



## Campioni tra di loro

**26/07/2024** Un viaggio in auto con la nuova Porsche Taycan da Zurigo verso la finale di Formula E a Londra mostra le prestazioni elettriche al top in varie vesti.

Massime prestazioni significa anche attenzione ai dettagli. La Taycan lo dimostra fin dai primi metri. Un acquazzone estivo si abbatte sull'autostrada. Prima che il tergicristallo inizi a fare il suo lavoro, le gocce su tutta la superficie del parabrezza evaporano verso l'alto. La dimostrazione di innumerevoli ore di lavoro di precisione da parte degli ingegneri: l'aerodinamica della berlina elettrica è stata perfezionata. Il flusso d'aria aderisce in modo pulito alla carrozzeria e non genera turbolenze. Lo dimostra anche l'impressionante quiete che si crea non appena ci si lascia alle spalle le nuvole di pioggia. Rumore del vento? Praticamente inesistente.

Qual è il punto? Meno resistenza all'aria, meno consumo di carburante e quindi più autonomia. I nuovi cerchi Turbo Sport Aero da 20 pollici offrono da soli un'autonomia di circa 40 chilometri rispetto a un cerchio tradizionale. E l'autonomia è più che benvenuta nel viaggio che ci attende. Attraverso la Francia e l'Eurotunnel fino a Londra, in traghetto e di nuovo in Svizzera passando per Belgio, Olanda e Germania. Più di 2.000 chilometri attraverso l'Europa con una domanda che ci accompagna: la nuova Taycan apre davvero un nuovo capitolo? L'autonomia e i tempi di ricarica non avranno più alcun ruolo nelle auto

elettriche?

## Va alla grande

Già durante la prima tappa attraverso la Francia, il tempo per riflettere su queste domande è più che sufficiente: il livello della batteria infatti scende in modo insolitamente lento. Il veicolo elettrico si mostra particolarmente efficiente in autostrada. La bassa resistenza alla guida incontra una trasmissione ulteriormente migliorata con una nuova batteria che, nel caso della Performance Battery Plus installata, è in grado di immagazzinare 97 kWh di energia utilizzabile. Si tratta di 13,3 kWh in più rispetto al suo predecessore, anche se la batteria è stata alleggerita di otto kg. Questo permette alla Taycan di avere un'autonomia fino a 679 chilometri, secondo WLTP, e di dimostrare la sua resistenza anche a velocità medie più elevate. Nel tratto in leggera discesa verso Basilea, con alcuni punti lenti, il consumo scende a meno di 15 kWh per 100 km. Anche in Francia, a 130 km/h costanti, il consumo rimane inferiore a 18 kWh : 500 chilometri in una volta sola non sono quindi un problema. Solo dopo 460 km e con il 13% di batteria residua, il navigatore satellitare suggerisce la prima sosta di ricarica a Haudiomont.

## Pausa caffè una volta

Dopo ben cinque ore e mezza di viaggio, una pausa è d'obbligo. Si collega quindi la Taycan al punto di ricarica per godersi una pausa. Preferibilmente con un buon caffè con la "Bialetti". Ma è bastato di tempo per preparare il fornello a gas e attendere che il caffè uscisse che la Taycan era già pronta. Grazie a una potenza di ricarica massima di 320 kW, bastano poco meno di 18 minuti per raggiungere l'80%, e dopo altri 10 minuti la batteria arriva addirittura al 95%. I giorni in cui i conducenti di auto elettriche dovevano aspettare a lungo per la ricarica delle proprie auto sono definitivamente finiti.

## Via verso l'isola

Dopo una sosta di ricarica e un viaggio in treno sotto la Manica, stiamo già guidando a sinistra. Con una velocità massima di 112 km/h, la Taycan funziona ancora una volta con la massima efficienza e consuma appena 16 kWh per 100 km dalla batteria. I 115 chilometri che separano il portale dell'Eurotunnel di Folkestone dall'Exhibition Centre Londo presso i Royal Docks, nella parte orientale della città, sono facilmente percorribili senza soste di ricarica, e la batteria è sufficiente anche per il viaggio di ritorno. L'evento clou dell'anno per il motorsport elettrico è atteso all'"ExCeL": il finale di stagione della Formula E.

La pista si snoda attraverso il padiglione espositivo e lungo strade pubbliche chiuse. "La pista presenta molti dossi ed è anche molto stretta. Questo rende difficile il sorpasso. Ma la pista è uguale per tutti", dice Pascal Wehrlein - ora campione del mondo di Formula E - in vista della gara.

## L'efficienza rende veloci

Se si vuole essere all'avanguardia nella Formula E, occorre soprattutto la velocità. Tuttavia, questo risultato può essere raggiunto sulla distanza di gara solo se il pilota oltre a guidare l'auto da corsa sul circuito il più velocemente possibile, lo fa anche con la massima efficienza possibile. Un fattore chiave per ridurre al minimo il consumo energetico: il recupero.

"La Porsche 99X Electric può generare fino a 350 kW attraverso l'asse posteriore e 250 kW attraverso l'asse anteriore per poi tornare alla batteria", spiega Florian Modlinger, Overall Project Manager Formula E di Porsche. A seconda del percorso, questo rappresenta il 45 al 55% dell'energia necessaria per la gara. In altre parole, l'energia che non deve essere immagazzinata nella batteria. "Il software adatta il recupero in modo individuale per ogni curva", spiega Modlinger. "Qui abbiamo sempre un compromesso che vogliamo ottimizzare". Questo perché durante la frenata deve essere recuperata la maggior quantità possibile di energia. Allo stesso tempo, il pilota vuole un comportamento di frenata costante e le massime prestazioni di frenata. Tutto questo si risolve grazie a un sistema Brake by Wire, capace di coordinare il recupero e il freno meccanico. "Il freno a frizione sull'asse posteriore viene utilizzato solo in caso di emergenza, in caso di guasto a un sistema. Sull'asse anteriore si attiva solo in situazioni estreme, ad esempio quando il conducente frena molto tardi per una manovra di sorpasso", spiega Modlinger.

## Dalla pista alla produzione di serie

In Porsche gli sviluppatori delle auto di serie e di quelle da corsa siedono fianco a fianco negli stessi uffici, per questo un principio simile è stato adottato anche per la Taycan. Quando si preme il pedale del freno, l'auto sportiva elettrica inizialmente decelera esclusivamente e il più possibile attraverso il recupero - con un massimo di 400 kW. Il freno meccanico viene applicato solo quando la frenata è più brusca o quando la batteria non è in grado di assorbire abbastanza energia. Tuttavia, il conducente non se ne accorge. La resistenza e il punto di pressione del pedale del freno vengono sempre mantenuti costanti. Un capolavoro tecnico, a cui contribuisce anche il trasferimento di tecnologia dal motorsport.

## Dalla serie alla pista

Tuttavia, questo trasferimento può essere osservato anche nell'altra direzione. Questo perché il campo della Formula E sarà guidato dalla safety car ufficiale, se necessario: una Taycan Turbo GT. "La safety car più potente di tutte le serie di corse FIA", come sottolinea il suo pilota Bruno Correia. Grazie ai 760 kW (1034 PS), la Taycan più veloce arriva a 100 km/h in soli 2,3 secondi. "Sui rettilinei, anche le auto da corsa di Formula E riescono a malapena a tenere il passo", sorride il pilota portoghese. Tuttavia - o proprio per questo - il suo lavoro richiede una grande sensibilità. "Nelle fasi di safety car, devo tenere unito lo schieramento e rallentare nei punti giusti". Per mantenere una visione d'insieme della pista, la safety car è dotata anche di un volante da Formula E imbullonato al cruscotto. Questo display mostra le bandiere e le istruzioni della direzione di gara. Il veicolo principale è inoltre dotato di luci di segnalazione, radio, roll cage e sedili da corsa. Per il resto, la Turbo GT è esattamente come esce dalla linea di

produzione di Zuffenhausen. Anche in questo caso, l'uso efficiente delle risorse è fondamentale. "I pneumatici durano diversi weekend di gara. E una carica della batteria è tranquillamente sufficiente per 45-60 minuti in pista", afferma Correia.

## Potenti prestazioni di squadra

L'approfondimento della Formula E in tutte le sue sfaccettature è evidente: la vittoria di Pascal Wehrlein nella decima stagione della serie di corse elettriche e le eccezionali prestazioni della nuova Taycan sul circuito di durata non sono una coincidenza. Sono il risultato di innumerevoli ore di lavoro nella progettazione e nei test. Dalla passione per ottenere massime prestazioni dalle risorse fornite. E soprattutto una grande attenzione per i dettagli.

La ricompensa per questo sforzo: la Taycan torna in Svizzera con una naturalezza finora sconosciuta alle auto elettriche. Attraversare cinque Paesi in un giorno con due soste di ricarica di circa 20 minuti ciascuna? Nessun problema!

## Info

Author: Philipp Aeberli

Photos: Stefan Schlumpf i Andi Mayr

**MEDIA  
ENQUIRIES**



### Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG

+41 41 487 91 16

sandro.kaelin@porsche.ch

## Consumption data

**Taycan (WLTP)\*:** Electrical consumption combined: 19.1 – 16.7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub> emissions combined: 0 g/km; CO<sub>2</sub> class: A

**Taycan Turbo GT (WLTP)\*:** Electrical consumption combined: 21.2 – 20.5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub> emissions combined: 0 g/km; CO<sub>2</sub> class: A

\*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO<sub>2</sub> emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO<sub>2</sub>Emissions 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](http://www.dat.de)).

## Link Collection

Link to this article

[https://newsroom.porsche.com/it\\_CH/2024/scene-passion/porsche-taycan-roadtrip-london-formel-e-36932.html](https://newsroom.porsche.com/it_CH/2024/scene-passion/porsche-taycan-roadtrip-london-formel-e-36932.html)

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4678fedf-96ed-4186-91ce-caab4f7d95e7.zip>