

08.02.2020

Taycan: Von Zuffenhausen zur Großen Freiheit

Ein Porsche Taycan auf großer Fahrt zur Großen Freiheit. Das hat sich **AutoBild** wieder einmal fein ausgedacht. Danke für diese Steilvorlage. Eine Langstreckenfahrt in einem elektrischen Überflieger, das wollten wir immer schon mal erleben, wenn auch in diesem Fall nur virtuell. Für die Ausführung in der realen Welt fehlen uns leider zwei Voraussetzungen. Eine davon ist die Zeit.

Damit sich der Porsche auf seiner Abenteuerreise nicht so alleine fühlt, setzen wir ihm noch ein paar Motivationsfaktoren zur Seite:

- Einen 911 Carrera als Verbrenner-Pendant
- Einen BMW i8 als Hybrid-Sportwagen
- Einen BMW 225xe Active Tourer als PHEV
- Einen Kleinwagen mit 95 Diesel-PS

Wenn das kein Ansporn ist?

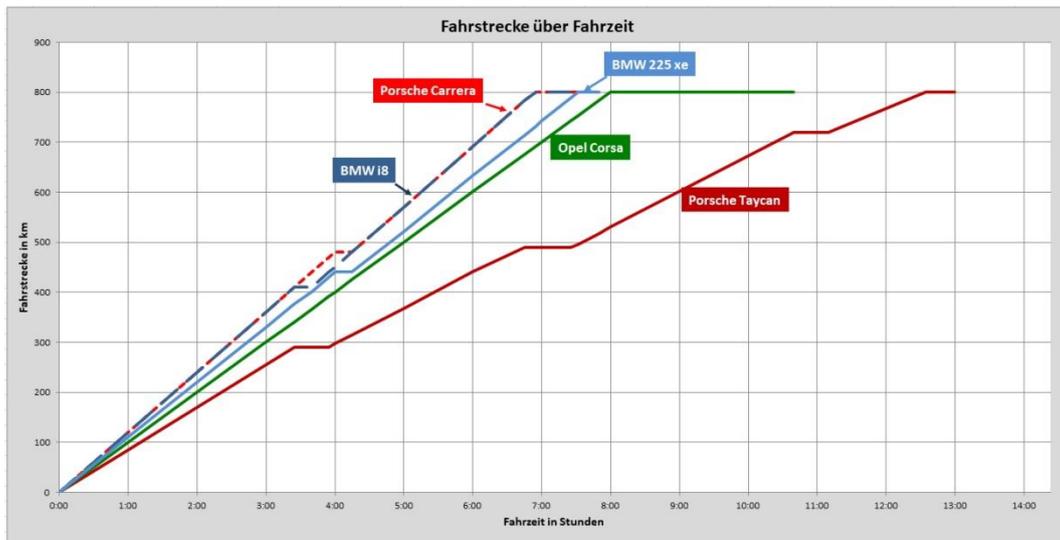
Die technischen Daten:

		Porsche Taycan	Porsche 911 Carrera	BMW i8	BMW 225xe Active Tourer	Opel Corsa 1.3 CDTI
Leistung elektrisch	kW / PS	500 / 680	----	96 / 128	65 / 87	----
Leistung Verbrennung	kW / PS	----	283 / 385	266 / 362	100 / 136	70 / 95
Vmax	km/h	260	293	250	202	182
Autobahn-Verbrauch	kWh/100 km		----	----	----	----
Autobahn-Verbrauch	L/100 km	----	12	8	6,5	4,5
Kapazität Tankinhalt	kWh L	84 ----	---- 64	---- 30	8,8 36	---- 45
Reichweite	km	350	540	370	550	1.000
Tankzeiten Ladezeiten	Min.	25	15 ----	15 ----	15 -----	15 -----

Die Strecke:

Stuttgart-Zuffenhausen – Hamburg Große Freiheit, das sind 800 Kilometer Autobahn. Da können es die beiden Porsches mal so richtig krachen lassen. Freilich nicht überall, da haben StVO und Straßenbau etwas dagegen. Aber etliche Kilometer freie Fahrt sollten schon drin sein.

Auswertung der Fahrtenschreiber:



- 1. Porsche Taycan:** Von vorneherein war klar, dass der Taycan hier mit stumpfen Waffen kämpft. Aber warum fallen die Unterschiede so krass aus? Zum einen liegt das an der extrem zurückhaltenden Fahrweise. Der Taycan-Pilot zügelt seinen Gasfuß freiwillig, um nicht mitten auf der Autobahn ohne Elektronen zu stranden. Bei kaltem Wetter umso stärker. Das Laden kostet Zeit. Auch wenn die Batterie in 25 Minuten bis auf 80 Prozent geladen ist, dank eines Ladestroms von unvorstellbaren 270 kW. Da kann man nur von Glück sagen, dass Autobahnen nicht das bevorzugte Revier der ganzen Stromer sind. Noch mehr Zeit kostet die dreimalige Suche nach geeigneten Ionity-Ladesäulen für die Schnellladung. Leicht zu finden, nicht belegt, nicht defekt und problemlos anzupapfen – im Idealfall. Der aber nur selten eintritt. Meistens gibt es irgendein Problem, das sich hoffentlich lösen lässt. Denn sonst gilt: Warm anziehen, im Wortsinn. Mit zunehmendem Elektroverkehr verschärft sich die Situation.
- 2. Opel Corsa 1.3 CDTI:** Zurückhaltung im Gasfuß? Das hat der Diesel-Fahrer nicht nötig. Höchstens ein bisschen, wenn er absolut sicher sein will, ohne Tankstopp die 800 Kilometer abzunudeln. Die Berechnung erfolgte mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h. In Anbetracht von Baustellen und sonstigen Beschränkungen ein guter Durchschnitt, der zur Kompensation auch hin und wieder nach 130 bis 150 km/h verlangt.
- 3. BMW 225 xe Active Tourer:** Drittlangsamster oder Drittschnellster, je nachdem, von welcher Seite man es betrachtet. Die Fahrgeschwindigkeit wurde mit durchschnittlich 110 km/h angesetzt, für den Tankstopp 15 Minuten. Die Suche nach einer freien Zapfsäule für Dieselkraftstoff nimmt nicht viel Zeit in Anspruch. Warum fährt er nicht schneller? Weil man für jeden Durchschnittskilometer mehr auf den Strecken freier Fahrt mindestens 10 km/h schneller fahren muss. Das wirkt sich exponentiell auf den Verbrauch aus. Evtl. müsste man sogar zweimal tanken. Was ist mit dem Elektroantrieb? Fährt man den ganz umsonst spazieren, oder leistet der auch einen Beitrag? Sollte man ihn bei den Tankstopps etwa nachladen?

Letzteres ist völlig unnötig. Auf der Autobahn ist ein PHEV ein reinrassiges Verbrennerfahrzeug. Trotzdem trägt der Elektroantrieb zum effizienten Haushalten mit dem Kraftstoff bei, indem er rekuperiert und seine Energie wieder in die Beschleunigungen einbringt.

4. **BMW i8:** Der i8 unterscheidet sich in seiner Fahrstrategie nur unwesentlich vom 225 xe. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Tankstopps beträgt 120 km/h, der einmalige Tankstopp dauert 15 Minuten. Am Ende ist er um 30 Minuten früher am Ziel.
5. **Porsche Carrera:** Ebenso wie beim i8 sollte man den Porsche lieber etwas gemäßigt bewegen, denn sonst reicht ein Tankstopp nicht aus. Rasen bringt nur wenig Zeit, kostet aber viel Kraftstoff.

Versuch einer Ehrenrettung:

Was nervt schlimmer als ein Auto mit zu wenig Leistung? Ein Auto mit Leistung im Überfluss, die man nicht einmal im Ansatz ausnutzen kann. Aber wo findet sich das passende Gelände für ein Fahrzeug wie den Taycan? Die öffentlichen Straßen? Fehlanzeige. Man muss auf die Rennstrecke, z.B. den Nürburgring.

Dort stellt sich allerdings die Frage, schafft der Taycan eine Runde im Renntempo? 84 kWh hält die Batterie bereit, 500 kW leistet der Motor maximal. Die Batterie mit 5040 kWh ist in 10 Minuten leer. Das müsste für eine Runde Nürburgring in ca. sieben Minuten reichen. Für einen zweiten Umlauf sollte man sich etwas mehr Zeit gönnen, um nicht den Abschleppdienst bemühen zu müssen oder den Batteriewagen.

Viele Runden schafft auch ein Porsche Carrera nicht, aber ein paar mehr sollten es wohl sein. Das gleiche gilt für den BMW i8. Für ein 24-Stundenrennen sind die beiden besser geeignet.

Vielleicht sollte nicht ein einzelner Taycan sondern eine ganze Flotte von vier Taycäen teilnehmen, eine ganze Stafette sozusagen. Einer fährt, vier hängen am Ladekabel. So könnte auch bei Elektrorennen mehr Spannung im Renngeschehen aufkommen, nicht nur in den Batterien.