermeisten ein leider ein Traumwagen. **Konkurrenten:** Tesla Model S.

- ⊕ **überragender Fahrkomfort, sehr sichere und agile Fahreigenschaften, sehr gute Fahrleistungen, kurze Ladezeiten (DC)**
- ⊖ **Bediensystem mit großem Ablenkungspotenzial, beengtes Platzangebot hinten, keine Anhängelasten erlaubt, sehr teuer**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **5,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,7
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,9
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	3,4

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,0 Verarbeitung

⊕ Die Material- und Verarbeitungsqualität des neuen Porsche Taycan ist über jeden Zweifel erhaben – erfreulicherweise ist der Sparzwang des Volkswagen-Konzerns noch nicht bis zu Porsche vorgedrungen. Der Innenraum überzeugt mit durchwegs sehr wertigen Materialien, selbst an Stellen, wo man eher selten hinschaut oder -fasst. Die Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt ebenfalls keinen Grund zur Klage. Hier gilt das gleiche wie für das Interieur: Auch beim Blick unter die Fronthaube und die Heckklappe

sieht alles pieckfein aus. Die Haube ist auch auf der Unterseite mit Klarlack überzogen, der Kofferraum besitzt eine Ladekante aus Metall, die Bügel der Heckklappe tragen eine Kunststoffverkleidung. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, der Unterboden ist vollkommen glattflächig verkleidet und damit mitverantwortlich für den hervorragenden cw-Wert (Luftwiderstandsbeiwert) von lediglich 0,22 (im Range-Fahrmodus).

3,9 Alltagstauglichkeit

Kauft man ein Elektroauto, geht man bei der Alltagstauglichkeit Kompromisse ein – da bildet auch der Porsche Taycan keine Ausnahme. Mit der optionalen Performancebatterie Plus an Bord (brutto 93,4 kWh) kommt der Taycan 4S im ADAC Ecotest 400 km weit – das ist zumindest für E-Auto-Maßstäbe ein guter Wert. Gleiches gilt für die Ladezeiten, die natürlich nicht mit den Tankzeiten von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren konkurrenzfähig sind, aber unter den E-Autos zu den schnellsten zählen. Die 800-Volt-Bordarchitektur ermöglicht hohe Ladeleistungen von bis zu 270 kW (DC). Damit gelingt das Nachladen des 93,4 kWh großen Akkus von 10 auf 80 Prozent in weniger als 20 Minuten. In zehn Minuten lädt der Taycan Strom für weitere 200 km (gemäß Ecotest) nach. An einer Ladesäule mit Wechselstrom benötigt der Taycan merklich länger. Mit dem serienmäßigen 11-kW-Lader an Bord dauert eine Vollladung rund 8,5 h. Seit Ende 2020 ist auch ein 22-kW-Onboard-Charger erhältlich, der die Ladezeit etwa halbiert.

Zur Alltagstauglichkeit gehört allerdings noch mehr als nur die Ladeperformance. Der Fünftürer ist ab Werk mit vier Sitzplätzen ausgerüstet, gegen Aufpreis gibt es auf der Rücksitzbank einen zusätzlichen Mittelsitz. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling ist für den Taycan nicht erhältlich. Der Wendekreis des Testwagens fällt dank der optionalen Hinterachslenkung für ein knapp 5 m langes Fahrzeug mit 10,9 m erstaunlich klein aus.

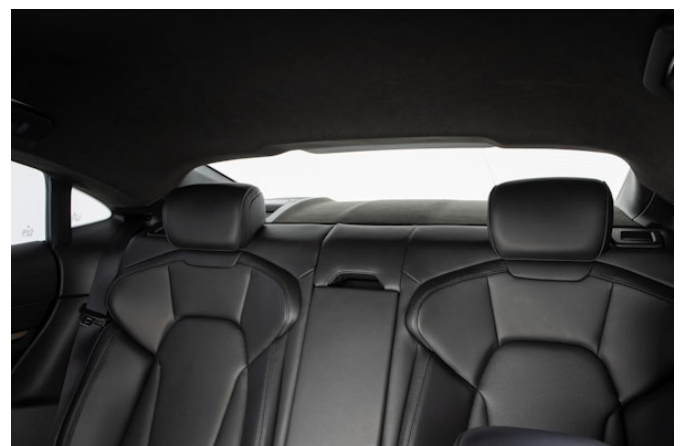
⊕ Die Zuladung beträgt trotz des immens hohen Lehtgewichts des Testwagens von 2,3 t stattliche 558 kg.

⊖ Für den Taycan sind wie bei vielen E-Autos keine Stütz- und Anhängelasten erlaubt. Mit 4,96 m ist der Porsche nicht nur sehr lang, er macht sich mit 2,15 m (inklusive der Außenspiegel) auch sehr breit. Im Falle einer Reifenpanne muss man mit einem Reifenreparaturset klarkommen – vorausgesetzt, man hat diese Option auch geordert.

2,7 Licht und Sicht

Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer. Parksensoren sind sehr hilfreich, sie sind erfreulicherweise Serie. Optional bekommt man eine Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem und einen Parkassistenten.

⊕ Der Taycan ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen hatte das optionale Matrix-Scheinwerfersystem an Bord, das nachts für eine sehr gute Straßen- und Umgebungsausleuchtung sorgt. Zum Funktionsumfang zählen u. a. ein blendfreier Fernlichtassistent, Kurvenlicht sowie eine situative Lichtsteuerung (u. a. für Stadt, Landstraße und Autobahn). Ein Abbiegelicht ist hingegen nicht zu haben.



Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen, die nicht versenkbaren Kopfstützen und die schmale, hoch ange-setzte Heckscheibe eingeschränkt.

⊖ Der Taycan ist kein übersichtliches Auto. Die Fahrzeu­genden lassen sich vor allem nach hinten schlecht einschätzen, vorn geben zumindest die ausgeprägten und für den Fahrer gut sichtbaren Kotflügel etwas Orientierungshilfe. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Porsche ebenfalls kein gutes Zeugnis. Vor allem die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten D-Säulen, der nicht versenk­baren Kopf­stützen und des flachen Heckfensters sehr dürftig. Nur der Außenspiegel auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den seitlichen Überblick zu verbessern. Unverständlich nicht nur für diese Preisklasse: Eine Abblendfunktion kostet sowohl für den Innen- als auch die beiden Außenspiegel Aufpreis.

2,8 Ein-/Ausstieg

Besonders leicht fällt das Ein- und Aussteigen nicht, denn die Türausschnitte sind nicht sonderlich groß und die Sitzflächen allesamt recht niedrig über der Straße (Fahrersitzfläche 37 cm über der Straße in niedrigster Position). Hinzu kommt bei den hinteren Sitzen der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schweller. Die Türen arretieren an drei Positionen und werden auch an Steigungen sicher offen gehalten. Für alle Plätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u. a. Spots unten an den Außenspiegeln) gibt es serienmäßig.

Der optionale Komfortzugang besitzt immer noch einen unzu­reichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenver­längerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar

3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 330 l. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 655 l verstauen.

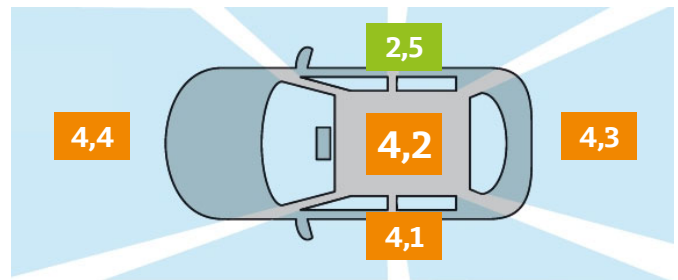
Das kleine, weil sehr flache Fach unter dem Ladeboden, in dem beispielsweise das Ladekabel Platz findet, fasst rund 20 l.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist Serie. Ordert man zudem den Kom­fortzugang, öffnet die Heckklappe auch berührungslos per Fußschwenk unter die Heckschürze. Die Kofferraumklappe schwenkt zwar lediglich 1,60 m nach oben, ihre Kante befindet sich rund 45 cm weiter vorne als das Fahrzeugende, so dass selbst zwei Meter große Personen sich den Kopf an der Klappe kaum stoßen können. Der Kofferraum wird von zwei LED-Leuchten gut ausgeleuchtet. Der Kofferraumboden ist bei um­geklappter Rücksitzlehne weitgehend eben, es ergibt sich nur ein Spalt im Bereich des Lehnengelenks.

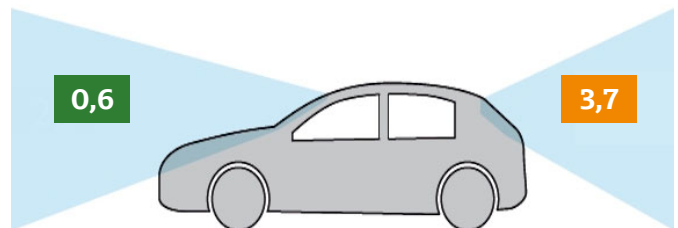
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopf­stützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



hat der Schlüssel jetzt eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach ein paar Minuten ohne Bewegung abschaltet, die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Auf Wunsch lässt sich der Komfortzugang auch deaktivieren, was jedoch nicht im Sinne des Erfinders sein dürfte. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit lediglich 330 l liegt das Kofferraumvolumen des Taycan auf dem Niveau der unteren Mittelklasse.

⊖ Der Heckdeckel gibt wie bei Stufenhecks üblich keine sonderlich große Gepäckraumöffnung frei. Das Heckklappenschloss steht deutlich ab und birgt die Gefahr, sich dort den Kopf zu stoßen.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Variationsmöglichkeiten des Kofferraums halten sich in Grenzen, sind für eine Limousine aber ansehnlich. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Ordert man die dreisitzige Rückbank, lassen sich die Lehnen auch dreigeteilt umlegen. Das Umklappen und Aufstellen der

Lehnen geht problemlos von der Hand, lediglich eine Entriegelung vom Kofferraum aus wäre noch wünschenswert. Praktische Details im Kofferraum gibt es wenige, immerhin können kleinere Gegenstände im Fach unter dem Ladeboden sowie in den beiden Fächer links und rechts verstaut werden.

2,6 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist zweifellos eines der Highlights des neuen Taycan. Es sieht mit den zahlreichen Touchscreens sehr futuristisch aus, die Bedienbarkeit leidet jedoch etwas unter dem weitgehenden Verzicht auf konventionelle Tasten und Schalter. Auch die Struktur des sehr umfangreichen Infotainmentsystems, das sehr viele Einstellmöglichkeiten bietet, erschließt sich dem Fahrer nicht auf Anhieb und verlangt eine längere Eingewöhnung.

Der Fahrer blickt hinter dem Lenkrad auf ein gebogenes, 16,8 Zoll großes Full-HD-Display, auf dem drei Rundinstrumente dargestellt werden. Diese lassen sich frei konfigurieren, auch eine großformatige Darstellung der Navigationskarte ist möglich. Die Ablesbarkeit ist dank der hohen Displayauflösung und der klaren Darstellung bestens. Das untere Display für die Klimabedienung dient auch als Touchfläche für die handschriftliche Eingabe von Buchstaben – etwa eines Navigationsziels. Gegen Aufpreis ist für den Beifahrer ein zusätzliches Display erhältlich, das mit 10,9 Zoll so groß wie das Zentralscreen ist. Damit hat der Mitfahrer die Möglichkeit, unter anderem auf die Navigation oder das Entertainment zuzugreifen.

⊖ Über den mittigen Touchscreen lassen sich die meisten Fahrzeugfunktionen bedienen. Ergonomisch ist dieser allerdings nicht optimal, denn dafür müsste er höher platziert und zum Fahrer geneigt sein. Zudem sind die Touchflächen teils recht klein, was die Bedienung erschwert. Auch die Klimabedienung erfolgt über ein Display, das weit unten platziert ist und durch die fehlenden Tasten bzw. Touchflächen für häufig verwendete Funktionen (z. B. Luftverteilung,

Klimaanlage ein/aus) für eine starke Ablenkung vom Verkehrsgeschehen sorgt. Dass Porsche hier bei der Cockpitgestaltung über das Ziel hinausgeschossen ist, wird auch bei den Lüftungsdüsen sichtbar: Diese lassen sich nicht wie üblich manuell, sondern ebenfalls mithilfe des Touchscreens verstellen. Wo sonst ein Griff genügt, um den Luftstrom zu justieren, muss man hier mehrere Bedienschritte auf dem Display vollziehen, die daraus resultierenden Ablenkung ist enorm.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum erfüllen höchste Ansprüche. Dies lässt sich für die Bedienung nicht behaupten. Modischen Trends folgend verzichtet Porsche weitgehend auf haptische Funktionstasten und integriert selbst banalste Funktionen in das unübersichtliche Bedienmenü. Das mag bei manchem den Spieltrieb befriedigen, führt aber im realen Betrieb zu einer enormen Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Gegen Aufpreis gibt es ein zusätzliches Display für den Beifahrer.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Multimediabereich ist der Taycan sehr gut aufgestellt, vor allem bringt er die meisten Funktionen serienmäßig mit. Dabei ist ein umfangreich ausgestattetes Infotainmentsystem mit FM- und DAB-Empfang und integriertem Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen (Porsche Connect drei Jahre Online-Nutzung inklusive). Für ebenfalls drei Jahre kann man kostenfrei die Remote Control-Funktionen sowie diverse Online-Dienste nutzen. Das Multimediasytem verfügt

über eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung, einen WLAN-Hotspot zur Internetnutzung und vier USB-Anschlüsse (Typ C). iPhones lassen sich per Apple CarPlay in das Infotainmentsystem einbinden, für Smartphones mit Android-Betriebssystem ist dies leider nicht möglich. Gegen Aufpreis erhält man ein Premium- oder ein High-End-Soundsystem sowie einen integrierten Garagentoröffner.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Taycan stellt seinen Insassen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Bein- und Kopffreiheit reichen für zwei Meter große Menschen. Die Innenbreite ist ebenfalls gut, wenngleich die breite Mittelkonsole die Bewegungsfreiheit

etwas einschränkt. Das subjektive Raumgefühl fällt aufgrund der hohen Fensterlinie, der niedrigen Dachlinie und des dunklen Dachhimmel nur zufriedenstellend aus.

3,9 Raumangebot hinten

Was man von außen bereits vermutet, bestätigt die Innenraummessung: Die nach hinten stark abfallende Dachlinie geht zu Lasten der Kopffreiheit. Bereits 1,80 m große Insassen nehmen Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Dabei würde der Platz für die Beine sogar für Insassen mit 2,15 m Größe ausreichen. Die kleinen Fensterflächen, der wuchtige Mitteltunnel und der dunkle Dachhimmel sorgen im Fond für ein mäßiges Raumgefühl.



Im Fond finden Personen wegen der eingeschränkten Kopffreiheit nur bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Serienmäßig ist der Taycan mit einer zweisitzigen und asymmetrisch klappbaren Rückbank ausgestattet, gegen Aufpreis steht eine dreisitzige und im Verhältnis 40:20:40 klappbare Rückbank zur Wahl.

⊖ Das Angebot an Ablagen ist überschaubar. Die Türfächer sind recht klein, auf der Mittelkonsole findet man zwei Becherhalter, eine Ablagemöglichkeit unter der Klimabedieneinheit sowie ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne. Dort finden sich auch die USB-Anschlüsse sowie die induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Das Handling gestaltet sich im Alltag jedoch umständlich, da das Fach bei jedem An- und Abstecken geöffnet werden muss. Hinzu kommt, dass die Lehne nicht von selbst offen bleibt und

diese mit der einen Hand offengehalten werden muss, während man mit der anderen Hand das Smartphone an- bzw. absteckt. Eine offene und gut erreichbare Ablagemöglichkeit samt Lademöglichkeit wäre die praktischere Lösung. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt. Auch hinten sind Ablagemöglichkeiten dünn gesät. Die Türfächer sind klein, in der ausklappbaren Mittelarmlehne findet man zwei Becherhalter. Lehnentaschen sucht man hingegen vergebens.

1,4 KOMFORT

1,1 Federung

⊕ Der Taycan glänzt mit einem hervorragenden Federungskomfort. Das Ansprechverhalten der Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung ist in allen Geschwindigkeitsbereichen sehr sensibel – auch bei langsamer Fahrt. Dem Taycan gelingt es, die Aufbaubewegungen auch dank der optionalen Wankstabilisierung (PDCC Sport) des Testwagens sehr gering zu halten. Speziell auf welligen Fahrbahnen wird das seitliche Aufschaukeln der Karosserie („Headtoss“)

wirkungsvoll unterdrückt. Der Autobahnkomfort ist ebenfalls sehr überzeugend. Ob kurz aufeinanderfolgende oder lange und tiefe Bodenwellen, das Taycan-Fahrwerk bügelt sämtliche Unebenheiten weg, ohne dem Fahrer dabei ein entkoppeltes Fahrgefühl zu vermitteln. Selbst Geschwindigkeitshügel schlucken die Feder-Dämpfer-Elemente auf beeindruckende Art und Weise.

1,4 Sitze

⊕ Der Taycan ist vorn ab Werk mit Komfortsitzen inklusive elektrischer 8-Wege-Verstellung ausgestattet. Der Testwagen hat die optionalen adaptiven Sportsitze Plus mit 18-Wege-Verstellung an Bord. Die Sitze bieten dank der vielfältigen Einstellmöglichkeiten (u. a. Wangenbreite von Sitzfläche und Lehne, elektrische Sitzflächenlängenverstellung, 4-Wege-Lordosenstütze) einen hervorragenden Kompromiss aus

Komfort und Seitenhalt. Die Sitze taugen damit sowohl für die Kurvenhatz als auch für die Langstrecke. Gegen Aufpreis steht zudem eine Massagefunktion samt Sitzlüftung zur Wahl. Auch die zweiseitige Rücksitzbank punktet mit einer kräftigen Konturierung und einer bequemen Sitzposition. Der Kniewinkel ist aufgrund des im Fond tieferen Fahrzeugbodens sehr angenehm.

2,1 Innengeräusch

Ordert man die Option Porsche Electric Sport Sound, erzeugt der Taycan auf Knopfdruck bzw. in den Modi Sport und Sport Plus einen künstlichen Antriebssound, der sowohl im Innenraum als auch für die Umgebung zu hören ist. Über die Sinnhaftigkeit dieses Features lässt sich streiten.

⊕ Der Taycan ist ein sehr leises Fahrzeug. Verantwortlich dafür ist neben dem leisen, aber beim Beschleunigen und

Rekuperieren keinesfalls lautlosen E-Antrieb vor allem die sehr gute Geräuschdämmung. Der Testwagen ist mit der optionalen Geräusch- und Wärmeschutzverglasung ausgestattet, die die Windgeräusche selbst bei hohen Geschwindigkeiten weitgehend vom Innenraum fernhält. Auch das Fahrwerk ist von der Karosserie akustisch sehr gut entkoppelt, ihm sind selbst bei groben Fahrbahnnunehheiten keinerlei Poltergeräusche zu entlocken.

1,6 Klimatisierung

⊕ Der Taycan 4S ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, der Testwagen hatte die optionale Vierzonen-Variante sowie die aufpreispflichtige Wärmepumpe an Bord. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Ionisator, der die Luftqualität im Fahrzeuginneren verbessern kann. Optional gibt es getönte hintere Scheiben, Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung und Sitzbelüftung vorn. Die

elektrische Klimatisierung, also Aufwärmung oder Kühlung des Innenraums über die elektrisch angetriebenen Komponenten, ist Serie und kann über Vorwahlzeiten oder das Smartphone gesteuert werden. Sie funktioniert auch dann, wenn der Taycan nicht an der Ladestation hängt.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben dürften weiter öffnen.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Auch wenn es sich beim 4S um den derzeit „schwächsten“ Taycan handelt, sind die Fahrleistungen hervorragend. Mit dem größeren Akku (Performancebatterie Plus) leistet der Taycan 4S 490 PS/360 kW, die Overboost-Funktion gibt für bis zu 2,5 s sogar 571 PS/490 kW frei. Die Beschleunigung ist dadurch trotz des hohen Leergewichts von 2,3 t beeindruckend. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der

Zuffenhausener im Handumdrehen – 2,3 s stehen auf dem Display des Messinstruments. Beindruckender als die schiere Beschleunigung ist, wie ansatzlos der Taycan Gaspedalbefehle des Fahrers umsetzt und nach vorn schnell. Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Porsche mit 4,0 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird erst bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Was soll man da sagen? In puncto Laufkultur und Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner weit überlegen, das wird bei so einem potenten E-Auto wie dem Taycan 4S überdeutlich. Die Leistungsentfaltung ist sehr homogen, das Ansprechverhalten äußerst spontan.

Vibrationen sind den beiden E-Motoren des Taycan prinzipbedingt fremd.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Taycan ist aktuell das einzige E-Auto, das über ein Zweigang-Getriebe verfügt – zumindest für den E-Motor an der Hinterachse. Der zweite Motor an der Vorderachse gibt seine Kraft wie üblich über eine Konstantübersetzung an die Antriebsräder weiter. Der Vorteil der zusätzlichen Fahrstufe ist eine Senkung der Motodrehzahl und somit analog zu den Verbrennerfahrzeugen eine Reduktion des Verbrauchs. Bei normaler Fahrt nutzt der Taycan lediglich den zweiten Gang, der bis zur Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h reicht. Der erste Gang kommt vor allem in den Modi Sport und Sport plus zum Einsatz und reicht bis circa 130 km/h. Der Schaltvorgang ist unter Volllast nicht nur zu hören, sondern durch ein leichtes Rucken auch zu spüren. Ist der Taycan bei

niedriger Geschwindigkeit im zweiten Gang unterwegs und der Fahrer ruft die volle Leistung ab, legt der Porsche den ersten Gang für beste Beschleunigung mit einem harten Ruck ein – das mag zwar Sportlichkeit vermitteln, wirkt in einer luxuriösen Limousine wie dem Taycan aber deplatziert und ist sehr unkomfortabel.

Im Gegensatz zu manch anderem E-Fahrzeug verfügt der Taycan über eine Kriechfunktion, die das Anfahren an einer Steigung erleichtert. Zudem ist der Porsche mit einer Berganfahrhilfe sowie einer Autohold-Funktion ausgestattet.

⊖ Trotz der zwei Gänge gibt es für den Fahrer keine Möglichkeit, die Gangwahl manuell zu bestimmen.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,1 Fahrstabilität

⊕ Der Taycan legt nicht nur eine beeindruckende Fahrstabilität an den Tag, auch das fahrdynamische Talent ist unter den aktuellen E-Fahrzeugen herausragend und macht der Marke Porsche alle Ehre. Großen Anteil an der hohen Fahrsicherheit hat die Lenkung, die stark zentriert und somit auch bei hohen Geschwindigkeit dafür sorgt, dass der Taycan stur geradeausläuft – von Spurrinnen oder tiefen Bodenwellen selbst in schnell durchfahrenen Kurven lässt sich der Stuttgarter nicht aus der Ruhe bringen. Der optionale Wankausgleich des Testwagens hat zur Folge, dass der Taycan auch dabei Haltung bewahrt und sich kaum zur Seite neigt. Für ein Fahrzeug mit mehr als 2,3 t Leergewicht fährt sich der

Porsche zudem beeindruckend agil. Lediglich in engen Kurven lässt sich die Physik nicht überlisten, hier schiebt der Wagen kräftig über die Vorderräder. Wählt man den Fahrmodus Sport oder Sport plus, ändert der Taycan seinen Charakter. Das zuvor sehr sichere Fahrverhalten weicht einem sehr agilen. Lastwechselreaktionen in Kurven verpuffen nun nicht mehr, sondern äußern sich in einem freudig mitlenkenden Heck, das vom sehr feinfühlig regelnden ESP sicher eingefangen wird. Möglich machen diese Wesensänderung per Knopfdruck die optionale Hinterachslenkung sowie die Option Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), die das Drehmoment variabel zwischen den beiden Hinterrädern verteilt.

1,2 Lenkung

⊕ Bei den Lenkungen macht Porsche aktuell niemand etwas vor – das gilt auch für den Taycan. Die elektromechanische Servolenkung brilliert mit hervorragendem Lenkgefühl und

bester Rückmeldung. Gleichzeitig ist sie sehr präzise und setzt Lenkbefehle aus der Mittellage heraus spontan um, ohne dabei bei schneller Geradeausfahrt nervös zu wirken.

2,7 Bremse

Der Testwagen ist mit der sündhaft teuren Keramik-Bremsanlage ausgestattet, die an den gelben Bremssätteln zu erkennen ist. Die knapp 9.000 Euro Aufpreis kann man sich allerdings getrost sparen. Zum einen dürfte der Taycan in den seltensten Fällen auf Rennstrecken vorzufinden sein, wo die Bremse ihre Standfestigkeit unter Beweis stellen könnte. Zum anderen fallen die Bremswege trotz der sportlichen Mischbereifung

(Michelin Pilot Sport 4) mit 35,9 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) nur durchschnittlich aus.

⊕ Das Pedalgefühl der Bremsanlage überzeugt mit einem klaren Druckpunkt und bester Dosierbarkeit. Dies ist besonders beachtenswert, da der Taycan als Elektrofahrzeug nicht nur mit der mechanischen Bremse, sondern auch rekuperativ verzögert.

1,5 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Taycan bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, allerdings kosten einige in dieser Klasse obligatorische Systeme Aufpreis. Serienmäßig ist der Stromer mit einem Notbremssystem ausgestattet samt Kollisionswarner ausgestattet. Ein Spurhalteassistent ist ebenso serienmäßig an Bord wie eine Verkehrszeichenerkennung, ein Tempomat sowie ein adaptive Geschwindigkeitsbegrenzer, der Tempolimits miteinbezieht. Einen Abstandswarner gibt es nur in Kombination mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung (Option). Bestellt man das System Porsche InnoDrive, erfolgt die Geschwindigkeitsregelung auch mithilfe der Navigationsdaten sowie der Radar- und Videosensorik. Die Fahrgeschwindigkeit wird vorausschauend an Geschwindigkeitsbegrenzungen und Straßentopologie (Steigungen, Kurven) angepasst.

Ebenfalls gegen Aufpreis bietet Porsche einen Totwinkelwarner, einen Querverkehr- und Kreuzungsassistenten, einen Notfallassistenten sowie eine Ausstiegswarnung. Ab Oktober 2020 ist für den Taycan auch ein Head-up-Display verfügbar, das Fahrinformationen in den Sichtbereich des Fahrers projiziert.

Bei einer Gefahrenbremsung warnt der Porsche den hinterherfahrenden Verkehr durch flackernde Bremslichter, im Stillstand wird zudem automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Ein Reifendruckwarnsystem hat der Stuttgarter serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis werden die Drücke der Reifen einzeln überwacht und im Kombiinstrument angezeigt.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erlangt der Taycan bei der passiven Sicherheit 85 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. Front- und Seitenairbags vorn sind serienmäßig, genauso wie über beide Sitzreihen reichende seitliche Kopfairbags. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe gibt es optional. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden.

Bei einer drohenden Kollision bereiten die präventiven Insassenschutzfunktionen den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, geöffnete Seitenfenster geschlossen und die Seitenwangen der Vordersitze befüllt (ausstattungsabhängig) werden. Serienmäßig und ohne Laufzeitbegrenzung steht der automatische Notruf zur Verfügung, der nach einem Unfall eine Rettungsstelle benachrichtigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m guten Schutz. Die Fondkopfstützen reichen zwar nur für bis zu 1,70 m große Insassen, der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	Option
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

ist jedoch gering, wodurch auch größere Personen ausreichend geschützt sind. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Insassen wird dem Fahrer

angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Taycan auf 83 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt. Isofix-Halterungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken finden sich an den beiden äußeren Fondsitzen, doch auch für die Fixierung mit dem Gurt sind die Fondsitze bestens geeignet. Auf dem optionalen Mittelsitz sind keine Kindersitze zugelassen.

Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

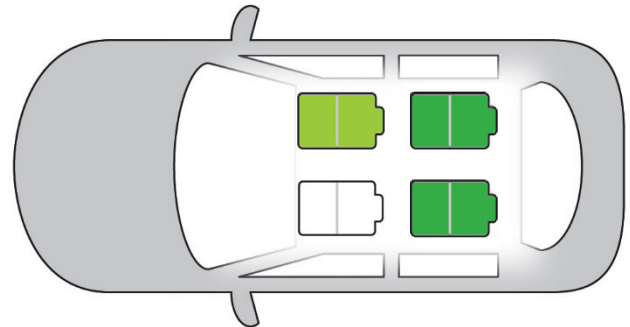
2,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Taycan im Euro NCAP-Test lediglich 70 Prozent der erreichbaren Punkte. Zwar verfügt der Porsche über eine aktive Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Passanten angehoben wird, und auch der Stoßfänger ist nachgiebig gestaltet, der untere und seitliche Bereich der Windschutzscheibe birgt jedoch ein großes Verletzungsrisiko.

⊕ Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Er soll Kollisionen mit Personen vermeiden oder die Schwere des

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Aufpralls reduzieren. Ein Nachtsicht-Assistent, der Passanten in größerer Entfernung erkennen kann und diese im Kombiinstrument anzeigt, ist gegen Mehrpreis erhältlich. Ist der Taycan mit dem Matrix-LED-Licht ausgestattet, erfolgt zusätzlich ein Anblinken der gefährdeten Person, um die Erkennbarkeit zu erhöhen.

Damit das E-Auto bei niedrigen Geschwindigkeiten auch akustisch von Passanten wahrgenommen wird, gibt der Taycan bis 20 km/h einen künstlich erzeugten Sound wieder.

2,5 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 23,6 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 93,4 kWh große Batterie (Bruttowert; 83,7 kWh netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 95,2 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Taycan 4S mit der optionalen Performancebatterie Plus eine Reichweite

von rund 400 km. Aus den 23,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 130 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 40 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 23,6, außerorts bei knapp 24,1 und auf der Autobahn bei etwa 22,4 kWh/100 km.

3,0 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto

zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem

Stromverbrauch von 23,6 kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 103 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Taycan 4S lediglich 30 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix

sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Taycan auf 70 Punkte, was hauchdünn für vier Sterne im ADAC Ecotest reicht.

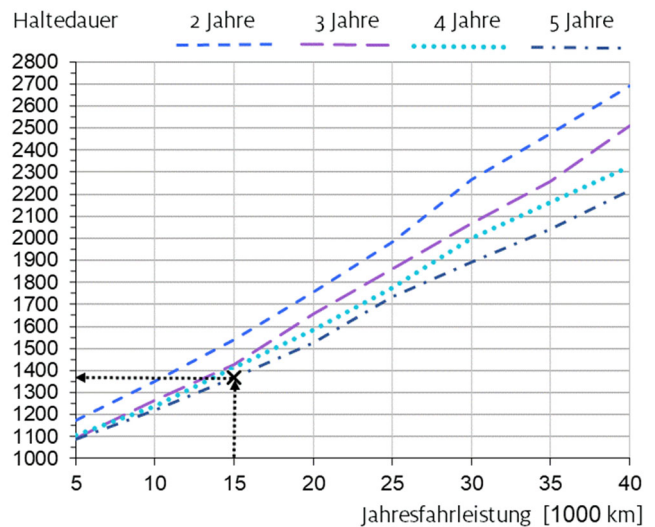
5,0 AUTOKOSTEN

5,0 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Ein Porsche ist ein teures Vergnügen, da macht auch der Taycan keine Ausnahme. Porsche ruft für das Einstiegsmodell der Taycan-Baureihe 103.802 Euro (16 % MwSt.) auf. Mit dem größeren Akku (Performancebatterie Plus) sind 110.159 Euro fällig. Die Ausstattung ist gut, der Preis lässt sich wie bei Porsche üblich aber schnell in astronomische Höhen treiben – der Testwagen bleibt nur knapp unter 160.000 Euro. Die Elektroautoprämie von 4.000 Euro kann man für den Taycan nicht beantragen, da der Netto-Listenpreis unter 65.000 Euro liegen muss. An Kfz-Steuer werden jährlich 86 Euro fällig – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind alles andere als günstig. Während der Taycan 4S bei der Haftpflicht mit Schadensklasse 20 noch recht gut eingestuft ist, haben die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 30; VK: 28) hohe Versicherungskosten zur Folge. Die Ausgaben für die Wartungen sollten geringer ausfallen als bei einem vergleichbaren Verbrenner, da es deutlich weniger mechanische Teile gibt und beispielsweise keine Ölwechsel nötig sind.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1.401 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Taycan 4S	Taycan 4S Performancebatterie Plus	Taycan Turbo	Taycan Turbo S
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Leistung [kW (PS)]	390 (530)	420 (571)	500 (680)	560 (762)
Max. Drehmoment [Nm]	640	650	850	1050
0-100 km/h [s]	4,0	4,0	3,2	2,8
0-200 km/h [s]	13,3	12,9	10,6	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	260	260
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	26,2 kWh E	27,0 kWh E	28,0 kWh E	28,5 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/28/30	20/28/30	20/29/30	20/29/30
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1364	1401	1801	2084
Preis [Euro]	103.802	110.159	149.158	181.638

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, zwei permanente Synchronmotoren	
Hubraum	-
Leistung	420 kW/571 PS
Maximales Drehmoment	650 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe vorn/hinten	1-Gang-/2-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	26,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	2,33 m²/0,22
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R19 / 275/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.963/1.966/1.379 mm
Leergewicht/Zuladung	2.295/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	407 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	93,4/83,7 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Stuttgart

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 103Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin PilotSport 4
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	23,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 130 g/km)
Reichweite	400 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	2.322/558 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/655/- l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	142 Euro	Werkstattkosten	164 Euro
Fixkosten	159 Euro	Wertverlust	936 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.401 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/30		
Basispreis Taycan 4S Performancebatterie Plus	110.159 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.04.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	159.430
Km-Stand bei Testbeginn	3.725 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.705 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	661 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	661 Euro/1.380 Euro°
Head-up-Display	1.554 Euro
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.067 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/400 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	754 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	406 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	423 Euro°/847 Euro°
Lenkradheizung	261 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	1.068 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.566 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

5,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	0,9
Verarbeitung	1,0	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	1,7
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	1,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	1,2
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,7
Innenraum	2,6	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	1,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	3,9	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	1,4	Verbrauch/CO ₂	2,0
Federung	1,1	Schadstoffe	3,0
Sitze	1,4		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,6		

Stand: Oktober 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner