



Taycan-Test: Ein echter Porsche, der Dich zum Lächeln bringt

Originale Publikation auf [Crazy About Porsche](#).

Testfahrt mit dem Porsche Taycan. Sie wollen harte Fakten, keine Emotionen und bloß kein Abenteuer? Ganz zu schweigen von Meinungen und Eindrücken? Dann lesen sie diesen Artikel auf keinen Fall! Denn für unsere Kolumnistin Laura Kukuk ist inzwischen klar: Der Taycan liefert neben Leistung vor allem eines: gute Laune!

In meiner letzten Kolumne hatte ich am Ende ja gesagt, dass ein Roadtrip mit einem elektrischen Fahrzeug eine besondere Herausforderung ist. Klingelt es? Inzwischen haben wir die damals angekündigte Fahrt hinter uns und können unsere positiven Erfahrungen mit Euch teilen.





Photos by [Rocky](#)

Das Wichtigste vorneweg: Der Taycan liegt unglaublich gut auf der Straße – und das nicht trotz, sondern gerade wegen der zahlreichen Batterien im Boden des Fahrzeugs. Wir waren zwar schon bei der Mitfahrt für die Pressevertreter im Juli beeindruckt, aber selbst hinter dem Lenkrad zu sitzen war noch einmal besser. Denn Weissach hat den angeblichen Nachteil der Batterien in einen Vorteil umgewandelt. So schlägt sich das Gewicht der Akkus kaum nieder – und wenn, dann nur positiv! Dank geschickter Platzierung im Fahrzeugboden hat der Taycan sogar einen tieferen Schwerpunkt als der aktuelle 911.

Und ja, auch ich bin von Haus aus eigentlich eine Liebhaberin des Verbrennungsmotors und klassischer Autos mit geringem Gewicht. Mein Herz schlägt höher, wenn ich einen großen V8 blubbern höre. Ich habe Benzin im Blut, sagt man da. Da können Elektromotoren wie beim Taycan emotional doch sicher nicht mithalten, oder? Doch, können sie. Dass man bei der Elektromobilität seine Erwartungen und die gesamte Herangehensweise ändern sollte, liegt allein schon in den komplett unterschiedlichen Konzepten begründet. Ob ich das Autofahren ohne Motorensound, ohne Benzin und Öl überhaupt genießen kann? Auf diese oft gestellte Frage kann ich nur mit einem großen »Ja!« antworten. Man muss nur offen für Neues sein.



Daran wird über kurz oder lang auch kein Weg vorbeiführen. Denn wir müssen unsere Gewohnheiten ändern, alternative Ansätze wagen und neue Mobilitätslösungen finden. Die Natur stellt uns wahrscheinlich bald schon die Rechnung für unseren bisherigen Lebensstil aus. Luxuriös und selbstgefällig: Das war dann einmal. Ich könnte noch stundenlang darüber schreiben, wie wichtig ein Richtungswechsel in der Automobilindustrie und die Nutzung alternativer Energielösungen ist. Aber weil Porsche mit dem Taycan 2019 schon den richtigen Schritt macht, kann ich stattdessen von unseren Fahreindrücken erzählen.

Vor wenigen Wochen erst präsentiert, durften wir ihn neben 400 anderen Journalisten weltweit in den vergangenen 18 Tagen testen. Insgesamt kamen dabei 6.440 Kilometer durch neun Länder zusammen. Vor allem aber viele Eindrücke. Jeder hatte wahrscheinlich andere Erlebnisse und Erfahrungen, sicherlich gab es sogar etwas zu kritisieren. Aber wie im Leben kommt es doch vor allem darauf an, die guten Dinge zu sehen. Und davon kann ich einiges berichten!



