

---

## Fahrvorstellung Porsche Taycan: Einstiegsmodell als Driftkönig

Von Jens Meiners

Der vollelektrische Porsche Taycan verkauft sich schon jetzt in erstaunlichen Stückzahlen – doch es geht noch mehr. Für das kommende Jahr ist eine weitere Karosserievariante geplant, nämlich eine höhergelegte Version mit großer Heckklappe namens Cross Turismo. Und es wird auch ein Einstiegsmodell geben, das wir jetzt erstmals bewegen durften.

Während die aktuell angebotenen Modelle 4S, Turbo und Turbo S von zwei Synchronmotoren angetrieben werden und mit einer Systemleistung zwischen 530 PS (390 kW) und 761 PS (560 kW) aufwarten, lässt es das profan Taycan genannte Einstiegsmodell bei 408 PS (300 kW) bewenden, die im Heck produziert werden; der vordere Motor entfällt ebenso wie der Allradantrieb.

Die Fahrleistungen können sich weiterhin sehen lassen: Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert beim heckgetriebenen Taycan 5,4 Sekunden, die 160-km/h-Marke wird nach 11,5 Sekunden durchmessen und die Spitze liegt bei 230 km/h. Zum Vergleich: Das aktuelle Einstiegsmodell 4S schafft den Sprint von 0 auf 100 km/h in glatten vier Sekunden und 160 km/h liegen nach 8,7 Sekunden an. Übrigens gibt es auch für den Einstiegs-Taycan eine größere Performance-Batterie, mit der sich Reichweite und Fahrleistungen verbessern lassen.

Visuell gibt es praktisch keine Unterschiede zwischen dem Basismodell und seinen teureren Geschwistern: Er zeichnet sich durch eine flache, sportliche Form aus, deren Raumausnutzung zwar durchaus verbesserungswürdig ist, die jedoch Eindruck hinterlässt – insbesondere dann, wenn der Farbton Frozenberry-metallic spezifiziert wurde, der sich vor allem auf dem chinesischen Markt erheblicher Beliebtheit erfreut.

Die kurzen Eindrücke am Steuer des Hecktrieblers, die wir in Hockenheim gewinnen konnten, bestätigen: Auch mit der Einstiegsmotorisierung ist der Taycan ein sehr agiles Fahrzeug – mit starkem Antritt, feinfühligere Lenkung und einem hoch angesiedelten, gut kontrollierbaren Grenzbereich. Es dürfte nicht wenige Kunden geben, denen die gebotenen 408 PS ausreichen, zumal das niedrigere Gewicht dem Fahrverhalten zuträglich ist.

Unsere Testfahrt fand übrigens im Beisein einer Mitarbeiterin des Guinness-Buchs der Rekorde statt, denn im gleichen Fahrzeug wurde später ein Driftrekord für Elektrofahrzeuge aufgestellt. 55 Minuten lang umrundete Porsche-Testfahrer Dennis Retera eine bewässerte Kreisplatte im instabilen Fahrzustand. Der Rekord für Autos liegt übrigens bei über acht Stunden, die mit einem BMW M5 absolviert wurden, der während des Übersteuerns betankt wurde.

Es ist also noch etwas Luft nach oben, wenngleich jegliche Rekordfahrt enden dürfte, sobald die Kapazität der Akkus zur Neige geht. Man darf gespannt sein, wie andere Elektrohersteller auf die Herausforderung reagieren.

Der Normalfahrer darf sich unterdessen darüber freuen, dass der Einstieg in die sportliche Form der E-Mobilität in Zukunft etwas günstiger wird. Knapp über 90.000 Euro dürften fällig werden, wenn der Taycan zum Ende des ersten Quartals 2021 in den Preislisten auftaucht. (ampnet/jm)

---

## Bilder zum Artikel



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Taycan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---