



Porsche Taycan

Benzine door de aderen, elektriciteit in de tank

Autotest | Bij de ontwerpers van Porsche stroomt benzine door de aderen. En dat geldt ook voor de klanten. Zij willen een optimaal gevoel met puur mechaniek om volop te kunnen genieten van een auto. Maar of ze nu willen of niet: ook Porsche moet over op elektrisch rijden. Weet de eerste volledig elektrische auto van Porsche, de Taycan, ook de meest verstokte "petrol head" te overtuigen?

Wie denkt aan Porsche, denkt aan een tweezits sportwagen. De Taycan is echter een grote sedan. Dat is niet omdat Porsche met de komst van de elektrische auto meteen alle principes over boord gooit, maar om puur praktische redenen. Om voldoende bereik te kunnen bieden zijn veel batterijen nodig en die passen niet in een kleine sportcoupé. Bovendien zijn batterijen zwaar en dat zou het karakter van een sportwagen negatief beïnvloeden, terwijl het een luxe reisauto juist een groots en statig weggedrag geeft.

een Porsche dankzij de bolle wielkasten, gespierde heupen en aflopende daklijn. Alleen de aanblik recht voor is anders dan anders, waarbij de Taycan een wat verwilderde maar wel futuristische uitstraling heeft. De deurhendels worden automatisch "ingeklapt" om de stroomlijn te verbeteren, maar altijd resteert een inkeping in de deuren om het vastpakken eenvoudiger te maken. Dit lijkt daarom een complexe oplossing om een probleem slechts half op te lossen...

Ruimte en uitrusting

Binnenin geeft de Taycan niet het geborgen gevoel of de lage zit van een Porsche sportwagen. Tegelijkertijd geeft de Taycan dankzij de materiaalkeuze, de layout van het dashboard, het analoge klokje en de uitgesproken solide bouw een echt Porsche-gevoel. De ruimte voorin is goed, waarbij de bestuurder en bijrijder als het ware worden omarmd door de cabine. De hoofd- en beenruimte achterin zijn net voldoende. Voor wie meer wenst is er de Taycan Cross Turismo. Die biedt dankzij een langer doorgetrokken daklijn zo'n 4 cm extra hoofdruimte.



En wees gerust: ook de Taycan is direct herkenbaar als

"De elektrische Taycan heeft het pure,

mechanische en soms zelfs onbehouwen karakter dat sportwagens met verbrandingsmotor zo spectaculair maakt"



Omdat de Taycan is gericht op de traditionele Porsche-fan, is dit geen auto die digitale techniek etaleert. Het interieur doet meteen vertrouwd aan, maar het gebruik van meerdere displays maakt wel duidelijk dat dit de Porsche van de toekomst is. Een waar hoogstandje is het halfronde display achter het stuurwiel. Deze bijzondere vorm biedt geen extra functionaliteit, maar is wel heel fraai om te zien.

In het dagelijks gebruik valt op dat het audio-, navigatie- en communicatiesysteem bovengemiddeld goed functioneert, ook in bijzondere situaties. Tegelijkertijd dringen bestuurders-assistenten zich zo min mogelijk op en geeft het systeem alleen informatie over de elektrische aandrijflijn wanneer de bestuurder daar echt om vraagt. Op die manier biedt Porsche wel alle voordelen van de moderne techniek, maar blijft een zeker gevoel van merk-nostalgie behouden.

Elektrisch rijden

De Taycan is leverbaar met verschillende elektromotoren en batterijen. Voor deze test is gereden met de 4S, die goed is voor 513 pk (530 pk in "overboost"). Dat is voor Taycan begrippen bescheiden, want er is ook een "Turbo" die 761 pk (overboost) en dik 1000 Nm levert. Maar... ook de 4S is goed voor ronduit sensationele prestaties. Dat zit echter niet in het sprintvermogen (0 naar 100 km/u in 4.0 seconden), maar in de manier waarop de prestaties worden geleverd. De meeste elektrische auto's zijn venijnig snel en accelereren in één beweging met "overweldigende precisie" naar hun topsnelheid. De Taycan daarentegen weet dankzij een

tweetraps automaat en een bruusk karakter veel meer het sensationele en explosieve karakter van een sportwagen met verbrandingsmotor neer te zetten.



Die tweetraps automaat heeft nog een ander doel: het zorgt voor een lager stroomverbruik wanneer langdurig met zeer hoge snelheid wordt gereden. Want ook daarvoor leent de Taycan zich uitstekend. Op de lange afstand is de Taycan stil en comfortabel, alhoewel de auto zichzelf nooit wegcijfert. Ook op lage snelheid is de bestuurder zich er altijd van bewust iets bijzonders te rijden.

Actieradius op opladen

Een lange rit met uiterst kalme rijstijl kostte 17.9 kWh / 100 km. Met dit verbruik kon ruim 400 km worden afgelegd op een volle batterij. Een dagje sportief rijden kostte 21.5 kWh / 100 km, met uitschieters tot ruim 25 kWh / 100 km. Reken dan op een actieradius van zo'n 300 km met de 93 kWh sterke batterij.



Om het laden makkelijk te maken is de Taycan te voorzien van laadaansluitingen aan beide kanten (let op: alleen rechts snelladen). Bovendien kan in theorie zeer snel worden opgeladen. Zodra het navigatiesysteem merkt dat de bestemming niet gehaald kan worden of dat de accu bijna leeg zal zijn op de bestemming, wordt automatisch een laadstop voorgesteld. De testauto sloeg laadstations van Fastned daarbij stelselmatig over en geeft de voorkeur aan Porsche's eigen "Turbo Chargers". Dit is deels terecht, omdat deze laders altijd met 300 kW of sneller kunnen laden en voor Porsche-rijders voordeliger (soms zelfs gratis!) zijn.

Onder ideale omstandigheden kan de Taycan met 270 kW laden. Echter, bij de door de computer gekozen "Porsche Turbo Charger" kon met 10% lading resterend op een warme dag met niet meer dan 149 kW worden geladen. Onder soortgelijke omstandigheden wist de testauto bij een 150 kW sterk laadstation van Fastned met niet meer dan 100 kW te laden.



Weggedrag

Porsche presenteert de Taycan niet als sportwagen, maar uiteraard heeft de auto wel een sportieve inslag. In de praktijk weet de Taycan zijn vorstelijke gewicht niet te verhullen. Met name bij een noodstop is overduidelijk dat het mechaniek alles doet wat het kan, maar dat ruim 2 ton tot stilstand brengen heel wat anders is dan een lichte sportcoupé stilzetten.

Aan de andere kant: het zwaartepunt van de Taycan ligt nog lager dan dat van de Porsche 911. Bovendien voorziet Porsche in zeer brede banden en een geavanceerd onderstel. Afhankelijk van de situatie kan de rijhoogte worden aangepast. Dat zorgt niet voor een dynamisch of levendig karakter, maar maakt de Taycan wel uiterst capabel. Net als bij de conventionele Porsches is de bestuurder daarom bij het rijden betrokken en kan optimaal genieten van alle capaciteiten van de Taycan.



Conclusie

Weet de elektrisch aangedreven Taycan de traditionele Porsche-rijder voor zich te winnen? Ja, zeker! Afgaande op de technische specificaties verschilt de Porsche niet significant van andere elektrische auto's. Op papier leveren andere merken zelfs betere prestaties voor beduidend minder geld. Het verschil zit in de presentatie!

De elektrische Taycan heeft het pure, mechanische en soms zelfs onbehouden karakter dat sportwagens met verbrandingsmotor zo spectaculair maakt. Terwijl andere elektrische sportwagens venijnig snel zijn, is de Porsche Taycan machtig. En terwijl de Taycan alle voordelen van elektrisch rijden biedt, etaleert de auto de digitale techniek niet, maar geeft juist het vertrouwde Porsche-gevoel. ■



Specificaties

Porsche Taycan 4S

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	496 x 197 x 138 cm
Wielbasis	290 cm
Gewicht	2.140 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	93 kWh
Bagageruimte	407/84 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Vermogen	530 pk @ 1 tpm
Koppel	640 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	21.00 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	334 km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 110.600,-
Prijs instapmodel	€ 89.200,-