



Porsche Taycan Sport Turismo GTS

Fünftüriger Kombi der Oberklasse (440 kW/598 PS)

Schon seit vielen Jahren werden von der Automobilindustrie alle möglichen Nischen bedient und zur Not einfach erfunden: So gibt es durchaus auch SUV-Coupés oder sogar Cabriovarianten der Bordsteinkraxler. Eine eigentlich naheliegende Fahrzeugklasse aber lag bis vor kurzem brach: die der großen Kombis mit Elektroantrieb. Zum Glück nahm sich Porsche der Misere an und hat den Taycan um ein zwar nicht voluminöses, aber überaus gefälliges Kombiheck erweitert. Der Taycan Sport Turismo - den es auch mit etwas Pseudo-Offroad-Optik als Cross Turismo gibt - steht optisch nicht weniger dynamisch da als der normale Taycan und kann tatsächlich etwas mehr einladen als die Limousine. Vor allem aber ist seine große Heckklappe einfach praktischer.

Damit man ja nicht meint, dass man durch den Zugewinn an Praktikabilität zum Otto-Normalfamilienmensch mutieren würde, bietet Porsche auch den Sport Turismo mit den stärkeren Elektromotoren an. Wie etwa auch den bei Bedarf an die 600 PS aus den Antriebswellen schüttelnden GTS, der im ADAC Autotest beweist, dass Porsche schlichtweg einer der besten Autobauer der Welt ist. Zwar ist das Auto mit einem Testwagenpreis von über 180.000 Euro geradezu obszön teuer, viel mehr als bei manch anderen ähnlich teuren Autos erhält man aber auch einen entsprechenden Gegenwert. Die Verarbeitung ist akribisch, die Materialien von höchster Wertigkeit. Fahrdynamisch schreckt der Taycan GTS Sport Turismo diesseits von waschechten Rennsportfahrzeugen keinen Vergleich, stemmt sich gegen höchste Fliehkräfte, schnalzt kontrolliert-brutal aus der Kurve und erreicht in kürzester Zeit sehr hohe Geschwindigkeiten. Das eigentlich Verblüffende ist dabei aber, dass das luftgefederte und adaptivgedämpfte Elektromobil das Ganze mit bester Fahrstabilität und einem Fahrkomfort allererster Luxuslimousinen-Güte offeriert.

Der Verbrauch ist mit 23,2 kWh/100 km zwar recht hoch, sprengt gerade im Vergleich mit ähnlich starken Fahrzeugen aber nicht den Rahmen. Das Fazit unseres Tests ist also denkbar einfach. Wem mindestens 135.000 Euro für den GTS Sport Turismo nicht weh tun, bekommt eines der aktuell besten Autos überhaupt. Spartipp: Für knapp 45.000 Euro weniger bekommt die mit 408 PS auch nicht gerade schwächliche Basisvariante des Taycan Sport Turismo. **Konkurrenten:** zur Zeit keine.

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

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|------------|
| | Familie | 2,8 |
| | Stadtverkehr | 3,9 |
| | Senioren | 3,6 |
| | Langstrecke | 2,4 |
| | Transport | 2,9 |
| | Fahrspaß | 0,9 |
| | Preis/Leistung | 3,6 |

Ecotest **★★★★☆**

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

0,9

Verarbeitung

⊕ Die Material- und Verarbeitungsqualität des Porsche Taycan ist über jeden Zweifel erhaben – erfreulicherweise ist der Sparschwang 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 piekfein aus. Die Haube ist auch auf der Unterseite mit Klarlack überzogen, der Kofferraum besitzt eine Ladekante aus Metall, die Türen sind mit üppig dimensionierten Gummileisten abgedichtet. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, der Unterboden ist vollkommen glattflächig verkleidet und damit mitverantwortlich für den hervorragenden cw-Wert (Luftwiderstandsbeiwert) von lediglich 0,25 (im Range-Fahrmodus).

3,9

Alltagstauglichkeit

Kauft man ein Elektroauto, geht man bei der Alltagstauglichkeit Kompromisse ein – da bildet auch der Porsche Taycan Sport Turismo keine Ausnahme. Als GTS hat er die Performancebatterie Plus an Bord (brutto 93,4 kWh) und kommt damit im ADAC Ecotest 420 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 210 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 und man benötigt 97,9 kWh für eine Vollladung. Alternativ ist auch ein 22-kW-Onboard-Charger erhältlich, der die Ladezeit etwa halbiert.

Zur Alltagstauglichkeit gehört allerdings noch mehr als nur die

Ladepformance. 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 gegen Aufpreis erhältlich. Man braucht diese, um den vorgeschriebenen, originalen Porsche-Dachträger zu nutzen.

Der Wendekreis des Testwagens fällt dank der optionalen Hinterachslenkung für ein knapp 5 m langes Fahrzeug mit 11 m erstaunlich klein aus. Die Zuladung beträgt trotz des immens hohen Leergewichts des Testwagens von fast 2,4 t immerhin 501 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.

2,5

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 GTS ist serienmäßig mit LED-Matrix-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts für eine sehr gute Straßen- und Umgebungsausleuchtung sorgen. Zum Funktionsumfang zählen u. a. ein blendfreier Fernlichtassistent, ein ab 5 km/h wirksames Kurvenlicht sowie eine situative Lichtsteuerung (u. a. für Stadt, Landstraße und Autobahn).

⊖ Der Taycan ist kein übersichtliches Auto, wenn man auch beim Sport Turismo das Heck immerhin abschätzen kann. Die



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Front sieht man nicht ein, immerhin geben die ausgeprägten Scheinwerfereinhausungen etwas Orientierungshilfe. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Porsche ebenfalls kein gutes Zeugnis. Vor allem die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten D-Säulen und der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen sehr dürftig.

Nur der Außenspiegel auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den seitlichen Überblick zu verbessern. Unverständlich und mehr als kleinlich, nicht nur für diese Preisklasse: Eine Ablendfunktion kostet sowohl für den Innen- als auch die beiden Außenspiegel Aufpreis.

2,7 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 36 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 offengehalten. Für alle Plätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u. a. Spots unten an den Außenspiegeln) gibt es gegen Aufpreis.

Der optionale Komfortzugang bietet mittlerweile einen funktionierenden Diebstahlschutz, da er in unserem Test mit einem

2,6 Kofferraum-Volumen

Der Taycan Sport Turismo bietet in seinem Kombiheck nicht besonders viel Platz, im Verhältnis zu den Außenmaßen sind die Messwerte geradezu bescheiden. Steht man hinter dem geöffneten Kofferraum, wird auch schnell klar, weshalb das so ist: Die voluminösen Hinterräder und die aufwändige Aufhängung derselben rauben links und recht viel Platz unter der Karosserie.

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 355 l, bis unter das Dach sind es dann immerhin 500 l. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 750 l verstauen. Nutzt man den gesamten Platz hinter den Vordersitzen aus, sind es 1.215 l.

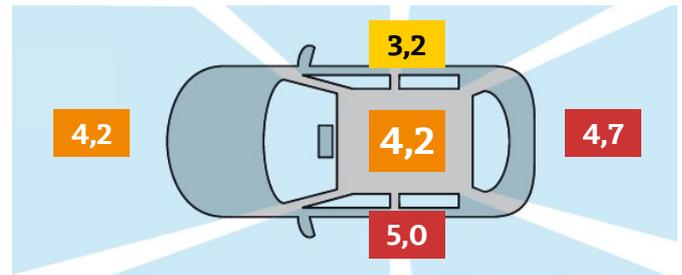
Das kleine, weil sehr flache Fach unter dem Ladeboden, in dem beispielsweise das Ladekabel Platz findet, fasst rund 20 l. Der Stauraum unter der vorderen Haube, im Fachjargon Frunk genannt, stellt weitere 65 l zur Verfügung.

2,4 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

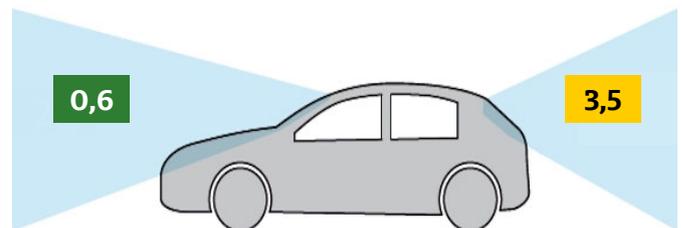
Rundumsicht

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.



Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung nicht mehr überlistet werden kann. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit lediglich 355 l bietet der Kofferraum des Taycan Sport Turismo nicht besonders viel Platz für das Gepäck.

Fußschwenk unter die Heckschürze. Die Kofferraumklappe schwenkt zwar lediglich 1,86 m nach oben, ihre Kante befindet sich rund 21 cm weiter vorne als das Fahrzeugende, so dass

selbst über 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.

Die Ladekante liegt 71cm über dem Straßenniveau. Auch innen ergibt sich leider eine Stufe zum Kofferraumboden, immerhin ist sie mit 14 cm nicht allzu hoch.

⊕ Der Kofferraum ist von praktischem Format, da die Seitenwände glattflächig sind.

⊖ Der Fanghaken des Heckklappenschlosses steht deutlich ab und birgt die Gefahr, sich dort den Kopf zu stoßen.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Variationsmöglichkeiten des Kofferraums halten sich in Grenzen, sind aber typisch für einen Kombinationskraftwagen, wie ein Kombi eigentlich heißt. 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 einige, auch ein Sportwagenhersteller kennt die Bedürfnisse von Familien und



Mit etwa 71 cm liegt die Ladekantenhöhe auf einem akzeptablen Niveau.

Reisenden. Es gibt Taschenhaken, zwei Fächer links und rechts sowie Spannetze.

2,3 INNENRAUM

2,3 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.



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 intergriert 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.

⊖ 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) 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.

0,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Multimediabereich ist der Taycan GTS 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 Multimediasystem 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 mit oder ohne Kabel in das Infotainmentsystem einbinden, für Smartphones mit Android-Betriebssystem ist dies nur per Kabel möglich. Gegen Aufpreis erhält man ein Premium- oder ein High-End-Soundsystem sowie einen integrierten Garagentoröffner.

⊖ Gerade in Verbindung mit dem äußerst kostspieligen High-End-Soundsystem von Burmester wäre ein CD-Laufwerk eine schöne Sache, um dem ausgefeilten Lautsprechersystem qualitativ hochwertige Signale schicken zu können. Leider bietet Porsche dies nicht an.

2,4 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 Dachhimmels nur zufriedenstellend aus. Einen

hellen Dachhimmelbezug kann die Porsche Exclusive Manufaktur auf Anfrage höchstwahrscheinlich realisieren. Porsche bietet gleich zwei verschiedene Panoramaglasdächer an. Ein konventionelles, dunkel getöntes und eines, das sich auf Knopfdruck oder auch automatisch abdunkelt. Zudem kann man auch nur Teilbereiche des Dachs abdunkeln.

3,1 Raumangebot hinten

Der Sport Turismo bietet hinten mehr Kopffreiheit als der Standard-Taycan. So kann man jetzt auch mit einem Gardemaß von 1,95 m hinten Platz nehmen, ohne sich die Frisur zu zerstören. Der Platz für die Beine reicht sogar für Insassen mit gut 2 m Größe.

Die kleinen Fensterflächen, der wuchtige Mittelunnel und der dunkle Dachhimmel sorgen im Fond für ein mäßiges Raumgefühl, das sich mit dem Panoramadach aber bessern lässt.

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.



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

⊖ 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.

1,3 KOMFORT

1,1 Federung

⊕ Der Taycan glänzt auch als GTS 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.

1,3 Sitze

⊕ Der Taycan GTS ist vorn ab Werk mit den adaptiven Sportsitzen plus mit 18-Wege-Verstellung ausgestattet. Die Sitze bieten dank der vielfältigen Einstellmöglichkeiten (u. a. Wangenbreite von Sitzfläche und Lehne, elektrische Sitzflächenlängenverstellung, 4-Wege-Lordosenstütze, Memory-Funktion) 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 Rücksitzbank punktet mit einer kräftigen Konturierung und einer bequemen Sitzposition. Der Kniewinkel ist aufgrund des im Fond tieferen Fahrzeugbodens sehr angenehm.

⊖ Der Fondmittelsitz kommt nicht annähernd an den Sitzkomfort der anderen Plätze heran und taugt eher für kurze Strecken.

2,2 Innengeräusch

Der GTS hat die Ausstattung Porsche Electric Sport Sound serienmäßig. Diese erzeugt 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 - man kann es bei Nichtgefallen aber auch einfach deaktivieren.

⊕ 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 Fahrbahnunebenheiten keinerlei Poltergeräusche zu entlocken.

1,4 Klimatisierung

⊕ Der Taycan GTS 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 sowie Sitzbelüftung vorn, während die Lenkradheizung beim GTS Serie ist. 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.

0,9

MOTOR/ANTRIEB

0,6

Fahrleistungen

⊕ Entsprechend des Namenszusatzes GTS sind die Fahrleistungen des Testwagens hervorragend. Kraft ist im Überfluss vorhanden: 517 PS/380 kW sind an Bord, die Overboost-Funktion gibt bei Ausnutzung der Launch Control sogar 598 PS/440 kW frei. Die Beschleunigung ist dadurch trotz des hohen Leergewichts von fast 2,4 t beeindruckend. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Zuffenhausener im Handumdrehen – 2 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, und das in jedem Geschwindigkeitsbereich.

Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Porsche mit 3,7 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 deutlich überlegen, das wird bei so einem potenten E-Auto wie dem Taycan GTS 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 etwa 100 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 einem luxuriösen Auto 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.

1,4

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 hoher 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 annähernd 2,4 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 das beim GTS serienmäßige Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), welches das Drehmoment variabel zwischen den beiden Hinterrädern verteilt.

1,1 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. Die optionale Hinterachslenkung verwässert dabei das Fahrgefühl überhaupt nicht - die Lenkung ist eine Meisterleistung der Ingenieure.

1,9 Bremse

Für den Taycan gibt es auch eine bremsstaubreduzierende Bremsanlage. Die mit einer Keramikbeschichtung versehenen Graugussbremsdiscs sollen nicht nur für weniger Bremsstaub sorgen, sondern auch eine verbesserte Korrosionsbeständigkeit aufweisen.

⊕ Der Testwagen ist mit der sündhaft teuren Keramik-Bremsanlage ausgestattet, die an den gelben Bremsätteln zu erkennen ist. Im Test liefert diese ab: 33,4 m Bremsweg aus 100 km/h sind ein guter Wert. Ob die Stahlbremsanlage allerdings unter normalen Bedingungen schlechter performt, sei dahingestellt. Der Taycan dürfte auch als GTS in den seltensten Fällen auf Rennstrecken vorzufinden sein, wo die Bremse ihre Standfestigkeit unter Beweis stellen könnte.

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.

1,6 SICHERHEIT

1,2 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 samt Kollisionswarner ausgestattet. Ein Spurhalteassistent ist ebenso serienmäßig an Bord wie eine Verkehrszeichenerkennung, ein Tempomat

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Option |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | Option |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Serie |
|  | Querverkehrserkennung 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 |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie |

sowie ein adaptiver 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 Totwinkel-

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erlangt der Taycan als Limousine bei der passiven Sicherheit 85 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. Mangels Crashtestergebnisse für den Sport Turismo werden die Ergebnisse der Limousine für die Bewertung herangezogen. 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

2,0 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 kann und darf man Sitze per Gurt befestigen, die Gurtanlenkpunkte liegen aber ungünstig, so dass man einen Sitz nur schwerlich gerade und stabil angeschnallt bekommt. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

3,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Taycan im Euro NCAP-Test lediglich 70 Prozent der erreichbaren Punkte. Zwar verfügt der Porsche über eine aktive Fronthaube, 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.

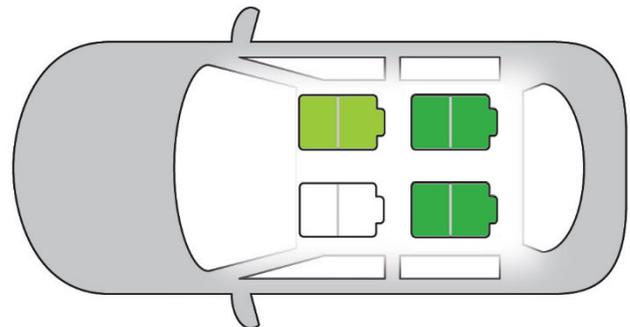
Warner, einen Querverkehr- und Kreuzungsassistenten, einen Notfallassistenten sowie eine Ausstiegswarnung. Das optionale Head-up-Display stellt Fahrinformationen im Sichtbereich des Fahrers dar.

Bei einer Gefahrenbremsung warnt der Porsche den hinterherfahrenden Verkehr durch flackernde Bremslichter, im Stillstand wird zudem automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Die Drücke der Reifen werden einzeln überwacht und im Kombiinstrument angezeigt.

Insassenschutzfunktionen den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, geöffnete Seitenfenster geschlossen und die Seitenwangen der Vordersitze enger gestellt 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 nur für bis zu 1,75 m große Insassen. Vorn und hinten werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten.

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)

⊕ Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Er soll Kollisionen mit Personen vermeiden oder die Schwere des Aufpralls reduzieren. Ein Nachtsicht-Assistent, der Passanten in größerer Entfernung erkennen kann und diese im Kombiinstrument anzeigt, ist gegen Mehrpreis erhältlich. Zusätzlich blinken die Matrix-LED-Scheinwerfer die gefährdete Person an, 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.

2,1 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 23,2 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, wurden in unserem Test 97,9 kWh benötigt. Aus den

23,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 116 g pro km (zugrunde gelegt wird hier der offizielle deutsche Strommix von 500 g/kWh, inkl. Vorkette und Übertragungsverluste, veröffentlicht vom Bundesanzeiger, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 45 von 60 Punkten.

2,6 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 23,2 kWh/100

km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 94 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Taycan GTS Sport Turismo letztlich 34 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 GTS Sport Turismo auf 79 Punkte, was locker für vier Sterne im ADAC Ecotest reicht.

5,5 AUTOKOSTEN

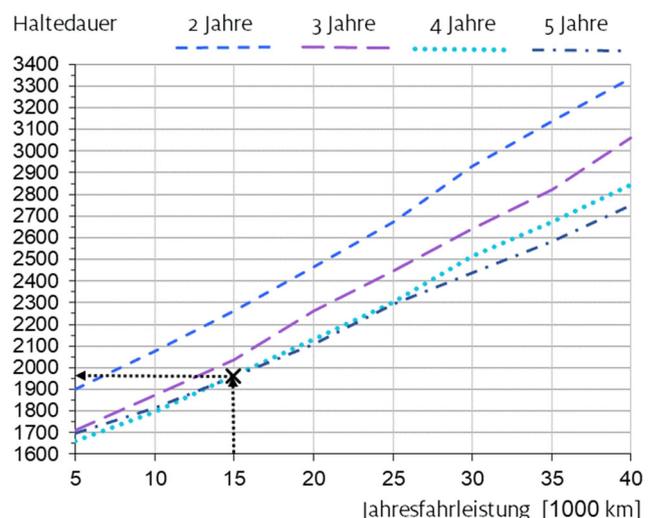
5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Ein Porsche ist ein teures Vergnügen, da macht auch der Taycan keine Ausnahme. Porsche ruft für den Taycan GTS Sport Turismo 135.166 Euro auf. Die Ausstattung ist gut, der Preis lässt sich wie bei Porsche üblich aber schnell in astronomische Höhen treiben – der Testwagen kostet mehr als 180.000 Euro.

Die Elektroautoprämie von 4.000 Euro kann man für den Taycan nicht beantragen, da der Netto-Listenpreis dafür 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 Wagen bei der Haftpflicht mit Schadensklasse 19 noch recht gut eingestuft ist, haben die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 30; VK: 29) 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 Öl- oder Zündkerzenwechsel nötig sind.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1959 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Taycan Sport Turismo | Taycan Sport Turismo Performancebatterie Plus | Taycan Sport Turismo 4S | Taycan Sport Turismo 4S Performancebatterie Plus | Taycan Sport Turismo GTS | Taycan Sport Turismo Turbo | Taycan Sport Turismo Turbo S |
|---|----------------------|---|-------------------------|--|--------------------------|----------------------------|------------------------------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- |
| Leistung [kW (PS)] | 300 (408) | 350 (476) | 390 (530) | 420 (571) | 440 (598) | 500 (680) | 560 (762) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 345/0 | 357/0 | 640/0 | 650/0 | 850/0 | 850/0 | 1050/0 |
| 0-100 km/h [s] | 5,4 | 5,4 | 4,0 | 4,0 | 3,7 | 3,2 | 2,8 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 230 | 230 | 250 | 250 | 250 | 260 | 260 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 20,1/20,1 kWh E | 21,0/21,0 kWh E | 20,4/20,4 kWh E | 21,0/21,0 kWh E | 26,0/20,9 kWh E | 28,0/20,9 kWh E | 28,5/22,5 kWh E |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 19/28/30 | 19/28/30 | 19/28/30 | 19/28/30 | 19/29/30 | 19/29/30 | 19/29/30 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 80 | 80 | 86 | 86 | 86 | 86 | 86 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 1444 | 1496 | 1688 | 1735 | 1959 | 2178 | 2561 |
| Preis [Euro] | 89.351 | 95.075 | 109.819 | 115.341 | 135.166 | 157.300 | 190.620 |

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| maximale Leistung | 440 kW (598 PS) |
| Dauerleistung nach Fahrzeugschein | 175 kW |
| maximales Drehmoment | 850 Nm |
| Ecotest Verbrauch/Reichweite | 23,2 kWh/100km/423 km |

BATTERIE

| | |
|--|--------------------------|
| Batteriegröße gesamt/nutzbar | 93,4 kWh/83,7 kWh |
| komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 97,9 kWh |
| Garantie/garantierte Kapazität | 8 Jahre, 160.000 km, 70% |

REKUPERATION

| | |
|--|--------|
| Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll) | ja |
| Stufen / Einstellung | 3/Menü |

KLIMATISIERUNG

| | |
|---|--------|
| Wärmepumpe (Serie / Option / nein) | Option |
| Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer) | ja |
| Standklimatisierung | ja |
| Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung | ja/ja |

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

| | |
|--------------------------------|---|
| Warnbeginn bei leerer Batterie | 10% Batt. gelb "Bitte laden", 5% "Bitte sofort Batt. laden", 0% "Batt. Ladung kritisch" Batt. rot |
| Leistungsreduzierung | |
| Notfallstrecke bei Neustart | |

LADEMÖGLICHKEITEN

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| einstellbarer Ladestopp | ja |
| regelbare Ladeleistung | Nein |
| Position der Ladeklappe | Mittig rechts und links |
| Entriegelung Ladekabel | Knopf am Ladeanschluss |

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

| | | |
|--------|-------------------------|--------|
| Schuko | einphasig, 230 V, 10 A | Serie |
| Typ2 | dreiphasig, 230 V, 32 A | Option |

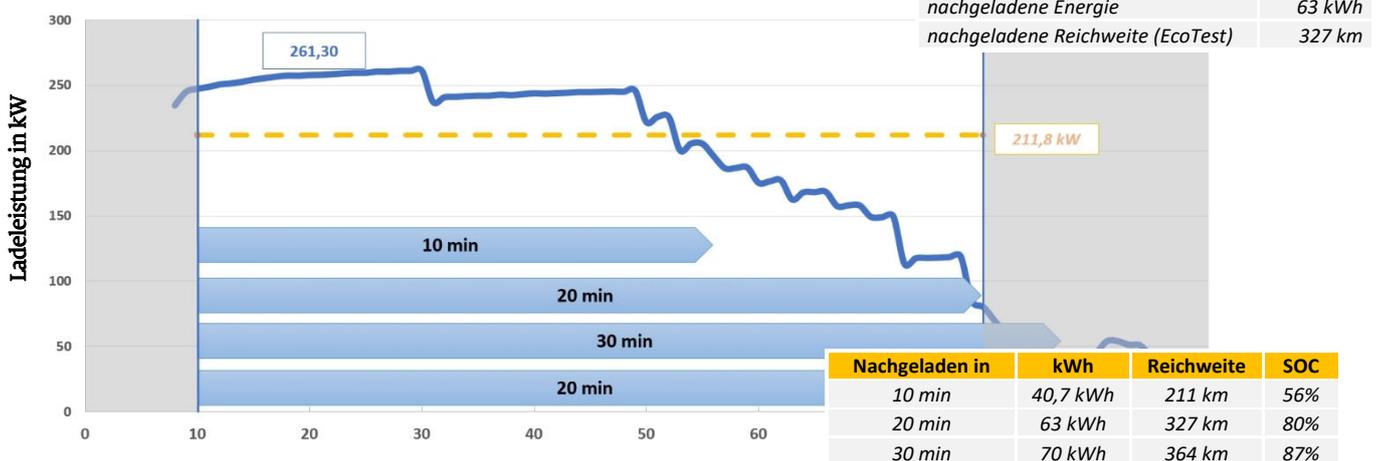
ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

| | |
|---|----------------|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer | ja/ja |
| Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen | nein/ja |
| Anzeige momentane Ladeleistung | ja kW |
| Ladeanzeige von außen sichtbar | ja Nur Ja/Nein |

LADEMÖGLICHKEITEN

| Steckertyp | Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Leistung | Ladezeit |
|--------------------|-----------------------|-------------|-----------|---------------|-----------|
| Haushaltssteckdose | einphasig, 230 V, AC | Serie | 10 A | 2,3 kW | 42,5 h |
| Typ 2 | einphasig, 230 V, AC | - | - | - | - |
| Typ 2 | zweiphasig, 230 V, AC | - | - | - | - |
| Typ 2 | dreiphasig, 230 V, AC | Option | 16 - 32 A | 11 - 22 kW | 9 - 4,5 h |
| DC Schnell | CCS | Serie | - | bis zu 270 kW | 19 min |

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

| | |
|---|-----------------------------|
| Elektrofahrzeug, je ein permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten | |
| Leistung | 440 kW/598 PS |
| Maximales Drehmoment | 850 Nm |
| Kraftübertragung | Allrad aut. zuschaltend |
| Getriebe | 1-Gang-Reduktionsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 250 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 3,7 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 20,9 kWh |
| CO ₂ -Ausstoß | 0 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b./0,25 |
| Klimaanlage Kältemittel | n.b. |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 255/40 R20Z R/295/35 R20Z R |
| Länge/Breite/Höhe | 4.963/1.966/1.391 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.385/490 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 446/1.212 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - |
| Stützlast/Dachlast | -/75 kg |
| Batteriekapazität | 83,7 kWh |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Deutschland, Zuffenhausen |

ADAC Messwerte

| | |
|---|-----------------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 2,0 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | - |
| Bremsweg aus 100 km/h | 33,4 m |
| Reifengröße Testwagen | 265/35 ZR21 101Y/305/30 ZR21 104Y |
| Reifenmarke Testwagen | Pirelli P Zero |
| Wendekreis links/rechts | 11,0/10,9 m |
| EcoTest-Verbrauch | 23,2 kWh/100km |
| Stadt/Land/BAB | k.A. |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 0 g/km (WTW* 116 g/km) |
| Reichweite | 420 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 67,2 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.150 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2374/501 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 355/750/1.215 l |

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

| | | | |
|-------------------------------------|-----------------|------------------------|------------------|
| Betriebskosten | 123 Euro | Werkstattkosten | 190 Euro |
| Fixkosten | 164 Euro | Wertverlust | 1482 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1959 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 86 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/29/30 | | |
| Basispreis Taycan Sport Turismo GTS | 135.166 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 13.10.2021 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 180.668 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 9.700 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. * 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/1.749 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | 2.148 Euro° |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | 678 Euro/1.416 Euro° |
| Head-up-Display | 1.594 Euro° |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 1.095 Euro° |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|-----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/411 Euro° |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | Serie |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | 773,50 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 | 417 Euro° |
| Sitzheizung vorn/hinten | 435 Euro°/869 Euro° (Paket) |
| Lenkradheizung | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|-----------------|
| Anhängerkupplung | - |
| Metalllackierung | 1.095 Euro |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/ab 1.607 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: September 2022
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.