
Fahrbericht Porsche Taycan Sport Turismo GTS: Die sportliche Mitte

Von Jens Meiners, cen

Die Modellpalette des Porsche Taycan greift weiter aus: Jetzt gibt es neben der Fließheck-Variante mit kleinem Kofferdeckel und dem etwas höhergelegten Cross Turismo mit Heckklappe eine dritte Variante namens Sport Turismo. Diese Version, derzeit nur in Verbindung mit der neuen Leistungsstufe GTS zu bekommen, verfügt über die Karosserie des Cross Turismo, verzichtet aber auf Höherlegung und Anbauteile in Kontrastfarbe – ein klassischer Kombi also.

Doch auch wenn der Sport Turismo die Kombi-Variante des Taycan ist, darf man kein Raumwunder erwarten. Die Rücksitze sind wie in der Limousine einigermaßen beengt, großgewachsene Fondpassagiere finden nicht genügend Knieraum, und der Kofferraum ist unterhalb der Abdeckung nicht größer geworden. Immerhin jedoch gibt es hinten mehr Kopffreiheit, und natürlich lässt sich der Sport Turismo bei Bedarf auch bis zum Dach beladen. Der Kofferraum ist wegen der großen Hecktüre außerdem besser zugänglich. Und das Mehrgewicht von 15 Kilogramm lässt sich verschmerzen, genauso wie der Mehrpreis von weniger als 1000 Euro. Andere Extras im Zubehörprogramm sind da deutlich teurer.

Mit dem GTS zeigt Porsche erstmals ein großes Glasdach, das auf Knopfdruck abgedimmt werden kann. Zudem gibt es zwei Zwischenstufen, mit denen einzelne Segmente, aber nicht das ganze Dach eingetrübt werden können. Das sieht nicht nur interessant aus, sondern es gestattet den Insassen auch, auf unterschiedliche Einstrahlwinkel des Sonnenlichtes zu reagieren. Wie üblich bei derartigen Panoramadächern liegt der vordere Ansatz so weit hinten, dass nur die Fondpassagiere in den vollen Genuss kommen.

Das Etikett GTS steht bei Porsche seit langem für eine besonders effektbetonte Optik. Auch der Taycan GTS wartet mit schwarzen Typenschildern und Felgen sowie abgedunkelten Scheinwerfern auf. Dabei lässt sich der aggressive Look auch wieder zurücknehmen: Ein GTS in frozenberry- oder coffebeige-metallic mit 21-Zoll-Exclusive-Felgen sieht schon gleich viel freundlicher aus.

Gleiches gilt für das Interieur: Dort schaffen schwarze Leder- und Mikrofaser-Applikationen sowie Zierleisten in schwarzem Aluminium ein dunkles Ambiente, das die Ernsthaftigkeit der GTS-Variante unterstreichen soll. Und natürlich darf die „Sport-Chrono“-Uhr nicht fehlen, mit der sich die jeweiligen Fahrzeiten auf das präziseste dokumentieren lassen. Doch es lassen sich auch freundlichere Farben auswählen, das Interieur mit Holz dekorieren. Dabei gibt es neben klassischem Leder und nachhaltig gegerbtem Olea-Leder auch „lederfreie“ Varianten aus Chemiewerkstoff. Viele Varianten also, nur die Sport-Chrono-Uhr kann leider nicht abgewählt werden.

GTS, das bedeutet bei Porsche aber nicht nur Schau, sondern es steht auch für gehobene Dynamik. Auch beim Taycan: Das Fahrwerk wurde für den GTS nochmals agiler und sportlicher abgestimmt als bei den anderen Varianten. Damit lässt sich dieses Elektroauto trotz 2,3 Tonnen Leergewicht ungemein präzise lenken und auf der Straße positionieren. Dazu passt der GTS-Antrieb, der mit 517 (Overboost: 598) PS zwar nur wenig mehr Leistung als der 490 (Overboost: 571) PS starke Taycan 4S bietet, mit 850 Nm Maximaldrehmoment jedoch exakt auf dem Niveau des nochmal höher positionierten Taycan Turbo (625/680 PS) liegt. Der Taycan 4S bietet hingegen nur 650 Nm.

Dass der Taycan GTS beim Drehmoment genau soviel bietet wie der Turbo, liegt daran,

dass er – im Gegensatz zum 4S – über die gleiche Antriebs-Hardware verfügt, inklusive des größeren E-Motors im Heck. Nur die Spitzenleistung ist heruntergedrosselt, um Respektsabstand nach oben zu halten. Dennoch können sich die Fahrleistungen sehen lassen: Der mit einem Zweigang-Getriebe ausgerüstete, allradgetriebene Taycan GTS Sport Turismo spurtet in nur 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Spitze ist bei 250 km/h abgeregelt. Diese Werte sind hervorragend, spiegeln jedoch trotzdem nicht die unglaubliche Vehemenz wider, mit der dieser Kombi zur Sache geht: Die Leistung ist ansatzlos abzurufen. Das können alle Elektroautos gut, dieses aber auch noch im oberen Geschwindigkeitsbereich.

Was sie nicht so gut können, ist Reichweite. Und da ist auch der Taycan GTS Sport Turismo keine Ausnahme: Während er im WLTP-Zyklus mit 424 bis 490 Kilometern Reichweite prahlt, haben wir keine 300 Kilometer geschafft – wohlgemerkt, auf streng patrouillierten US-Straßen und nicht auf der deutschen Autobahn. Eine Strecke München-Frankfurt dürfte in diesem Boliden ohne Ladestopp wohl nur im Windschatten auf der rechten Spur zu machen sein – dort, wo die vielen neuen Elektroautos den Tesla-Fahrern jetzt ihren Stamplatz streitig machen.

Unter den E-Autos ist der Taycan GTS Sport Turismo eines der interessantesten Angebote. Wer Platz und Reichweite benötigt, ist zwar mit einem Panamera – auch nach dem Wegfall des sensationellen V8-Diesel – weitaus besser bedient. Wer aber eine elektrische Alternative zu einem klassischen Sportwagen möchte, sollte sich den Taycan genau ansehen – ganz besonders in dieser eleganten und leistungsstarken Variante.
(aum/jm)

Daten Porsche Taycan GTS Sport Turismo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,90 x 1,97 x 1,39
Radstand (m): 2,90 Antrieb: zwei Synchron-Elektromotoren, 2-Gang-Automatik
Gesamtleistung/Leistung: 380 kW / 517 PS (Overboost: 440 kW/598 PS)
Max. Drehmoment: 850 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 21,0 kWh kombiniert (WLTP)
Effizienzklasse: A+ CO2-Emissionen: 0 g/km (lokal)
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2385 kg / max. 490 kg
Kofferraumvolumen: 446–1212 Liter hinten, 84 Liter vorn
Basispreis: 132 786 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



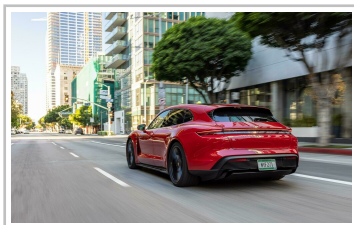
Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



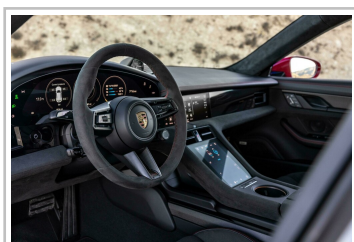
Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



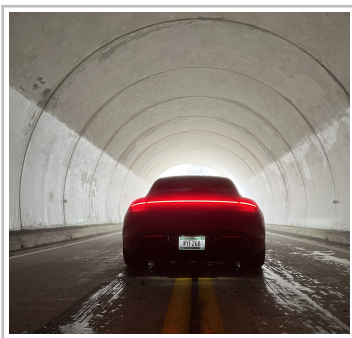
Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



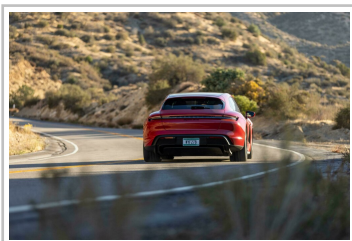
Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Taycan GTS ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
