
Die besten Autos in Deutschland (5): Porsche Taycan

Von Jens Meiners, cen

Er wurde von einer Jury von 15 führenden Journalisten zum deutschen „Auto des Jahres“ gewählt: der Porsche Taycan. In der Endausscheidung setzte sich die Elektrolimousine gegen eine starke Phalanx von Konkurrenten durch: BMW 3er, Mazda 3 und die Schwestermodelle Opel Corsa und Peugeot 208 stellen in ihrer Fahrzeugklasse jeweils Spitzenleistungen dar.

Doch der Faszination und den Qualitäten, die der Porsche Taycan ausstrahlt, konnte sich die Jury des „German Car of the Year“-Award auch in dieser Fahrzeugkonstellation nicht entziehen. Dabei gehört es zu den sympathischen Eigenschaften des Stuttgarter Boliden, dass bei ihm der Fahrspaß und das Design an allererster Stelle stehen.

Stolze 761 PS (527 kW) liefert der Porsche Taycan in seiner Spitzenversion, die auf die Traditionsbezeichnung Turbo S hört. Das ist trotz des Leergewichts von 2,3 Tonnen eine Leistung, die den Viertürer mit unerhörter Vehemenz nach vorne peitscht. Sie kann völlig verzögerungsfrei abgerufen werden – und spiegelt sich in einer Beschleunigung von null auf 100 km/h in nur 2,9 Sekunden wider. Nach weiteren 6,9 Sekunden wird bereits die 200-km/h-Marke durchmessen. Die Spitze liegt bei 260 km/h und damit exakt auf dem Niveau des legendären Porsche 930 Turbo.

Es gibt beim Taycan jedoch nicht nur den 185.456 Euro teuren Turbo S, sondern auch noch vernünftige Versionen: Der 152.136 Euro teure Taycan Turbo leistet maximal 680 PS (500 kW) und bietet – abgesehen vom Launch-Control-Modus – die gleichen Fahrleistungen wie der Turbo S. Den Einstieg stellt momentan der Taycan 4S dar, der 105.607 Euro kostet und je nach Ausführung 530 PS (390 kW) bzw. 571 PS (420 kW) leistet. Und in Kürze wird es auch noch ein Einstiegsmodell geben, das deutlich unter 100.000 Euro kosten wird – womit sich die Baureihe für das „Deutsche Auto des Jahres“ qualifiziert.

So eindrucksvoll die Längsdynamik des Taycan ist, so sehr begeistert die Querdynamik. Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten sind enorm, der Taycan lenkt blitzartig ein und kaschiert sein hohes Gewicht meisterhaft. Damit empfiehlt er sich als veritabler Sportwagen, als vollelektrische Alternative zum klassischen 911.

Das gilt auch deshalb, weil das Platzangebot im Taycan eher dem 911 als dem Panamera entspricht, dem der Taycan in seinen Abmessungen durchaus nahekommt. Vorne sitzt man im Taycan perfekt, hinten geht es allerdings eher beengt zu und die zwei Kofferräume des Taycan relativieren sich, weil der vordere von ihnen typischerweise durch mitgeführte Stromkabel belegt ist, während der hintere – keineswegs großzügig dimensioniert – nur durch eine kompakte Luke zugänglich ist.

Man sollte sich von der Vorstellung lösen, dass eine knapp fünf Meter lange Limousine sich als Raumwunder profilieren muss – und lieber die außergewöhnliche Ästhetik des Taycan-Interieurs würdigen. Geradezu sensationell ist das Armaturenbrett mit einem gebogenen TFT-Bildschirm im Elfer-Stil und mit sehr hoher Mittelkonsole.

Natürlich hat auch der Porsche Taycan mit allen Schwierigkeiten zu tun, die einer Verbreitung von Elektroautos bislang entgegenstehen. Dazu gehört eine nach wie vor unzureichende Ladeinfrastruktur, die immer noch weit hinter Diesel- und Ottofahrzeugen zurückstehenden Reichweiten und die hohen Kosten, die auf die Akkus zurückzuführen sind. Und es ist keineswegs ausgemacht, dass Elektroautos der Umwelt tatsächlich

helfen. Andere Probleme hat Porsche allerdings gut gelöst: Der Taycan lässt sich schneller laden als ein Tesla und andere E-Fahrzeuge, und im Gegensatz zu anderen Elektroautos ist seine Leistung in rascher Folge reproduzierbar, ohne dass Antrieb und Akkus überhitzen.

Ein Elektroauto ist weiterhin kein Auto für jeden. Aber wenn es eines sein soll, dann steht fest: Der Porsche Taycan ist derzeit das beste unter ihnen. Und deshalb ist er „Deutsches Auto des Jahres“ geworden. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



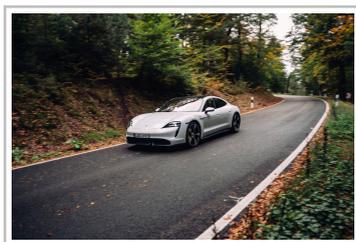
Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



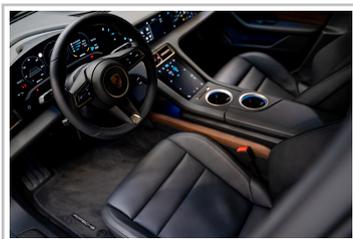
Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



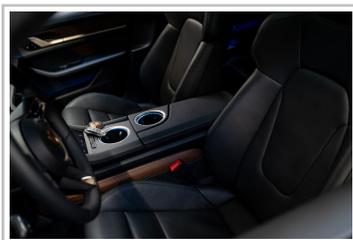
Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY