

BEV laden: Taycan-Experte gibt Tipps

31/10/2025 Aufklärung und vor allem Erfahrung sind notwendig, wenn es darum geht, in welchen Bereichen sich Hochvoltbatterien am besten laden lassen. Kevin Giek, Baureihenleiter Taycan, hat einige handfeste Tipps parat.

Dass Tanken gelernt sein will, ist keine Erfindung der E-Mobilität. Ging es früher um Verbleit oder nicht, um Normal oder Super, sind es heute die Spritsorten E5 und E10, Qualitäten wie 102 Oktan oder 95 Oktan, über die vehement diskutiert wird. Hinzu kommen Apps, die man auf dem Handy hat, um herauszufinden, wo die günstigste Tankstelle im Umkreis zu finden ist. Tanken will also gelernt sein. Aber wenn man das einmal durchschaut hat, ist es ganz einfach. So ist es auch beim Laden, weiß Kevin Giek, Baureihenleiter Taycan bei Porsche. Von seinem Wissen profitieren zu können, bedeutet Experte zu werden.

Die 10-Prozent-Regel

Sein erster und wichtigster Tipp: «Um schnell zu laden, sollte der Akku möglichst wenig Restenergie

gespeichert haben. Zehn Prozent sind relativ ideal. Wer sich darauf einlässt wird bald merken, dass es auch darunter noch gut funktioniert. Aber in Richtung zehn Prozent sollte es gehen.» An geeigneten DC-Schnellladesäulen mit 800-Volt-Technologie lädt der aktuelle Taycan mit bis zu 320 kW. Das sind 50 kW mehr als bisher. Die Ladezeit von zehn auf 80 Prozent SoC verringert sich damit auf 18 Minuten – und das nicht nur unter Idealbedingungen. Denn das Schnellladefenster der neuen Performance-Batterie Plus konnte deutlich erweitert werden.

Dadurch sind Ladeleistungen über 300 kW bis zu fünf Minuten lang möglich, und auch bei tiefen Temperaturen können schneller sehr hohe Ladeleistungen erzielt werden. Je nach individuellem Fahrprofil halbiert sich hierdurch die erforderliche Ladezeit von zehn auf 80 Prozent gegenüber dem Vorgängermodell. Beim Taycan der ersten Generation beträgt die Ladezeit von zehn auf 80 Prozent SoC bei 15 Grad Celsius Batterietemperatur 37 Minuten. Bei gleichen Rahmenbedingungen benötigen die modellgepflegten Taycan lediglich 18 Minuten trotz höherer Batteriekapazität.

Die 80-Prozent-Regel

Geht es darum, wie voll die Batterie geladen werden soll, hat Kevin Giek klare Vorstellungen und Ratschläge: «Wenn ich eine lange Strecke vor mir habe, dann lade ich den Akku zu Hause an der Wallbox voll. Unterwegs aber lade ich manchmal nur noch bis auf 60 Prozent. Danach wird's mir schon fast zu langsam.» Bei Porsche ist das Ladeplateau sehr hoch. Bis ungefähr 70 Prozent wird mit über 300 kW geladen. Bis etwa 75 Prozent sind es immer noch über 200 kW.

«Ist das Tagesziel mit den 60 Prozent gut zu erreichen, dann lade ich auch nicht weiter, weil es danach langsamer wird. Abends kann ich dann wieder vollladen – möglichst mit AC, um die Batterie zu schonen." Jenseits der Marke von 80 Prozent sinke die Ladeperformance beim Schnellladen signifikant. «Da lohnt es sich nicht, länger an der Säule zu stehen.»

Porsche hat das Thema schnelles Reisen, wie bei allen anderen Projekten des Unternehmens auch, bei der Elektromobilität in den Vordergrund gestellt. «Über unseren Ladeplaner versuchen wir, den Kunden die optimale Gesamtzeit der Reise zu zeigen. Das heißt, wenn es effizienter ist, mehr als 60 oder 70 Prozent zu laden, bevor ein weiterer Stopp notwendig wird, wird das auch vorgeschlagen. Manchmal ist es aber besser zweimal kurz, statt einmal lang zu laden.» In jedem Fall sorgt der Ladeplaner immer für die perfekte Vorkonditionierung der Batterie, um gesichert die kürzesten Ladezeiten je nach Planung zu erreichen.

Das Säulen-Pairing ist entscheidend

Bei Ladeparks oder Ladeeinrichtungen mit mehreren Säulen sei häufig zu beobachten, dass Neuankömmlinge an eine Ladesäule fahren, an der auf einer Seite bereits ein Auto angeschlossen ist. Dass dann aber die Leistung der Säule – außer bei Ionity und an den Porsche Charging Lounges – halbiert wird, ist oft nicht bekannt.

Besonders relevant sei dies für Säulen mit einer Leistung von 300 kW oder mehr, die dann jeweils halbiert würde. Gerade mit Autos, die, wie Porsche-Modelle, über einen längeren Zeitraum deutlich mehr als 200 kW aufnehmen können, sei das ärgerlich. Aber natürlich gelte das auch für die Säulen mit 150 kW.

«Eine Vielzahl von E-Fahrzeugen kann diese Leistung problemlos aufnehmen. Doch wenn zwei Autos an einer Säule laden, kommen auf jeder Seite oft nur noch 75 kW an. Wenn ich beim Laden bin und das Thema bei anderen E-Autofahrern anspreche, wird mir sehr häufig gesagt, das habe man nicht gewusst.» Ausserhalb der Stoßseiten sei es überwiegend möglich, die volle Leistung der Ladesäulen abzurufen, da es dann ausreichend Ladepunkte gebe.

Volle Leistung bedeute eben auch schnelles Laden und damit kurze Reisezeit. Ein Thema, das bei Porsche eine große Bedeutung hat. So wie auch die Fahrperformance. Und die habe bei der E-Mobilität eine Dimension, die bei konventionellen Antrieben so nicht zu erreichen sei, betont Giek. Tiefer Schwerpunkt, Achslastverteilung, Ansprechverhalten, Fahrstabilität, Fahrspaß – alles Punkte, die nun auf einem komplett neuen Level zu erleben seien.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

Taycan 4S Cross Turismo (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 21,4 – 18,7 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A

Taycan Turbo GT mit Weissach-Paket (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 24,8 – 20,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: BEV laden: Taycan-Experte gibt Tipps/Bilder/Bild_1.jpg
Title: 1.111 Kilometer an einem Tag: Porsche hat internationale Journalisten zu einem vollelektrischen Test der besonderen Art eingeladen.
Subline: Fahrweise und Ladestrategie standen im Mittelpunkt einer Challenge, bei der 1.111 Kilometer an einem Tag im Porsche Taycan zurückgelegt werden sollten. Die vier Ladestopps an Porsche Charging Lounges waren vorgegeben.

Path: BEV laden: Taycan-Experte gibt Tipps/Bilder/Bild_2.jpg
Title: Charging Planner, 2024, Porsche AG
Subline: Selbst die längste Reise ist mit Unterstützung des Porsche Charging Planers problemlos möglich. Das Display zeigt die Ladestopps samt Dauer an und versucht immer, eine möglich schnelle Reisezeit anzubieten.

Path: BEV laden: Taycan-Experte gibt Tipps/Bilder/Bild_3.jpg
Title: Visualisation Charging Planner, 2021, Porsche AG
Subline: Mit der My Porsche App und den Diensten von Porsche Connect lassen sich unter anderem Informationen zur Ladegeschwindigkeit und Verfügbarkeit der Ladestationen abrufen.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2025/produkte/porsche-bev-laden-taycan-experte-kevin-giek-40979.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4dc9d486-3a74-4327-ba24-723a5ea19078.zip

External Links
https://newsletter.newsroom.porsche.com/prod/pag/NewsletterNewsroom.nsf/NewsletterActions?ReadForm&action=subscribe&language=PCH-de
https://newsroom.porsche.com/de_CH/produkte/e-performance-wiki.html
https://www.volkswagen-group.com/de/info-hub-e-mobilitaet-18823