

---

## Fahrbericht Porsche Taycan Cross Turismo: Stark-Stromer auf Abwegen

Von Axel F. Busse, cen

Schlagartig verdoppelt Porsche sein Angebot an batterie-elektrischen Fahrzeugen: Aus dem Taycan wird mittels großer Heckklappe, erhöhter Bodenfreiheit und verlängertem Dach der Cross Turismo. Bei der Leistung bleibt alles beim Alten: Sie ist im Überfluss vorhanden.

Fühlt man sich als Porsche-Fahrer (oder Fahrerin) auf der linken Autobahnspur sicherer, souveräner oder gar überlegen, wenn man weiß, dass der Wagen auch auf steilen Schotterpisten zwischen Abraumhalden Bella Figura macht? Um Gewissheit zu erlangen, müssten wohl die ersten Kunden befragt werden, wenn ihr Taycan Cross Turismo ausgeliefert ist. Porsche hat schon mal prophylaktisch eine Antwort gegeben: Der neue Stark-Stromer beherrscht diese Kür.

„Adventure Steinbruch“ nennt sich das 15 Hektar große Areal im Hohenloher Land, das der Zuffenhausener Sportwagenbauer als Schauplatz für die Präsentation seines ersten offroad-tauglichen E-Mobils auserkoren hat. Der Männerspielplatz, auf dem sich sonst Quad- und Geländewagenfahrer tummeln, gibt die Kulisse für eine besondere Botschaft ab: Dieser Batterie-Fünftürer kann etwas, was andere nicht können.

Die technische Voraussetzung dafür war bereits der Taycan-Limousine aufs Produktionsband gelegt: die Luftfederung. Das inoffiziell mit dem Kürzel CT versehene Derivat verdankt ihr einen speziellen Fahrmodus für unbefestigte Wege. Wird er aktiviert, hebt die Federung die Karosse um maximal 30 Millimeter an und verhilft den mit optionalem Offroad-Design-Paket ausgestatteten Versionen zu einer Bodenfreiheit von 156 Millimetern. Genug, um Feld-, Wald- und Wiesenpisten ihren Schrecken zu nehmen. Oder eben Schotterpfaden in Steinbrüchen.

Für Menschen mit aktivem Lebensstil

„Menschen, die einen aktiven Lebensstil pflegen“ kommen laut Porsche als Kunden für den Taycan Cross Turismo infrage, Mountainbiker, Wakeboarder, Paraglider, Taucher und wer sonst noch ein Hobby pflegt, das den Transport einer sperrigen Ausrüstung erforderlich macht. Bis zu 1212 Liter Kofferraumvolumen stehen dafür unter dem gegenüber der Limousine leicht angehobenen und verlängerten Dach zur Verfügung. Was hinter den Sitzen Platz finden soll, muss über eine 73 Zentimeter hohe Ladekante gehievt werden. Den Begriff „Kombi“ mag man nicht so recht für den Cross Turismo verwenden, auch wenn es faktisch korrekt wäre.

„Das Fahrvergnügen soll nicht an der Asphaltkante enden“, lautet ein anderer Lehrsatz aus der Slogan-Schmiede des Herstellers. Mit dem Surfbrett also direkt bis ans Ufer, denn bei einer zertifizierten Dachlast bis 75 Kilogramm ist auch das kein Problem. Wer die abgelegenen Plätze seiner sportlichen Betätigung wiederholt ansteuert, kann sich sogar ein ausgeprägtes Erinnerungsvermögen seines Luxus-Transporters zunutze machen. Auf Tastendruck „merkt“ sich das GPS-System die Koordinaten jener Stelle, wo der Karosserielift zuletzt aktiviert wurde und vergrößert die Bodenfreiheit bei Anfahrt automatisch.

Analog zur Limousine gibt es auch vom CT vier Varianten. Ihre Energie beziehen alle aus der gleichen Leistungsbatterie, die eine Kapazität von 93,4 Kilowattstunden hat. Die Rangfolge zwischen Einstiegs- und Topmodell ergibt sich aus dem, was die Steuerungselektronik aus diesem Stromvorrat macht.

---

In den Daten des 93.635 Euro teuren Taycan 4 Cross Turismo und des Turbo S kann man eine Art Zuffenhausener Doppler-Effekt ablesen: 280 kW Motorleistung und 500 Newtonmeter Drehmoment auf der einen, 560 kW (bei Overboost) und 1050 Newtonmeter auf der anderen Seite. Fast logisch, dass sich da auch der Preis verdoppeln muss: 187.764 Euro verlangt Porsche für den Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo. Wer den kompletten Namen aufsagt und gleichzeitig heftig aufs Fahrpedal steigt, hat beim letzten Buchstaben die 100 km/h-Marke hinter sich gelassen.

Günstiger als das Panamera-Pendant

Trotz der saftigen Preise wäre der Einsteiger-CT wohl die Wahl der sprichwörtlichen schwäbischen Hausfrau, wenn es um effizienten Mitteleinsatz geht. Wer unter den Porsche-Modellen mit Verbrenner ein in Platzangebot und Leistung einigermaßen vergleichbares Fahrzeug sucht, findet es im Panamera 4 E-Hybrid. Der kostet allerdings rund 22.000 Euro mehr als der Taycan 4 Cross Turismo.

Der Allradantrieb des Turbo S CT hat kein spürbares Problem damit, die bis zu 1050 Newtonmeter Drehmoment auf die Straße zu bringen. Wie vom Gummiband gezogen, schießt er auf die Überholspur, gefühlt völlig anstrengungsfrei, denn die Geräuschentwicklung ist minimal. Im „Sport Plus“-Modus wird ein Soundteppich generiert, der die Abwesenheit einer Verbrennerakustik etwas erträglicher machen soll. Die beiden Synchronmotoren haben gegenüber Asynchronmaschinen den Vorteil einer kompakteren Bauweise sowie eines höheren Wirkungsgrades. Eine Besonderheit betrifft die E-Maschine im Heck, die an der Hinterachse mit einem Zwei-Gang-Getriebe gekoppelt ist. Der kurz übersetzte erste Gang verspricht noch mehr Agilität beim Beschleunigen aus dem Stand.

Zu den erstaunlichsten Erfahrungen einer ausgedehnten Testrunde mit dem CT gehören die Leichtfüßigkeit und die Präzision, mit der sich der immerhin 2,3 Tonnen schwere Fünftürer durch schmale Fluchten und spitze Kehren dirigieren lässt. Eine Erklärung liegt in der zwischen den Achsen angebrachten 800-Volt-Batterie. Zwar ist der konkrete Schwerpunkt über dem Boden ein Porsche-Geschäftsgeheimnis, doch verrät der Hersteller immerhin, dass er beim Taycan 41 Millimeter tiefer als beim Modell 911 und gar 95 Millimeter niedriger als beim Panamera liegt.

Das Trainingspaket für die Nackenmuskulatur liefert der Hersteller kostenfrei mit: Wer knapp zehn Sekunden auf dem Fahrpedal bleibt, schafft es aus dem Stand auf 200 km/h. Gewaltig beschleunigen können andere Elektroautos auch. Deshalb liegt es den Zuffenhausener Entwicklern besonders am Herzen, auf die Wiederholbarkeit dieser Übung hinzuweisen. Kein Fahrer soll in die Verlegenheit kommen, dass nach mehrmaligem Zünden des Beschleunigungsinfernos der Batterie die Puste ausgeht. Nach WLTP-Zyklus errechnet werden nicht mehr als 26,4 kWh je 100 km verbraucht. Die Batterie wird vor dem Nachladen konditioniert, das heißt auf die jeweils herrschenden Fahrzeug- und Temperaturbedingungen eingestellt. An der Schnellladesäule soll man in etwas mehr als 20 Minuten von fünf auf 80 Prozent Füllstand kommen.

Wenn es nach Porsche geht, werden sich künftig bis zu 40 Prozent der Taycan-Kunden für die Cross-Turismo-Variante entscheiden. Das Naturerlebnis, das zu ihrem aktiven Lebensstil gehört, erreichen sie mit umweltkonformer Abgasfreiheit. Um ihr Glück zu vervollkommen, müssten wohl an Stränden, Steinbrüchen und Mountainbike-Tracks nur noch Ladesäulen aufgestellt werden. (ampnet/afb)

Daten Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,97 x 1,41

Radstand (m): 2,90

Motor: zwei permanenterrregte Synchronmotoren

Nennleistung: 460 kW / 625 PS

Spitzenleistung (Overboost): 560 kW / 761 PS

---

Max. Drehmoment (Overboost): 1050 Nm  
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 93,4 kWh  
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 2,9 Sek.  
Reichweite (Herstellerangabe): 388-419 km  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 24,4-26,4 kWh  
Effizienzklasse: A+  
Wendekreis 11,4 Meter  
Leergewicht / Zuladung: min. 2320 / 560 kg  
Preis: 187.764 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Porsche Taycan Cross Turismo mit Dachbox und Fahrradträger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche/Marcus Werner



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche/Marcus Werner



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Autor Axel F. Busse im Porsche Taycan Cross Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche/Marcus Werner

---