



Martijn Verhoef
5 augustus 2020

Puur elektrisch

Porsche heeft de bijzondere gave om flexibel met de markt mee te bewegen, terwijl het merk vooraf flink wat kritiek moet incasseren. We noemen de introductie van SUV's, diesels en vierdeurs zakensedans als voorbeeld. Uiteindelijk blijken de kritische stemmen telkens weer te verstommen en zo staan de merkwaarden nog steeds fier overeind.

Zeker niet gehinderd door alle kennis en techniek die de Volkswagen Groep heeft te bieden weet Porsche ieder model unieke eigenschappen en uitstraling mee te geven. Als één van de eerste sportmerken kondigde Porsche een volledig elektrisch model aan. Behoorlijk revolutionair en toch bleven kritische geluiden nu weg. Het zijn de tijd en de noodzaak die iedereen doet beseffen dat de Taycan een vanzelfsprekend gevolg is van een transitie die niet meer te stoppen is. We stappen in de Taycan 4S om te kijken of de toekomst een beetje leuk wordt.



Lekker opvallend

De Taycan is zelfs als 4S één van de duurste elektrische auto's die je aan kunt schaffen. Bijtelling speelt met een vanafprijs van 108.090 euro geen rol meer, het gaat je dus echt om uiterlijk, techniek of het statement dat je wilt maken als je deze auto gaat rijden. Of een combinatie van factoren natuurlijk. Het helpt in ieder geval mee dat de auto een bijzonder opvallende verschijning is geworden, zelfs zonder het Karmijnrood van onze testauto zie je hem niet snel over het hoofd. Een aerodynamisch silhouet, laag uitgesneden raampartijen en strakke lichtunits laten je onmiskenbaar kennis maken met een Porsche. De uitklapbare handvatten doen als enige denken aan de grote concurrent, maar een Model S is vergeleken met de testauto een muurbloempje.

De neus lijkt wel van een 918 Spyder geschroefd en de auto is veel meer een vierdeurs versie van de 911 dan de Panamera ooit zal zijn. Brede heupen, grote luchtinlaten - helaas wel nep - en de gigantische wielen kenmerken het ontwerp van de Taycan. Een leek zou de auto niet direct als elektrisch bestempelen, maar eerder als een



Porsche Taycan 4 S Performance Battery Plus

competitieve sportauto. En dat is precies zoals de auto bedoeld is.

Niet alleen de uitklapbare handvatten zijn een leuke gimmick, met een swipe langs het voorpaneel ontgrendel je de laadpoort. Ook handig: je vindt een laadaansluiting aan beide zijden van de Taycan. Niet zo handig: de brede banden zorgen stevast voor opspattend vuil; tijdens de wat regenachtige testperiode bleven we poetsen.



Digitale koers

We ploffen met alle plezier op de bestuurdersstoel van Porsche's eerste elektrische auto. Je zit lekker laag, zoals je verwacht in een sportcoupé. Traditiegetrouw vind je links van het stuur het contact, in het geval van de Taycan is dit een aan/uitknop. Deze hoef je niet in te drukken om de auto te starten, want je voet op de rem drukken is voldoende om de bolide geruisloos tot leven te wekken. Gek genoeg gebruik je de button wel om de auto uit te schakelen.

Fysieke knoppen heb je in de Taycan alleen op het stuur, daarentegen wordt je in de cockpit vergezeld door een bovengemiddeld aantal (aanraak)schermen. Allereerst is er



Porsche Taycan 4 S Performance Battery Plus

een scherm achter het stuur, omringd door aanraakknoppen voor onder andere demperinstellingen, de verlichting en de luchtvering. Op het scherm zelf vind je de digitale tellers en overige rijgegevens. Je kunt het scherm naar hartenlust personaliseren, terwijl de geboden informatie op een duidelijke en rustige manier tot je wordt gebracht. Het maakt het scherm één van de fijnste virtual cockpits die je kunt krijgen. Centraal is het grootste scherm geplaatst, dat dienst doet als navigatie- en multimediasysteem. Heldere resolutie en duidelijke menustructuren weten je eenvoudig tot de juiste functionaliteit te brengen.



Goed, maar niet perfect

Als eerste Porsche beschikt de Taycan ook over een aanraakscherm voor de klimaatbeheersing. We zien de trend van dit soort schermen duidelijk opkomen, hoewel we drukknoppen net zo prettig vinden werken. Optioneel kun je het multimediascherm dupliceren, zodat de voorpassagier een eigen scherm voor zijn neus heeft. In de testauto ontbreekt dit scherm, maar we vragen ons ¼berhaupt af wat de toegevoegde waarde hiervan is.



Die vraag stellen we ook over de zwevende middenconsole, of eigenlijk meer over de ruimte die daaronder ontstaan is. Een zwevende middenconsole is op zich niets vreemds en we zien bij veel auto's dat dit tot handige aflegvakken onder de middenconsole leidt.

Bij de Taycan heeft Porsche echter besloten dat de ontstane ruimte niet benut kan worden, alles wat je daar neer zou leggen vliegt er bij de eerste bocht namelijk af. Een gemiste kans, want de plaats zou prima dienst kunnen doen als oplaadpad voor een smartphone bijvoorbeeld. Die functie biedt de Taycan eveneens, maar daarvoor plaats je de telefoon in de armsteun.

Helaas voelt die armsteun niet zo hoogwaardig aan en helaas moeten we dat van meerdere materialen in het interieur melden. Het lijkt wel alsof Tesla niet alleen op het gebied van elektrisch rijden een trend heeft gezet. Zo voelt het kunststof in de deurstijlen erg hard aan en daarnaast oogt het goedkoop. Het blijkt maar weer dat het ontwikkelen van een elektrische auto forse investeringen vergt, die ergens in het proces tot bezuinigingen leiden. Nou moeten we niet doen alsof het kommer en kwel is binnenin de Taycan, want de algehele uitstraling is nog steeds exclusief en sportief. Zo grijpen de stoelen je heerlijk vast en ligt het stuur in je handen zoals het bedoeld is.



Zoals het bedoeld is

En dan het rijden met Porsche's eerste elektrische sportauto. We hebben inmiddels in heel veel verschillende elektrische auto's gereden, maar zo puur als het met de Taycan wordt, hebben we elektrisch rijden nog niet eerder ervaren. En dat heeft niet te maken met de snelheid, want dat bieden meer elektrische auto's en soms nog veel meer ook. We rijden immers met de 4S, terwijl Porsche ook nog een Turbo en Turbo S versie van de Taycan heeft te bieden. Maar terwijl het rijden met een - we ontkomen er niet aan - Tesla bij vlagen klinisch en onnatuurlijk aanvoelt, weet de Porsche te scoren met emotie, stuurgevoel en rijplezier in het algemeen.

De auto verheft kleven aan de weg tot een kunst op zich en weet door de meesturende achterwielen zijn niet geringe afmetingen en dito gewicht te verbloemen. Alleen bij het remmen word je er weer even aan herinnerd dat je bijna 2.300 kilo aan het loodsen bent. De standaard ingrediënten voor een ultieme rijervaring als bergen vermogen (tot 570 pk met launch control), laag zwaartepunt en een duizelingwekkende acceleratie (0-100 in vier seconden) zijn aanwezig.



Porsche Taycan 4 S Performance Battery Plus

Maar de auto scoort de meeste punten met de messcherpe besturing, waarmee de auto onmiskenbaar aanvoelt als een Porsche. Alleen door het ontbrekende motorgeluid weet je dat dit niet zomaar een Porsche is. Het ontbreken van echt motorgeluid (de leuke poging van het Electric Sport Sound van de testauto ten spijt) maakt dat we uiteindelijk niet de adrenaline kick krijgen die we in een Porsche met verbrandingsmotor wel zouden hebben. Maar de Taycan weet wel verdraaid dicht in de buurt te komen en is veruit de meest pure elektrische auto die je op dit moment kunt rijden.



Eigen orde

Naast de eerder genoemde Tesla zijn er geen volledig elektrische concurrenten aan te wijzen. En op het gebied van aanschafprijs zou je de Model S eigenlijk ook niet tot concurrentie kunnen rekenen, want voor de prijs van onze testauto heb je bijna twee Models S Long Range op jouw oprit staan. Die auto komt ook nog eens verder op een batterijlading, is ruimer en zit sneller op de 100 km/h. Toch is de ervaring die beide



Porsche Taycan 4 S Performance Battery Plus

auto's bieden niet te vergelijken, wat maakt dat de Taycan van een eigen orde is.

Je koopt hem niet omdat hij zo ver komt, hoewel we tijdens de testperiode tot een heel bruikbare actieradius van 360 kilometer kwamen. Het is een elektrische auto die rijdt alsof je een sportauto op benzine bedient, terwijl je een noise cancelling koptelefoon draagt die alle motorgeluid wegfiltert. Een elektrische auto waarmee je voor je plezier 's avonds nog een extra blokje omgaat, we hadden niet durven hopen dat zoiets zo snel na de introductie van elektrisch rijden al realiteit zou zijn. De toekomst is zo slecht niet.

Plus

- + Sportauto in eigen klasse
- + Helemaal Porsche
- + Hightech interieur

Min

- Veel opspattend vuil van banden
- Materiaalgebruik interieur kan beter