Wir haben den Taycan im Rahmen dieser Medienpräsentation auf einer Zwei-Tages-Etappe mit 900 Kilometern auf Herz und Nieren getestet – zwischen unbegrenzten Autobahnabschnitten und Tempo-30-Zonen vor Schulen war auf unserer Route alles dabei. Dabei ist mir schnell aufgefallen, dass das Auto ein gewisses Gewicht hat. Man könnte deshalb glauben, dass schnelle Lastwechsel zu schwierigen Situationen führen. Ein Trugschluss! Denn der extrem tiefe Schwerpunkt und die mit elektronischen Helfern aufgerüstete und vom Panamera abgeleitete Rad-Aufhängung schaffen das – und wie. In Kurven bleibt der Taycan so enorm stabil und beißt sich mit seiner Allradlenkung entschlossen in den Scheitelpunkt. Kurz gesagt: Das Auto fährt sich eine halbe Tonne leichter als es in Wirklichkeit ist. Respekt, Porsche!



Sobald man sich auf dieses neue und elektrische Fahrerlebnis eingelassen hat, macht es auch unglaublich Spaß und bringt einen zum Lächeln. Dabei meine ich aber nicht das allgemeine Fahrgefühl eines Elektroautos, sondern explizit den Taycan. Denn er hebt das Erlebnis in einem Fahrzeug mit alternativem Antrieb auf eine neue Stufe. Und die ist entgegen der Erwartung vieler Menschen voll von Emotionen – denn es macht Spaß, ihn durch die Kurven zu jagen und das für einen Porsche typische Gefühl mit drei vor Freude kichernden Freunden zu teilen!



Natürlich leidet bei so einer sportlichen Fahrweise auch schnell die Reichweite. Aber auch das ist kein Problem, denn der Taycan meldet sich rechtzeitig zu Wort und schlägt vor, die Akkus möglichst bald wieder aufzuladen. Mit einem Ladenetzwerk, das mit klassischen Tankstellen (noch) nicht vergleichbar ist, war deshalb besonders die Ingenieurin in mir auf den Porsche Charging Planner gespannt. Reichweite und Ladeprozess, wie würde das wohl aussehen?

In meiner letzten Kolumne hatte ich die mutige These aufgestellt, dass besagter Charging Planner in Kombination mit den passenden Ladesäulen wahrscheinlich das schlagkräftigste Argument für den Porsche Taycan ist – und damit gegen die Konkurrenz. Ja, ich weiß, die Beschleunigung, die Kraftentfaltung und vor allem auch die Rekordzeit auf der Nordschleife sind nicht minder wichtig. Aber wir reden vom ersten elektrischen Porsche, der damit auch eine neue Ära einleitet. Und die bringt eben auch neue Anforderungen mit sich. Deshalb ist nicht nur dort, sondern auch hier im Text etwas Geduld angebracht: Wir kommen gleich zu den »wichtigen« Dingen! ;)



Aus meiner Sicht müssen die Hersteller deshalb aktiv dazu beitragen, die aktuelle Übergangsphase möglichst problemlos zu gestalten. Seinen Kundinnen und Kunden zur Seite stehen und helfen, die Herausforderungen zu meistern, sollte hier das Credo sein. Und Antworten auf die Fragen der Reisenden geben: Wie plane ich in Zukunft meinen Urlaubstrip? Auf was muss ich auf der Reise am ehesten gefasst sein?



Ohne passendes Lade-Angebot wäre auch das beste Elektroauto zum Scheitern verurteilt. Nicht aber der Taycan, denn Porsche hat bei Infrastruktur, Batteriemangement, Reiseplanung und dem eigentlichen Ladeprozess seine Hausaufgaben gemacht. Für viele Konkurrenten nur zweitrangig und ein notwendiges Übel der Elektromobilität, hat Zuffenhausen das Problem erkannt und die Pflicht zur Kür gemacht. Nur so kann man die restlichen 97,4 Prozent der Autofahrer für ein elektrisches Auto begeistern, die heute noch einen neuen Verbrenner kaufen. Aber wir befinden uns auf einem guten Weg: Denn im Vergleich zu den 1,8 Prozent aus dem vergangenen Jahr ist die Quote der Stromer bei den Neuzulassungen in 2019 schon auf 2,6 Prozent gestiegen.

Alte Routinen aufzubrechen und irgendwann vom gewohnten »Tanken« zu »Laden« zu kommen, erfordert deshalb immer noch Anstrengungen. Und Einsatz, uns in dieser Übergangsphase auch auf das Neue und seine Technologien einzulassen. Dazu gehört auch, einen Schalter in unserem Kopf umzulegen und den Prozess realistisch zu betrachten. Klar ist dabei auch: All das wird nicht von heute auf morgen geschehen und vor allem auch nicht immer angenehm sein. Aber es ist nötig, genauso wie ein neu definiertes Verständnis von Mobilität.



Das bringt uns zurück zum Taycan. Als wäre das ganzheitliche Konzept aus meiner Sicht nicht schon Argument genug, überzeugt der Taycan auch als Fahrzeug. Das ist alles andere als eine leichte Aufgabe. Als echter Porsche muss er sich am Maßstab messen lassen, ein außergewöhnliches Auto mit hervorragender Qualität zu sein. Wie schon der Porsche 356 mit seinem Vierzylinder-Motor in den 1950er-Jahren und der 911 mit seinem ikonischen Sechszylinder-Boxer, der in den 1960ern debütierte. Grenzen ein weiteres Mal verschieben, neue Standards setzen, einzigartige Qualität und über den eigenen Tellerrand schauen? Der erste elektrische Porsche der Neuzeit kann all das und somit die Erfolgsgeschichte der Marke weiterschreiben.

Erste Amtshandlung war dabei der Rekord für viertürige Elektroautos auf der Nordschleife: In gerade einmal 7 Minuten und 42 Sekunden umrundete der Taycan die »Grüne Hölle«. Vor allem war diese Zeit aber kein PR-Stunt, sondern die echte Leistung des Autos. Wer sie am eigenen Leib erfahren will, der wagt sich in die Launch Control und lässt sich den Atem rauben. Denn bei der ersten Beschleunigung bleibt einem die Luft weg, gefolgt von einem kindischen Kichern. Versprochen!

Genau diese Freude ist auch einer der (subjektiven) Punkte, die für den Taycan sprechen. Und die Frage beantworten, warum man sich einen Taycan Turbo S für fast 200.000 Euro kaufen sollte und kein Tesla Model S Performance, das rund 80.000 Euro günstiger ist? Ja, ein Model S ist kaum langsamer. Und kostet viel weniger – aber das Gefühl ist nicht dasselbe. Denn der

Taycan liefert nicht nur beeindruckende Leistungen ab, sondern zaubert mir auch ein Lächeln auf die Lippen.



Bei all dem muss ich mir auch keine Sorgen um das Laden machen und weiß, dass alles passt – typisch deutsche Ingenieurskunst eben. Nicht nur deshalb ziehe ich meinen imaginären Hut vor Porsche, sondern auch, weil Zuffenhausen damit zeigt, dass elektrischer Antrieb und Performance keine Widersprüche sind. Natürlich, auf dem Weg dorthin hat das Auto ein paar lieb gewonnene Charakterzüge verloren – aber auch einige interessante dazugewonnen!

Ich könnte noch viel mehr erzählen, aber diesen Unterschied muss wohl jeder selbst einmal erfahren, denn er ist schwierig in Worte zu fassen. Dabei hat sich nichts zum Schlechten gewandelt. Es ist einfach so anders, dass man es nicht wirklich vergleichen kann. Während die Ingenieurin in mir schon gespannt auf die nächsten Entwicklungen der Elektromobilität wartet, freut sich mein Petrolhead auch wieder darauf, meine geliebten Klassiker auf der Straße zu sehen. Egal ob elektrisch oder historisch: Mein Herz schlägt für beide!