
Praxistest Porsche Taycan GTS Sport Turismo: Nutz-Fahrzeug der Extraklasse

Von Axel F. Busse, cen

Seit Porsche das Kürzel „GTS“ 1963 erstmals an eines seiner Rennfahrzeuge heftete, ist die Firma gewaltig gewachsen. Heute gibt es für alle sechs Baureihen je eine GTS-Version, die in der Modell-Hierarchie zwischen Turbo- und S-Varianten rangieren. Der jüngste Spross der Familie ist der Taycan GTS Sport Turismo.

Als Nutz-Fahrzeug der Extraklasse unterscheiden vor allem zwei Merkmale den Sport Turismo von der Limousine: Die große Heckklappe, die ihn zu einem Kombi mit bis zu 1212 Litern Gepäckraum macht und die „Smart-Lift“-Funktion der Luftfederung. In diesem speziellen Fahrmodus können mittels GPS-Daten die Eintrittspunkte zu unbefestigten Strecken gespeichert werden. Jedes Mal, wenn die Besitzer dann den Waldweg erreichen, der zu ihrem Wochenendhaus führt, hebt die Federung die Karosserie an und verhilft so zu einer Bodenfreiheit von maximal 12,8 Zentimetern.

Die lobenswerte Idee wurde nur leider nicht ganz zu Ende gedacht. Es gibt immer einen Rückweg und weil nach dem Abstellen des Wagens das Fahrwerk wieder auf Normal-Niveau sinkt, muss die Lift-Funktion vor Antritt der Fahrt wieder aktiviert werden. Auch andere Daten bleiben nach dem Abschalten nicht gespeichert. Das mag beim synthetischen Electric-Sport-Sound zu verschmerzen sein, die manuelle Rekuperations-Einstellung sollte aber bis zum nächsten Eingriff von Fahrer oder Fahrerin erhalten bleiben.

Was genau macht nun das Kürzel „GTS“ aus, das Spötter auch gern mal mit „grundlos teurer Sportwagen“ übersetzen? Immerhin kostet der GTS aktuell exakt 25.347 Euro mehr als der 4S Sport Turismo. Das sind fast 507 Euro je Kilowatt Mehrleistung. Dass Porsche nicht zimperlich ist, wenn es darum geht, zusätzliche Erlöse zu generieren, ist hinlänglich bekannt, aber 68 PS zusätzliche Power sind eben auch nicht „grundlos“.

Bis zu 440 kW Leistung

Im Antriebssystem sind zwei Komponenten eingebaut, die Porsche-Kenner schon in anderen Varianten verortet haben. Vorn arbeitet die gleiche E-Maschine wie im 4S, während hinten das im Turbo eingesetzte Aggregat stromert, einschließlich des automatischen Zweigang-Getriebes. Im Extremfall, das heißt unter Launch-Control-Bedingungen, stehen 440 kW (598 PS) zur Verfügung. Das sollte für zügiges Vorankommen reichen, auch wenn der Testwagen satte 2385 Kilogramm auf die Waage brachte. Darin enthalten ist die Transporttasche mit sämtlichen Ladekabeln, die allein 13 Kilo wiegt.

Zugang zum Innenraum verschaffen vier versenkbare Klappgriffe, die aerodynamisch sicher sehr effizient, aber auch mit Vorsicht zu handhaben sind. Leicht kann man sich, wie übrigens auch an den inneren Öffnungshebeln, die Fingerkuppen einklemmen. Die Beschaffenheit des Fahrtrichtungs-Hebels rechts von Fahrerdisplay erscheint aus zwei Gründen kritikwürdig: Einerseits lässt er die Klasse und Eleganz vermissen, die von einem Porsche erwartet werden darf, andererseits liegt er unsichtbar im Schatten des Lenkradkranzes. Letzteres gilt auch für die Ein/Aus-Taste des Betriebssystems auf der linken Seite.

Und wo wir schon bei den nicht so ganz gelungenen Dingen sind: Ein sehr feiner Strich und wenig Kontrast kennzeichnen die Grafik des Navigationssystems. Zwar ist der Bildschirm dafür 10,9 Zoll groß, aber mehr Farbe und deutlichere Markierungen würden

die Ablesbarkeit verbessern. Was Touchscreens angeht, hat Porsche wirklich nicht gekleckert. Drei davon sind für die Infotainment- und Fahrzeug-Einstellungen zuständig, einer für die Klima-Regelungen. Dazu kommen die auf einem gewölbten Display hinter dem Lenkrad befindlichen, frei konfigurierbaren Darstellungen der Fahrinformationen. An deren Ablesbarkeit gibt es nichts zu kritisieren, gegen lästige Fingerspuren hilft ein stets griffbereites Microfasertuch in der mittleren Ablage.

Was an sperrigem Gut im Gepäckraum Platz finden soll, muss über eine 67 Zentimeter hohe Ladekante bugsiert werden. Zwar verfügt der Wagen über eine zertifizierte Dachlast bis 75 Kilogramm, aber ein Mountainbike ist mindestens genauso schnell unter der Klappe verstaut wie aufs Dach gehievt. Und in der Kabine beschädigt es nicht den Luftwiderstands-Beiwert, der bekanntlich großen Einfluss auf die Reichweite hat. Wer den Aktionsradius optimieren will, aktiviert den „Range“-Modus und begrenzt so automatisch die Höchstgeschwindigkeit.

Das Gewicht ist nicht zu spüren

Längs- und Querdynamik sind unter dem Porsche-Logo immer ein Thema für sich und da wollen die Zuffenhausener sich auch im Elektrobereich keine Schwächen nachsagen lassen. Seine Kombi-Qualitäten hindern den Taycan Sport Turismo nicht daran, aus der Netto-Kapazität von 83,7 mitgeführten Kilowattstunden extremes Fahrvergnügen zu kitzeln. Praktisch verzögerungsfrei und mit beispielhafter Präzision werden Lenkradbewegungen auf die Straße übertragen, wobei nicht nur der niedrige Schwerpunkt (rund 40 mm tiefer als ein 911), sondern auch das serienmäßige Torque-Vectoring und das elektronische Hinterachs-Sperrdifferenzial mithelfen.

Ganz erstaunlich ist das Gefühl der Leichtigkeit, mit der sich der knapp 2,4 Tonnen schwere Trumm um die Kehren zirkeln lässt. Vollgas ohne Lenkeinschlag bedeutet unweigerlich Training für die Nackenmuskeln. Auch ohne Overboost, aber abhängig vom Beladungszustand vergehen nur 3,7 bis fünf Sekunden, bis Landstraßentempo erreicht ist. So lange braucht man schon, um den vollständigen Namen des Stark-Stromers auszusprechen. Bei GPS-gemessenen 252 km/h beendete die Elektronik den Vortrieb des Testwagens. Um so eine Express-Fuhre wieder einzufangen, verwendet Porsche beim GTS vorn 36 Zentimeter große Bremsscheiben und Sechs-Kolben-Zangen, hinten sind es 358 mm mit je vier Kolben.

Mit maximal 270 Kilowatt Ladeleistung kann der Akku dank 800-Volt-Technik befüllt werden, bis 80 Prozent Füllstand seien weniger als 25 Minuten realistisch, heißt es. Wer keinen solchen Supercharger in der Nähe hat, muss leider länger warten. Der Hersteller gibt für den Anschluss an 11 kW Wechselstrom rund neun Stunden an. Wer den Verlockungen unterhaltsamer Kurvenräuberei widersteht und stundenlange Ortswechsel meidet, kann den Taycan Sport Turismo unter 20 kWh je 100 Kilometer Strecke bewegen. Ein wechselhaftes Fahrprofil treibt den Stromverbrauch auf 24 bis 26 kWh.

Fazit: Wer elektrische Sportwagen lediglich als Appetithappen für Besserverdienende mit Öko-Scham sieht, die in ihrem Soziotop nicht als Umweltschädlinge gelten wollen, greift zu kurz. Viele Individuen der Gattung homo automobiles suchen Fahrspaß auf sportlichem Niveau, den die elektrischen Spitzenprodukte reuefrei bieten können. Dass der Anschaffungspreis den potenziellen Kundenkreis dezimiert, wird wohl noch eine Weile so bleiben. (Axel F. Busse/cen)

Daten Porsche Taycan GTS Sport Turismo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,97 x 1,39

Radstand (m): 2,90

Antrieb: zwei permanenterregte Synchronmotoren, Allrad

Leistung: 380 kW (517 PS) / 440 (598 PS) mit Overboost

Max. Drehmoment (Overboost): 850 Nm

Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 93,4 kWh

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sek.
Reichweite (Herstellerangabe): 424–490 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 16,5–26,5 kWh / 100 km
Testverbrauch: 23,8 kWh
Effizienzklasse: A+
Kofferraum: 446–1212 Liter, 84 L vorn
Wendekreis 11,4 Meter
Leergewicht / Zuladung: 2385 / 560 kg (Testwagen)
Preis: 135.166 Euro
Testwagenpreis: 170.063 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Taycan GTS Sport Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Porsche Taycan GTS Sport Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Porsche Taycan GTS Sport Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Porsche Taycan GTS Sport Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Porsche Taycan GTS Sport Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Porsche Taycan GTS Sport Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Porsche Taycan GTS Sport Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Porsche Taycan GTS Sport Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Porsche Taycan GTS Sport Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse
