



Porsche Taycan Performancebatterie Plus

Viertüriges Coupe der Oberklasse (320 kW / 435 PS)

Porsche hat seinem Taycan ein Facelift verpasst. Äußerlich hat sich nicht viel getan und auch im Innenraum kommt einem alles sehr bekannt vor. Wie bisher setzen die Stuttgarter auf hohe Qualität und verbauen alles sauber und akribisch. Beim guten Platzangebot vorn und mäßigem hinten ist es geblieben. Die kleine Heckklappe ist weniger praktisch, die umklappbare Rücksitzlehne dagegen sehr. Das alles bedingt das flache und besonders verwindungssteife Fahrzeugkonzept. Dafür erhält man einen niedrigen Schwerpunkt und eine windschlüpfige Karosserie. Startet man die Fahrt im überarbeiteten Taycan zunächst gemütlich, fällt gleich der ausgezeichnete Federungskomfort auf. Ob Bodenwellen oder frostgeschändete Straßenbeläge, der Elektro-Porsche bügelt mit seiner serienmäßigen Luftfederung alles weg, als wären die Straßen unlängst in jungfräulichen Zustand gebracht worden. Die Lenkung gefällt dabei mit besonderer Präzision, ohne auch nur im Ansatz nervös zu wirken. Ehe man sich versieht, ist man sehr zügig unterwegs, denn was Porsche als Basisvariante verkauft, hat üppig Leistung: bis zu 435 PS und 420 Nm Drehmoment werden auf die Hinterräder losgelassen. Beachtlich ist vor allem, mit welchem Elan der Motor selbst über 100 km/h noch zulegt - für Elektroautos ist das nicht selbstverständlich. Geht es anschließend auf kurvige Landstraßen, kommen die dynamischen Qualitäten des Stuttgarters voll zur Geltung. Präzision und Beherrschbarkeit suchen ihresgleichen in dieser Kombination mit hohem Komfort. Die Ingenieure haben insbesondere bei Fahrwerk und Lenkung ganze Arbeit geleistet. Das aber auch bei der Elektrotechnik. Es wurde nicht nur die Batterie um 12 kWh vergrößert, sondern auch deren Ladeperformance erheblich gesteigert - dabei gehörte sie schon vor dem Facelift zu den Besten am Markt. Mit bis zu 320 kW kann nun Strom in den Taycan-Speicher geladen werden, wobei noch beeindruckender als dieser Spitzenwert die lang anhaltend hohe Ladeleistung ist. So ergibt sich beim Laden von 10 auf 80 Prozent eine durchschnittliche Leistung von 275 kW - das hat bisher nicht mal annähernd ein Elektroauto im ADAC Autotest geschafft. In Kombination mit dem moderaten Verbrauch von 19,7 kWh/100 km im ADAC Ecotest eignet sich der Taycan mit der Performancebatterie damit vortrefflich als Reisefahrzeug, weil selbst lange Etappen mit verträglich kurzen Ladepausen verbunden sind. Einziger wirklicher Wermutstropfen beim neuen Taycan ist sein Preis von deutlich über 100.000 Euro - so wird der Elektro-Porsche ein exklusives Vergnügen für Topverdiener bleiben. **Konkurrenten:** z.B. BMW i7, Mercedes EQS, Tesla Model S.

- +** Verarbeitung und Materialqualität standesgemäß, Fahrwerk mit beeindruckender Symbiose aus Agilität und Komfort, sensible und souveräne Lenkung, top Fahrleistungen trotz "Basismotorisierung", außergewöhnliche DC-Ladeleistung, moderater Verbrauch und gute Reichweite
- hinten verhältnismäßig wenig Platz, eingeschränkte Rundumsicht, keine Anhängelast, keine Stützlast, teure Anschaffung, enorme Aufpreise

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,6**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,5
	Langstrecke	1,9
	Transport	3,9
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	3,5

Ecotest **★★★★★**

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,0 Verarbeitung

⊕ Bisher belässt es Porsche bei Preiserhöhungen und geht noch keine Kompromisse bei der Material- und Verarbeitungsqualität ein. Als Porsche-Käufer geht man mit hohen Erwartungen an das Fahrzeug, und wird nicht enttäuscht. Wer sich unter den zahlreichen Möglichkeiten die eine oder andere Veredelung wie im Testwagen gönnt, erhält einen wirklich schön gemachten und fein ausgestaffierten Innenraum. Die meisten Oberflächen sind dann mit Leder

überzogen oder mindestens unterschäumt, der Dachhimmel gefällt mit seinem Alcantarabezug. Auch bei der Verarbeitung der Karosserie gibt es nur gutes zu vermelden, sie ist einwandfrei und sehr präzise ausgeführt, alles passt sauber zusammen und gibt selbst auf schlechten Pisten keine Geräusche von sich. Der Unterboden ist umfassend verkleidet, so gut es eben bei einem Elektroauto möglich ist.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die 105,0-kWh-Batterie (brutto) des Taycan mit Performancebatterie Plus kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist Serie. Alle mitgeführten Ladekabel können gut zugänglich im Stauraum unter der Fronthaube verstaut werden. Das Laden über 230 V dauert etwa 50 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa zehn Stunden bei 11 kW (dreiphasig) und etwa 15 Stunden bei 7,2 kW (einphasig). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann etwa 17 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 350 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Die Ladestecker am Auto (AC-Ladeports links und rechts) sind mit praktischen Klappen geschützt, sie lassen sich schnell und einfach (teilweise elektrisch) öffnen und schließen. Gibt man einen Ladepunkt als Ziel ein, wird die Batterie für optimales Laden vorkonditioniert. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 570 km. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 600 km möglich. Wer aber die gebotene Leistung ausnutzt oder bei kälteren Temperaturen unterwegs ist, wird schon nach 350 km zum Laden aufgefordert. Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens üppige 547 kg erlaubt - mehr als genug für vier Erwachsene und deren Gepäck. Die Außenlänge von gut 4,96 m sowie die Fahrzeugbreite von 2,15 m (inkl. Außenspiegel) sind alles andere als praktisch für enge Innenstädte. Immerhin fällt der Wendekreis inkl. optionaler Allradlenkung trotz der üppigen Karosseriemaße mit 10,9 m verhältnismäßig moderat aus.

⊕ Beim Taycan im Test handelt es sich zwar nur um ein "Facelift", die Verbesserungen insbesondere bei der Ladeleistung sind jedoch enorm. So kann die Batterie nun

unter optimalen Bedingungen mit bis 320 kW geladen werden. Diese Zahl ist per se schon beeindruckend, noch mehr aber überzeugt die gesamte Ladeperformance. Nach zehn Minuten sind über 46 kWh in den Akku geladen, 50 kWh nach nach weniger als elf Minuten, nach einer Viertelstunde über 68 kWh. Das ganze klappt deshalb so schnell, weil eine Ladeleistung von über 295 kW bis knapp 70 Prozent Ladestand gehalten werden kann. Die durchschnittliche Ladeleistung zwischen 10 und 80 Prozent liegt bei 275 kW, das hat bisher noch kein Elektroauto im ADAC Autotest auch nur annähernd geschafft (der ebenfalls wirklich gute Vorfacelift-Taycan bot eine durchschnittliche Ladeleistung von 212 kW). Zum Vergleich: In einen Taycan können etwa doppelt so viele kWh nach 10, 20 oder 30 Minuten geladen werden wie beispielsweise in ein Tesla Model 3 SR+ oder immerhin rund 50 Prozent mehr kWh als in einen BMW i7 xDrive60 bei einem 20-Minuten-Ladestopp. Die von Porsche angegebene maximale Ladeleistung von 320 kW kann nur an besonders leistungsstarken Ladesäulen erreicht werden, die Mehrzahl bietet nur bis 300 kW Ladeleistung. Im Test hat sich das aber nicht als Nachteil herausgestellt. Denn die maximal erreichte Ladeleistung von etwa 295 kW an einer "schwächeren" Ladesäule konnte deutlich länger als die 320 kW Spitzenleistung aufrecht erhalten werden, so dass der Taycan sogar etwas schneller an der 300 kW-Ladesäule als an der 350-kW-Ladesäule vollgeladen war.

⊖ Eine Anhängerkupplung ist nicht verfügbar, eine Stützlast daher nicht freigeben. Immerhin darf man Lasten bis 75 kg aufs Dach packen. Auf Wunsch ohne Aufpreis erhält man ein Reifenreparaturset, ein Notrad oder dergleichen findet im Taycan keinen Platz. Wagenheber und Radmutterenschlüssel gibt es daher nicht, immerhin findet man in eigenen Fächern unter der Fronthaube Bordwerkzeug für kleine Reparaturen unterwegs.

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 schwerer. Parksensoren sind sehr hilfreich, sie sind erfreulicherweise Serie, ebenso die Rückfahrkamera. Optional bekommt man ein 360-Grad-Kamerasystem und einen Parkassistenten, der auch vom Smartphone aus gesteuert werden kann.

⊕ Der Taycan ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen hatte das optionale HD-Matrix-Scheinwerfersystem an Bord, das dank seiner hohen Auflösung nachts für eine ausgezeichnete 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 flache Karosserie lässt es vermuten, sobald man auf dem Fahrersitz Platz nimmt, hat man Gewissheit: 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 hinteren Säulen, der nicht versenkbaren Kopfstützen und des flachen Heckfensters sehr dürftig. Einen Heckwischer gibt es auch gegen Aufpreis nicht. So toll die (optionalen) Scheinwerfer sind, sie müssen grundsätzlich ohne Scheinwerferreinigungsanlage auskommen. Nur der Außenspiegel auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den seitlichen Überblick zu verbessern. Die automatische Abblendfunktion ist dagegen für Innen- und Außenspiegel serienmäßig.

2,7 Ein-/Ausstieg

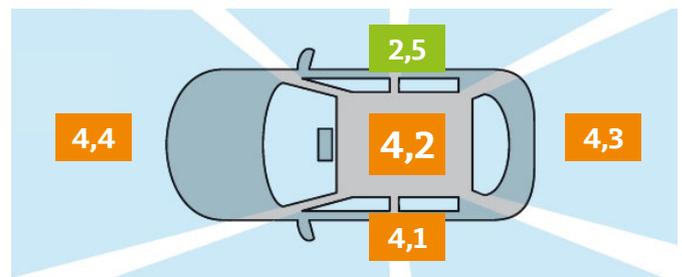
Die Türausschnitte fallen nicht sonderlich groß aus und die Sitzflächen liegen allesamt recht niedrig über der Straße (Fahrersitz 37 cm über der Fahrbahn bei Einstellung ganz unten). Damit fällt das Ein- und Aussteigen nicht gerade leicht. Hinzu kommt bei den hinteren Sitzen der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schweller. Die Türen werden jeweils in drei Positionen sicher offen gehalten und fallen auch an Steigungen nicht gleich wieder zu. 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



Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen, die nicht versenkbaren Kopfstützen und die schmale, hoch ange-setzte Heckscheibe eingeschränkt. Die serienmäßige Einparkhilfe mit Rückfahrkamera ist sehr hilfreich.

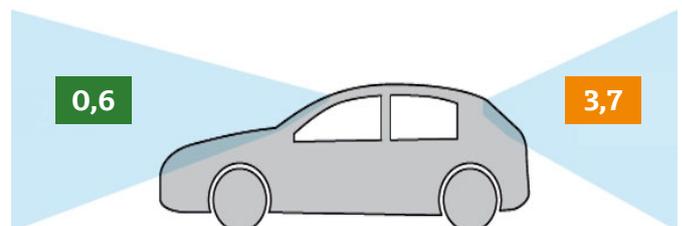
Rundumsicht

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.



noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar hat der Schlüssel 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 deaktivieren, was jedoch nicht im Sinne des Erfinders sein dürfte. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

3,3 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum des Taycan fasst standardmäßig 330 l - das ist überschaubar und reicht dann auch nur für beispielsweise sechs Getränkekisten. Jedoch kann man die Rücksitzlehnen umklappen und so das Volumen auf 655 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Unter dem Kofferraumboden finden noch etwa 20 l Platz. Praktischer ist da schon der Stauraum unter der Frontklappe (Frunk), in den sich rund 65 l verstauen lassen.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Manche Modelle mit der Karosserieform des Taycan verfügen über eine große Heckklappe - z.B. der VW Arteon. Porsche hat sich jedoch für eine "kleine" Heckklappe entschieden, was beispielsweise der Verwindungssteifigkeit der Karosserie zugute kommt - der Taycan setzt hier definitiv Maßstäbe. Die Nachteile der kleinen Kofferraumklappe werden dabei in Kauf genommen, so die flache Öffnung ins Ladeabteil. Immerhin ist die Heckklappe serienmäßig elektrisch angetrieben und öffnet und schließt auf Knopfdruck oder über einen Fußschwenk unter die Heckschürze (Option in Kombination mit Keyless Access). Die Ladekante liegt 69 cm über der Straße, innen ergibt sich eine wenig praktische Stufe von 13 cm. Beugt man sich in den Kofferraum vor, sollte man als großer Mensch das abstehende Schloss an der Klappe beachten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Das Ladeabteil wird von zwei LED-Lampen praxisgerecht ausgeleuchtet. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich ein weitgehend ebener Ladeboden.

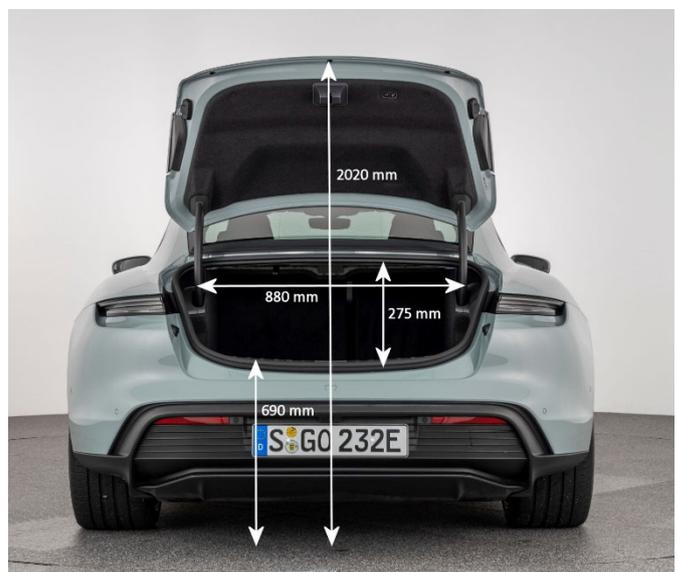
⊖ Der Heckdeckel gibt wie bei Stufenhecks üblich keine sonderlich große Gepäckraumöffnung frei. Das Heckklappenschloss steht deutlich ab und birgt die Gefahr, sich dort den Kopf zu stoßen.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Viele Variationsmöglichkeiten gibt es zwar nicht, für eine Limousine kann sich der Taycan aber sehen lassen. So kann man die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt oder optional im Verhältnis 40:20:40 dreigeteilt umklappen. Umlegen und Aufstellen der Lehnenteile gelingt einfach, aber nur von der Rückbank, nicht vom Kofferraum aus. Auf die hinteren Gurte muss man nicht explizit achten, weil sie kaum eingeklemmt



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



Mit 69 cm liegt die Ladekantenhöhe auf einem akzeptablen Niveau.

werden können. Es gibt zwar kein Schienensystem auf dem Kofferraumboden, aber dafür Taschenhaken oben, je ein Staufach links und rechts sowie Verzurrösen, die das Einspannen eines Netzes am Kofferraumboden ermöglichen. Kleine und selten gebrauchte Gegenstände lassen sich auch im 20-l-Fach unter dem Boden verstauen. Praktisch beispielsweise für Ladekabel ist der Stauraum vorn im Frunk.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Porsche verbaut in den Taycan zweifelsohne ein sehr modernes Cockpit - allerdings bringt das nicht nur Vorteile mit sich. Denn die Bedienbarkeit leidet unter den vielen Touchflächen und den wenigen physischen Knöpfen. Zudem muss man sich intensiv damit beschäftigen, wo sich welche Funktion in welchem Menü und Untermenü versteckt. Als Porsche-Eigner hat man die Struktur irgendwann verinnerlicht und kann sich dann an den vielen Individualisierungsmöglichkeiten freuen. Die Instrumentenkombination ist komplett digital ausgeführt, unter allen Bedingungen ausgezeichnet ablesbar und bietet vielfältige Anzeigemöglichkeiten - da sollte für jeden Geschmack etwas dabei sein. Mit dem großen Touchscreen in der Armaturenbrettmitte steuert man das Infotainment, der Monitor ist gut ablesbar, löst fein auf und reagiert angemessen schnell. Gegen Aufpreis gibt es ein zusätzliches Display im Armaturenbrett vor dem Beifahrer. Da die Anzeige dank Splitscreen aus dem Blickwinkel des Fahrers nicht zu sehen ist, dürfen auch während der Fahrt Videos abgespielt werden - am Steuer muss man sich dann ausschließlich mit dem Ton zufriedengeben. Der dritte Touchscreen befindet sich recht weit unten auf der Mittelkonsole, mit ihm stellt man ein paar Grundfunktionen der Klimatisierung ein (Detailfunktionen im Infotainmentdisplay) und kann z.B. Buchstaben für den Navigationsort anzeichnen. Sitze und Lenkrad sind schnell und elektrisch eingestellt, man findet zügig eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt Porsche für die Einstellung von Instrumenten oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Für den adaptiven Tempomat bzw. den Tempolimiter gibt es links am Lenkstock einen eigenen Hebel - die Beschriftung ist zwar nicht so leicht zu erkennen, da teilweise vom Lenkradkranz verdeckt, die Bedienlogik jedoch verständlich.

⊖ Über den mittigen Touchscreen lassen sich die meisten Fahrzeugfunktionen bedienen. Ergonomisch ist dieser

0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Taycan hat eine umfassende Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Die Routenplanung nimmt Ladestopps auf Wunsch automatisch mit auf und rechnet sie in die Fahrtdauer ein; es gibt auch eine Routenoptimierung mit weniger Ladestopps und dynamischer Maximaltempo-Empfehlung. Leider sind die Ladepunkte als

allerdings nicht optimal, denn dafür müsste er höher platziert und zum Fahrer geneigt sein. Zudem sind die virtuellen Tasten teils recht klein, was die Bedienung erschwert. Auch die Klimatisierungssteuerung 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.

absolute und nicht als funktionale Ziele gesetzt, d.h. das Navigationssystem wählt nicht automatisch eine alternative Ladesäule, wenn man am vorgesehenen Ladepunkt vorbeifährt, sondern lotst den Taycan stumpf zur vorgesehenen Ladesäule zurück. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die vielen Möglichkeiten der online-basierten Services wie Remote Control oder Infoabfrage zu den Ladedaten sind

Serie. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Ladeschale mit Verstärkung des Funksignals (leider schlecht zugänglich im Fach der Mittelkonsole), der WLAN-Hotspot und die erweiterte Sprachsteuerung sind ebenso stets an Bord. Für den entsprechenden Klanggenuss gibt es serienmäßig das Soundsystem mit zehn Lautsprechern, optional erhält man das Surround Soundsystem von Bose mit 14 Lautsprechern und 710 W Gesamtleistung oder für knapp

6.000 Euro Aufpreis ein Highend Soundsystem von Burmester (1.455 Watt, 21 Lautsprecher). Ebenso gegen Aufpreis bietet Porsche einen Monitor für den Beifahrer an und darüber hinaus ein Fond-Entertainment-System mit jeweils einem Monitor an den Vordersitzlehnen. Als Option ist die Funktion ferngesteuertes Parken erhältlich (Remote Park Assist), damit kann man vom Smartphone aus und von außerhalb des Autos den Taycan in enge Parklücken ein- und ausparken.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt durchaus großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis knapp zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für noch etwas größere Menschen ausreichen. Die Innenbreite ist angemessen, nur das Raumgefühl eher für Naturen, die gern ein sicheres Bollwerk um sich haben - der dunkle Dachhimmel, die schmalen Fenster und die wuchtige Mittelkonsole igeln ein. Sitzt man im Taycan, wähnt man sich eindeutig eher in einem Sportwagen,

denn in einer viertürigen Limousine. Immerhin gibt es eine mehrfarbige Ambientebeleuchtung, die den Innenraum vor allem bei Nachtfahrten geräumiger erscheinen lässt, und gegen Aufpreis ein Panoramaglasdach. Für über 5.000 Euro kann man das Panoramaglasdach mit Sunshine Control ordern, das über eine schaltbare Flüssigkristallfolie verfügt und verschiedene Einstellungen zwischen durchsichtig und matt ermöglicht, auch mit geregelter Muster.

3,6 Raumangebot hinten

Die Coupé-Form fordert auf der Rückbank ihren Tribut - über 1,80 m Körpergröße geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Beinfreiheit ist dagegen üppig, würde auch für 2,05 m große Menschen noch ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt sind. Die kleinen Fensterflächen, der wuchtige Mitteltunnel und der dunkle Dachhimmel sorgen für ein nur mäßiges Raumgefühl. Das kann durch die auch hinten verbaute Ambientebeleuchtung etwas verbessert werden, ebenso wie durch das optionale Panoramaglasdach (ohne und mit Sunshine Control verfügbar).



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

2,9 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 vorderen Türfächer sind gegen Geräusche mit Teppich ausgekleidet, jedoch 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. Eine offene und gut erreichbare Ablagemöglichkeit samt Lademöglichkeit wäre die praktischere Lösung. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet, mit feinem Filz ausgekleidet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt. Auch hinten sind Ablagemöglichkeiten dünn gesät. Die Türfächer (ebenfalls mit Teppich ausgekleidet) sind klein und in der ausklappbaren Mittelarmlehne findet man zwei Becherhalter. Lehnentaschen sucht man hingegen vergebens.

1,3 KOMFORT

1,0 Federung

⊕ Die Synthese aus Agilität und Komfort des Fahrwerks ist herausragend. Die sehr großen 21 Zoll Felgen mit niedrigen Reifenflanken machen es für das Fahrwerk alles andere als einfach - dennoch pariert die serienmäßige Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung die schweren Räder mit beeindruckender Bravour. Bei Bedarf kann die Bodenfreiheit etwas erhöht werden, praktisch z.B. beim Überfahren von höheren Schwellen oder Feldwegen; das Anheben kann auch automatisch über GPS-Koordinaten festgelegt werden. Bei höheren Geschwindigkeiten wiederum senkt sich die Karosserie etwas ab und reduziert damit die Luftwiderstände. Im standardmäßigen Normal-Modus federt der Taycan ausgesprochen komfortabel und bleibt dennoch verbindlich für den Fahrer. Die Aufbaubewegungen sind gering, wie man es von einem sportlich orientierten Auto erwartet. Im Stadtverkehr sind selbst grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder Asphaltflicken für die Insassen nur entfernt

spürbar, eher akustisch als wirklich durch Karosserieanregungen zu spüren. Kopfsteinpflaster wird einwandfrei gedämpft und ist nur leise zu hören. Selbst von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln lässt sich das Fahrwerk kaum beeindrucken. Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht das Fahrwerk bei feinen wie größeren Anregungen sehr sensibel an und bietet somit stets einen beeindruckenden Federungskomfort. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen gekonnt gefiltert, der Langstreckenkomfort ist ausgesprochen gut. Wer die Arbeit des Fahrwerks noch verbindlicher spüren möchte, kann in den Sport- oder Sport+-Modus wechseln. Es reduzieren sich die Karosseriebewegungen und die Insassen werden deutlicher über die Straßenzustände informiert. Die Spreizung zwischen Komfort und Sport+ ist klar spürbar, aber selbst in den Sport-Modi bleibt der Komfort gut.

1,3 Sitze

⊕ Ab Werk kommt der Taycan mit Komfortsitzen inklusive elektrischer 8-Wege-Verstellung. Optional gibt es die adaptiven Sportsitze Plus mit 18-Wege-Verstellung, wie sie im Testwagen verbaut sind. Diese Optionssitze bieten dank der sehr 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 zweisitzige Rücksitzbank punktet mit einer kräftigen Konturierung und einer bequemen Sitzposition. Der Kniewinkel ist aufgrund des im Fond tieferen Fahrzeugbodens vergleichsweise angenehm.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der Testwagen ist mit der optionalen Geräusch- und Wärmeschutzverglasung ausgestattet. Diese enthält beispielsweise Doppelverglasung für alle Scheiben rundum. Die aufwendige Dämmung wirkt, im Taycan ist man ruhig unterwegs. Bei 130 km/h liegen 66,7 dB(A) Schalldruck im Innenraum an, nicht nur für lange Fahrten ganz grundsätzlich entspannend, sondern auch bei Telefonaten über

Freisprecheinrichtung von Vorteil für ein gutes gegenseitiges Verständnis. Der Elektromotor ist praktisch nicht zu hören, abgesehen von den künstlich erzeugten (und abschaltbaren) Antriebsgeräuschen. Auch die sonstigen Fahrgeräusche wirken weit entfernt. Am ehesten sind dezente Windgeräusche im Bereich der A-Säulen zu vernehmen, aber auch nur sehr dezent.

1,4 Klimatisierung

⊕ Der Taycan ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, der Testwagen hat die optionale Vierzonen-Variante an Bord. Die Wärmepumpe für eine effiziente Klimatisierung des Innenraums bei moderaten Temperaturen ist Serie, ebenso die elektronisch und über Sensoren geregelte Umluftautomatik. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Ionisator, der die Luftqualität im Fahrzeuginnenraum verbessern kann. Ebenfalls optional sind die

getönten hinteren Scheiben, die Sitzheizung vorn und hinten, die Lenkradheizung und die Sitzbelüftung vorn. Über die Standklimatisierung kann der Innenraum schon vor Fahrtbeginn aufgewärmt oder abgekühlt werden, die Energie holt sich der Taycan dafür aus der Batterie oder dem Ladekabel.

⊖ Es gibt zwar viele Einstellmöglichkeiten für die Lüftungsdüsen, diese Einstellungen müssen aber umständlich über das Infotainmentmenü umgesetzt werden.

0,9

MOTOR/ANTRIEB

0,7

Fahrleistungen

⊕ Im Test tritt die Basisversion des Taycan an. Wobei "Basis" bei Porsche relativ ist, denn mit 320 kW (435 PS) und einem maximalen Drehmoment von 420 Nm liefert der Elektro-Sportwagen mehr als standesgemäße Fahrleistungen ab. Porsche verspricht 4,8 s für den Sprint von null auf 100 km/h, was man schon beim ersten Tritt auf das Gaspedal nicht in Frage stellen möchte. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 230 km/h aberegelt - angesichts der Leichtigkeit, mit der dieses Tempo erreicht wird, ist die Motorisierung bei diesem Tempo ganz offensichtlich nicht an ihren Grenzen. Für den Praxisbetrieb noch interessanter sind die Zwischenspur-

Fähigkeiten. So kann man von 15 auf 30 km/h in einem Wimpernschlag (0,76 s) beschleunigen, das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr ist damit ein Leichtes. Kaum weniger beeindruckend, was zwischen 60 und 100 km/h liegt, nämlich lediglich 2,3 s. In Windeseile geht es auch von 80 auf 120 km/h, dafür vergehen nur 2,7 s. Es ist wahrlich beeindruckend (nicht nur für eine Basismotorisierung), wie kräftig der Heckmotor selbst oberhalb von 100 km/h zu Werke geht - dass der Taycan ein waschechter Sportwagen ist, stellt man daher nicht einen Moment in Frage.

1,1

Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie es sich für ein souveränes Elektromotorsystem gehört, ergeben sich durch den Antrieb keinerlei störende Vibrationen oder Geräusche. Absolut spontan reagiert der Motor auf Leistungsabforderungen und schiebt den Taycan gleichmäßig und nachdrücklich nach vorn. Wenn man das Haar in der Suppe finden will, dann gibt es das tatsächlich: Im Sportmodus

oder bei Kickdown fällt unter 100 km/h zweimal ein Rucken auf, wenn das Zweiganggetriebe am Heckmotor runter und wieder hoch schaltet, um eine möglichst gute Beschleunigung zu erzielen. Mit dem Facelift hat man dem "Ruck" etwas mehr Manieren beigebracht, zu spüren ist er aber immer noch.

1,1

Schaltung/Getriebe

⊕ Der Taycan bietet unter den Elektroautos eine Besonderheit: Es gibt ein Zweiganggetriebe für den Heckmotor. Vorteil ist eine sehr kraftvolle Beschleunigung unter 100 km/h und gleichzeitig ein abgesenktes Drehzahlniveau bei höheren Geschwindigkeiten - das wirkt sich positiv auf den Stromverbrauch aus. Nachteilig sind die Schaltrücke, die man sonst bei Elektroautos nicht spürt. Diese treten aber nur unter Vollast auf, was für die Praxis weniger relevant ist bzw. leicht vermieden werden kann, wenn man es beim Normalmodus und fahren ohne Kickdown belässt - auch so kann man ausgesprochen zügig unterwegs sein. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An der Bedienung über den kleinen Hebel am Armaturenbrett gibt es wenig auszusetzen; im ersten Moment

ist es ungewohnt, man hat die Funktionalität aber schnell verinnerlicht und weiß die gute Ergonomie zu schätzen. In Stufe D ergibt sich eine geringe Bremswirkung, über das Menü kann man höhere Rekuperationsleistungen vorwählen. Es gibt überdies den Menüpunkt der dynamischen Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer; die Abstimmung ist ordentlich gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Dennoch muss man hier attestieren, dass VW die Abstimmung der dynamischen Rekuperation in seinen Modellen bisher am Besten hinbekommen hat. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

1,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,1 Fahrstabilität

⊕ Der niedrige Schwerpunkt und der lange Radstand wirken sich positiv auf die Fahrstabilität aus, ebenso die ausgeprägte Karosseriesteifigkeit. Der Taycan fährt gelassen und dennoch präzise über gute wie schlechte Straßen, zeigt dabei nur geringe Aufbaubewegungen und gefällt mit seinem sehr guten Geradeauslauf. Von Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen lässt er sich kaum aus der Ruhe bringen - und das trotz der üppigen und breiten Bereifung. Kurven nimmt er weitgehend neutral, erst wenn man deutlich zu schnell unterwegs ist, geht er in leichtes Untersteuern über. Auch dann bleibt er aber gut beherrschbar. Selbst bei sportlicher Gangart sind die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken sehr gering; wer es noch verbindlicher haben möchte, kann in einen der Sportmodi schalten. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen hat man trotz der hohen Leistung selten, denn die Traktionskontrolle regelt sehr schnell und effektiv. Porsche versteht es, sehr guten Komfort mit beachtlicher

Agilität zu verbinden. Das zeigt sich besonders beeindruckend beim ADAC Ausweichtest. Der Taycan reagiert direkt auf Lenkbefehle, bleibt stets beherrschbar. Dabei tritt kaum Untersteuern auf, Übersteuern ebenso wenig. Die optionale Allradlenkung leistet ganze Arbeit, einerseits hat man stets ein gutes und sicheres Fahrgefühl, andererseits hört man außen kaum Reifenquietschen - ein Indiz für die geschickte Regelung aller Fahrzeugkomponenten, die das Überschieben über die Räder möglichst vermeidet. Auffällig ist auch der geringe Geschwindigkeitsabbau innerhalb des Ausweichtests, der auf nur moderate ESP-Eingriffe und kaum bremsendes Untersteuern hindeutet. Im Grenzbereich, wenn man deutlich zu schnell in die Kurve geht, untersteuert der Taycan kurzzeitig, baut so die nötige Geschwindigkeit ab und durchfährt im weiteren Verlauf sicher den Parcours, wobei der Fahrer stets nachkorrigieren kann.

1,2 Lenkung

⊕ Die zusätzliche Hinterachslenkung kostet im Taycan leider Aufpreis, ist aber durchaus empfehlenswert. Denn durch die Allradlenkung verkleinert sich einerseits der Wendekreis bei niedrigen Geschwindigkeiten, andererseits erhält man mehr Präzision und Agilität bei höherem Tempo. Die Lenkung des Taycan ist auch um die Mittellage ziemlich direkt übersetzt, wodurch Lenkbewegungen spontan umgesetzt werden und der Wagen Porsche-typisch reagiert. Trotzdem verstehen es die Ingenieure, die Lenkkräfte so auszutarieren, dass selbst bei hohen Geschwindigkeiten und bei langen Fahrten der Taycan kein bisschen nervös wirkt. Mit

der Größe und dem Gewicht wird der Fahrer nicht behelligt, stattdessen hat man eine genaue Rückmeldung von den Fahrzuständen und stets das Gefühl und die Gewissheit, das Auto voll unter Kontrolle zu haben. Komfortables Dahinfahren und bei Bedarf präzise Dynamik muss man in dieser Kombination bei anderen Marken lange suchen. Die Zielgenauigkeit der Lenkung ist ausgesprochen gut, man kann auf kurvigen Landstraßen präzise die gewünschte Linie ziehen. Die Zentrierung passt auch immer einwandfrei, für lange Touren perfekt.

1,4 Bremse

⊕ Porsche versteht es auch bei der Bremse, Ansprechen und Dosierbarkeit so abzustimmen, dass man beim Verzögern ein sehr gutes Gefühl hat. Der Übergang von Rekuperationsverzögerung auf Radbremsen ist praktisch nicht zu spüren, man kann die Bremswirkung fein und exakt nach Bedarf dosieren. Dabei zeigt sich die Bremsanlage auch bei

hoher Beanspruchung standhaft und effektiv. Aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Test-Taycan nur 32,1 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist per se ein sehr gutes Ergebnis, gegenüber dem auch nicht schlechten Vor-Facelift sogar eine deutliche Verbesserung.

1,4 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Taycan als Elektroauto-Aushängeschild der Stuttgarter Sportwagenschmiede müssen natürlich alle Assistenz- und Sicherheitssysteme verfügbar sein, die bei Porsche zu bekommen sind. Allerdings ist nicht alles serienmäßig, denn das "Porsche InnoDrive" Paket kostet tatsächlich Aufpreis, trotz des sehr hohen Grundpreises. Erst dann ist ein adaptiver Tempomat (ACC) samt Berücksichtigung von Topografie und Verkehr, der Nothalteassistent, der Kreuzungsassistent sowie ein Spurführungsassistent an Bord. Der Spurwechselassistent mit Querverkehrswarnung beim Ausparken und Ausstiegswarnung im Stand kostet ebenfalls Extra. Andere wichtige und hilfreiche Assistenten wie der Notbremsassistent und die Verkehrszeichenerkennung sind immerhin serienmäßig an Bord. Bei der Spurführung kann man sich nach Wunsch unterstützen lassen: Der Porsche erkennt die Fahrspuren, und je nach Einstellung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig in die Spur zurück. Inzwischen gibt es gegen Aufpreis auch ein Head-up-Display, hier werden u.a. Navigationshinweise eingeblendet. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der Taycan verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Luftdrücke radselektiv anzeigen kann. Um die vorgeschriebene, maximal störende Tempowarnung kommt auch der Taycan nicht herum - immerhin bietet Porsche die Möglichkeit, die Deaktivierung der akustischen Warnung auf eine der frei programmierbaren Tasten zu legen. Das Piepen ist dann mit einem Tastendruck abgestellt, die durchaus sinnvolle optische Tempowarnung bleibt erhalten.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erlangt der Taycan bei der passiven Sicherheit 85 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis (Test 12/2019). 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 aufgeblasen werden (ausstattungsabhängig). Serienmäßig und ohne Laufzeitbegrenzung steht der automatische Notruf zur

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	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	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

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 1,75 m große Insassen, der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel

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 Fondsitzen, doch auch für die Fixierung mit dem Gurt sind die Fondsitze bestens geeignet. 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 70 Prozent der möglichen Punkte. Zwar verfügt der Porsche über eine aktive Fronthaube, die im Falle einer Kollision mit einem Passanten angehoben wird, und auch die Frontschürze ist nachgiebig gestaltet - der untere und die seitlichen Bereiche der Windschutzscheibe bergen jedoch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

1,5 UMWELT/ECOTEST

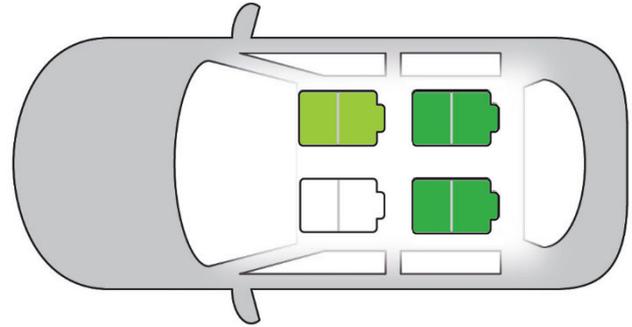
1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest konnte der Taycan Performancebatterie Plus einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 19,7 kWh pro 100 km erzielen. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW); um die netto 97 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 112,4 kWh benötigt. Das Antriebssystem ist durchaus effizient, allerdings könnten die Ladeverluste niedriger ausfallen. Das gilt auch beim Schnellladen, denn die aufwendige Kühlung der Batterie während des Ladevorgangs hat im Test bis zu 10 Prozent der geladenen Energie benötigt. Der Porsche kann trotz der hohen Motorleistung verhältnismäßig sparsam unterwegs sein, der Stromverbrauch wurde gegenüber dem Vor-Facelift spürbar gesenkt. Die Effizienzmaßnahmen und das geschickte

ist jedoch gering, wodurch auch größere Personen ausreichend geschützt sind. Auf allen Sitzplätzen werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

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 kann 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. Ist der Taycan mit dem Matrix-LED-Licht ausgestattet, erfolgt zusätzlich ein Anblinken der gefährdeten Person, um die Erkennbarkeit zu erhöhen.

1,9 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 19,7 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 80 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Taycan im Bereich Schadstoffe 41 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der Porsche allgemein und erst recht für ein derart schweres und kräftiges Auto sehr gut da, weil er 91 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

5,5 AUTOKOSTEN

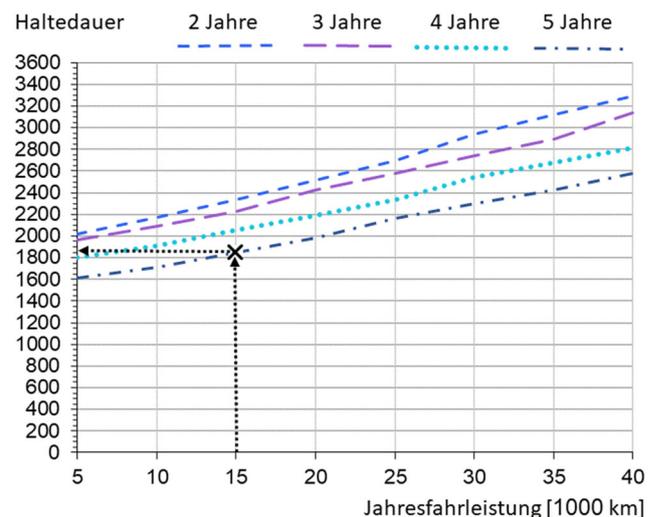
5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 107.224 Euro - das ist der Basispreis für den Taycan mit Performancebatterie Plus, aber Grundmotorisierung mit einem Elektromotor an der Hinterachse. Der Preis ist heftig, denn die Ausstattung für diese Klasse alles andere als angemessen. Selbst für inzwischen oft serienmäßige Assistenten wie den Totwinkelwarner oder den adaptiven Tempomaten verlangt Porsche exorbitante Aufpreise. So verwundert der Listenpreis für den gut, aber keineswegs vollumfänglich ausgestatteten Testwagen nicht: 148.981 Euro. Eine Steuer fällt in Deutschland bis 2030 nicht an, dafür ist die Versicherung ziemlich teuer (Typenklassen: Haftpflicht 18, Teil- und Vollkasko 29 und 28). Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen - freilich alles nach Porsche-Maßstäben. Es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine klassischen Motorölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motoren ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Maßgeblich hängen die langfristigen Kosten von der Haltbarkeit der Batterie ab; Porsche gibt auf das ganze Auto zwar nur mickrige zwei Jahre Garantie, auf die Batterie jedoch acht Jahre bis 160.000 km. Aber Achtung: Wenn die Hinweise und Bedingungen zur Akkupflege in der Bedienungsanleitung nicht beachtet werden, gibt es nur 3 Jahre bis 60.000 km eine Batteriegarantie. Für das teure Auto ist dies geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 570 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 400 km akzeptieren,

ehe die Garantie greift. Porsche hat ein aufwendiges Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung minimiert. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt. Aufladen mit 11 kW stresst die Batterie ebenfalls deutlich weniger als Schnellladen mit 300 kW.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1844 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Taycan	Taycan Performancebatterie Plus	Taycan 4S	Taycan 4S Performancebatterie Plus
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Leistung [kW (PS)]	300 (408)	320 (435)	400 (544)	440 (598)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	410/0	420/0	695/0	710/0
0-100 km/h [s]	4,8	4,8	3,7	3,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	230	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,7 kWh E	17,0 kWh E	17,6 kWh E	17,6 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/28/29	n.b.	18/28/29	18/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1547	1606	1775	1816
Preis [Euro]	101.500	107.224	120.900	126.422

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	8,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,8 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	147/291/291
• Dachlast/Anhängelast [kg]	33/0
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,76
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	71,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	143

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	320 kW (435 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	150 kW
maximales Drehmoment	420 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,7 kWh/100km / 570 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	105 kWh/97 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	112,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie: 15 % "Bitte Reichweite beachten"; 5 % "Bitte Batterie laden", "Möchten Sie eine Ladestation suchen?"	
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrer- und Beifahrerseite vorne
Entriegelung Ladekabel	Taste an Ladeanschluss, Menü

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

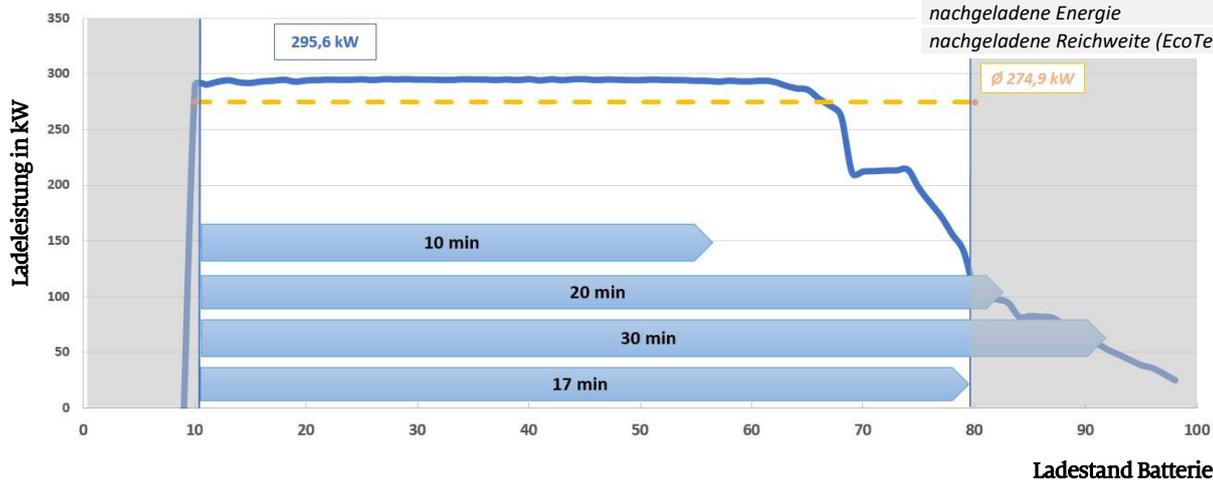
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	86,5 - 49 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	86,5 - 15 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	27,5 - 10 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 320 kW	17 min*

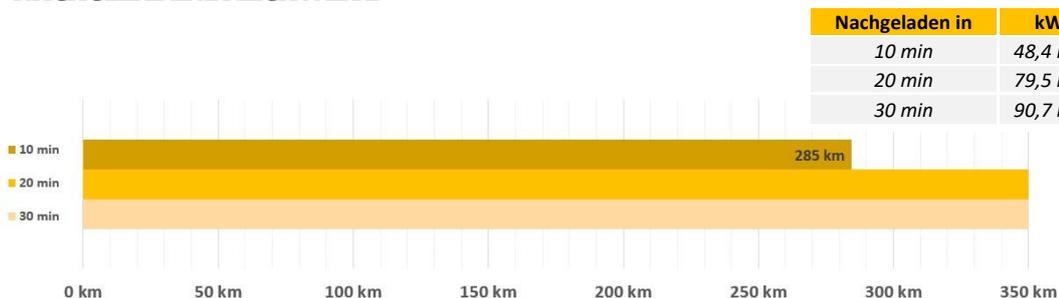
*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	274,9 kW
Ladedauer	00:17:00
nachgeladene Energie	76 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	446 km

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	320 kW/435 PS
Maximales Drehmoment	420 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,33 m²/0,22
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R19 / 275/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.963/1.966/1.379 mm
Leergewicht/Zuladung	2.245/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	407/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	105/97 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zuffenhausen

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	32,1 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R21 100Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook ion EVO
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Ecotest-Verbrauch	19,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 99 g/km)
Reichweite	570 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	2.248/547 kg
Kofferraum normal/geklappt	330/655 l

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

Betriebskosten	118 Euro	Werkstattkosten	159 Euro
Fixkosten	150 Euro	Wertverlust	1417 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1844 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/28/29		
Basispreis Taycan 4S Performancebatterie Plus	126.422 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.01.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	148.981 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.500 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.

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

Porsche Taycan Performancebatterie Plus

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/1.404 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.398 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.595 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	833 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/476 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	821 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/434 Euro°
Lenkradheizung	268 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 1.154 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	ab 1.666 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,6

AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: August 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer