Rendimiento de conducción aún más dinámico

31/07/2024

Los modelos Taycan siempre han sido deportivos, pero con su reciente actualización, se han vuelto aún más rápidos. Todos los modelos actualizados aceleran más rápido que sus predecesores. Por ejemplo, el Taycan acelera de 0 a 100 km/h en solo 4.8 segundos, 0.6 segundos más rápido que antes. El Taycan Turbo S alcanza 100 km/h en solo 2.4 segundos, 0.4 segundos más rápido que el modelo anterior. Además, todos los modelos tienen una mayor autonomía, llegando hasta 678 kilómetros dependiendo del modelo y del motor. También disponen del opcional Porsche Active Ride, que contribuye a un rendimiento aún más dinámico.

La mejora en rendimiento y eficiencia se debe a varios factores: un tren de propulsión mejorado con un nuevo motor trasero, un inversor de impulsos modificado con software optimizado, baterías más potentes, un concepto térmico revisado, una bomba de calor de nueva generación y una estrategia de recuperación y tracción total optimizada.

En resumen, la última versión del Taycan ofrece un mayor rendimiento. A continuación, se presentan los datos de potencia de overboost con Launch control:

- Taycan: 300/320 kW
- Taycan 4S5: 400/440 kW
- Taycan Turbo: 650 kW
- Taycan Turbo S: 700 kW

Batería Performance Plus con mayor capacidad energética

Todos los nuevos modelos Taycan con batería Performance Plus incluyen una batería de iones de litio con una capacidad energética bruta de unos 105 kWh. Los 33 módulos tienen un total de 396 celdas de tipo Pouch. La proporción de mezcla de níquel, cobalto y manganeso es de 8:1:1.

La avanzada química celular de las baterías resulta en una mayor capacidad energética, menor resistencia interna y corrientes de descarga y carga más altas. Esto permite una mayor potencia de carga. Las diversas medidas implementadas para optimizar el peso, como la protección contra el empotramiento a base de fibra de vidrio, mejoran la robustez y, al mismo tiempo, reducen el peso de la batería en nueve kilogramos.

Nuevo motor eléctrico en el eje trasero

Se utiliza un nuevo motor eléctrico en el eje trasero. Este ofrece mayor potencia (hasta 80 kW) y par motor (40 Nm más), y pesa unos diez kilos menos que su predecesor.

El motor eléctrico ha sido optimizado en detalle: el circuito magnético se rediseñó y, los imanes del rotor tienen una disposición de doble corte en V. El rotor tiene imanes segmentados, o sea, varios imanes finos unidos con adhesivos aislantes de electricidad. Esto disminuye las pérdidas de campo magnético. También se rediseñaron el estátor y la carcasa exterior, mejorando la relación potencia-peso.

El inversor de impulsos mejorado con software optimizado permite un control más eficaz de los motores eléctricos. Además, Porsche mejoró la estrategia de tracción total permitiendo que el motor eléctrico delantero se desacople eléctricamente con más frecuencia para mejorar la eficiencia. Esto ocurre siempre que la tracción, dinámica y estabilidad de conducción lo permitan. En caso necesario, se reconecta en milisegundos, como al acelerar o recuperar energía.

Potencia de recuperación de hasta 400 kW

La recuperación se mejoró, aunque Porsche sigue controlándola principalmente mediante el pedal de freno. Ahora, la energía se recupera con más frecuencia y mayor rendimiento. Así, en el rango de velocidad inferior, la deceleración máxima generada por la recuperación aumentó en aproximadamente un 15 %. La potencia de recuperación máxima con deceleraciones desde altas velocidades aumentó en más de un 30 por ciento, de 290 a 400 kW.

La gestión térmica optimizada también contribuye a la eficiencia. La bomba de calor ofrece mayor potencia calefactora y puede preacondicionar el habitáculo y la batería de alto voltaje más rápido. De manera similar, una mayor potencia frigorífica permite una refrigeración más rápida de la batería con temperaturas exteriores elevadas, para una carga de mayor potencia. Los tubos flexibles del líquido refrigerante se han dispuesto para que el calor generado por el accionamiento se utilice de manera más eficiente para la calefacción del habitáculo. Además, la arquitectura de la red de a bordo se diseñó para aumentar la eficiencia. De esta forma, el compresor de climatización y otros componentes funcionan con un nivel de tensión de 800 voltios, en lugar de 400 voltios, reduciendo las pérdidas por conversión.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Consumption data

Taycan Turbo Cross Turismo (WLTP)*: Electrical consumption combined: 21.4 – 18.9 kWh/100 km; CO_2 emissions combined: 0 g/km; CO_2 class: A

Taycan Turbo S (WLTP)*: Electrical consumption combined: 19.9 – 17.8 kWh/100 km; CO_2 emissions combined: 0 g/km; CO_2 class: A

Taycan Turbo S (Predecessor model)

*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: media/imágenes/img_1.jpg
Title: Taycan Turbo S – Drivetrain
Subline: Taycan Turbo S - Tren Motriz

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/dosieres-de-prensa/pla-nuevo-taycan/pla-propulsión.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/94d3fbc3-4aa1-444d-8e95-9f4465bf7c21.zip