

Porsche Taycan: una historia de éxito

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

01/11/2022 En septiembre de 2019, Porsche comenzaba a escribir un nuevo y apasionante capítulo en su historia con el lanzamiento del Taycan, su primer deportivo cien por cien eléctrico. Durante estos tres primeros años la respuesta de los clientes ha confirmado que el proyecto está siendo un éxito, al tiempo que su gama se ha ido extendiendo.

En septiembre de 2015, durante el Salón del Automóvil de Fráncfort, Porsche presentó un espectacular prototipo: el Mission E. Se trataba de un modelo de cuatro puertas con propulsión eléctrica y una línea particularmente llamativa. En diciembre de ese mismo año, Porsche comunicó oficialmente que fabricaría un modelo derivado de él. Wolfgang Porsche, Presidente del Consejo de Supervisión de Porsche AG, dijo entonces: "Con el Mission E estamos haciendo una clara declaración sobre el futuro de la marca. Incluso en este panorama automovilístico cambiante, Porsche mantendrá su posición de vanguardia con este fascinante deportivo".

Paralelamente a la concepción y realización del modelo, Porsche reformó la planta de Stuttgart-Zuffenhausen para fabricarlo allí: se crearon inicialmente más de 1.000 nuevos puestos de trabajo, hizo una primera inversión de unos 700 millones de euros para su sede principal y construyó una nueva zona de pintura y una nueva planta de montaje. Además, se ampliaron las naves existentes de carrocería y de sistemas de propulsión, esta última para producir también motores eléctricos. Junto a todo esto, hubo inversiones en otros lugares, como el Centro de Desarrollo en Weissach.

Las líneas maestras del proyecto estaban ya definidas: carrocería de cuatro puertas, tecnología de 800 voltios, batería de iones de litio en el suelo del coche, más de 400 kilómetros de autonomía, por encima de 600 caballos de potencia máxima (440 kW) y una aceleración de 0 a 100 en 3,5 segundos que, además, fuera repetible sucesivamente en un corto periodo. El nombre elegido, Taycan, estaba compuesto por dos términos con origen en zonas lingüísticas orientales, esta palabra podría ser traducida como “el alma de un potro brioso”.

Preludio

Durante 2019, Porsche mostró al público versiones de preserie del Taycan, debidamente camufladas para esconder algunos de sus rasgos y con elementos que no estarían en el modelo de producción (como unas salidas de escape simuladas). En unos casos se trataba de fotografías o vídeo, en otros eran apariciones en directo.

En enero, Porsche Newsroom publicó un reportaje sobre unas pruebas que había realizado anteriormente Walter Röhrl, donde se mostraba impresionado con el coche. En julio hubo presentaciones al público del prototipo en Shanghái, en el Festival de la Velocidad de Goodwood y en el E-Prix de Nueva York de Fórmula E.

Para entonces prácticamente había concluido la fase final del desarrollo. Se habían recorrido unos seis millones de kilómetros, de los que dos eran pruebas de resistencia. Hubo *tests* en 30 países, con una temperatura ambiente que pasaba de -35 a 50 ºC, cambios de altitud de 80 metros por debajo del nivel del mar hasta 3.000 por encima, y con un equipo de desarrollo de unas mil personas entre conductores, técnicos e ingenieros. En agosto, como colofón, hubo tres sesiones de prueba destacadas: en un aeropuerto, 26 aceleraciones consecutivas de 0 a 200 km/h, donde quedó demostrada la capacidad del Taycan para mantener sus prestaciones pese al calentamiento y el consumo de la batería; 24 horas rodando en la pista de Nardò, periodo en el que recorrió 3.425 kilómetros; y en Nürburgring estableció el récord para un deportivo eléctrico de cuatro puertas (7 minutos 42 segundos).

Una nueva era

La presentación mundial fue tan espectacular como la ocasión requería. Se realizó simultáneamente en los tres mercados más importantes para Porsche, América del Norte, China y Europa, en emplazamientos relacionados con la energía sostenible: la hidroeléctrica en las cataratas del Niágara, la

solar en el parque fotovoltaico de Neuhardenberg, cerca de Berlín, y la eólica en unas instalaciones en la isla china de Pingtan.

La gama del lanzamiento constaba de dos versiones, Turbo y Turbo S, con diferentes opciones en la capacidad de la batería. La potencia máxima podía llegar a 680 caballos (500 kW) en el primer caso y a 761 CV (560 kW) en el segundo, con las funciones *overboost* y Launch Control. Ambas versiones tenían tracción total con un motor eléctrico en cada eje. La producción de los vehículos para clientes comenzó, según lo previsto, el 9 de septiembre de 2019.

Días después llegó una tercera versión a la gama, el Taycan 4S. Con la batería Performance su potencia máxima era 530 caballos (390 kW) y con la Performance Plus, de mayor capacidad, llegaba hasta 571 CV (420 kW). Como el Turbo y el Turbo S, también estaba dotado de tracción total.

En enero de 2021, Porsche comercializó una versión de entrada, más ligera debido a que tenía tracción trasera en lugar de total. Podía llevar la batería Performance y un motor de 326 CV (240 kW), o bien la Performance Plus y 380 CV (280 kW). Esas cifras de potencia máxima podía aumentar momentáneamente con la función *overboost* y el Launch Control activado: 408 CV (300 kW) y 476 CV (350 kW), respectivamente.

Al término del año 2020, pese a la ralentización que supuso la pandemia y los retrasos en la cadena de sunimistro, la cifra de ventas en todo el mundo había superado las 20.000 unidades. Este éxito por parte de la clientela tenía un reflejo en la crítica: el Taycan había conquistado más de 50 premios internacionales en los principales mercados para la marca, entre ellos el de coche más innovador del mundo.

En marzo de 2021 hubo una primera actualización gratuita para las unidades adquiridas antes de esa fecha. Entre las mejoras estaban la función Smartlift para las que tuvieran suspensión neumática. Hacía posible programar un incremento de la altura libre en puntos seleccionados, como un determinado badén o una rampa de un aparcamiento. También se implementaron mejoras para aumentar las prestaciones, la duración de la batería, el funcionamiento del navegador o el acceso a funciones bajo pedido, entre otras muchas.

En julio de 2022, cuando ya había más de 75.000 unidades del Taycan en todo el mundo, Porsche ofreció una segunda actualización gratuita para todos ellos. Las mejoras, que diferían según la fecha de producción, incluían un aumento en la eficiencia del sistema de propulsión, en el Porsche Communication Management (PCM), en Porsche Connect y en los sistemas de asistencia. También hacía posible la opción de incorporar bajo pedido funciones y equipamientos después de la compra, así como las actualizaciones remotas.

Otra dimensión: Taycan Cross Turismo

En marzo de 2018, durante el Salón de Ginebra, Porsche mostró el prototipo Mission E Cross Turismo.

En octubre de ese año, cuando faltaban once meses para el lanzamiento del Taycan, confirmó oficialmente que fabricaría esa nueva versión.

El comienzo del desarrollo fue muy rápido a partir de ese momento. En diciembre de 2018, Porsche mostró un prototipo virtual del modelo definitivo. Al igual que en el primero de los Taycan, presentó el estado de las fases finales del desarrollo con las unidades de preserie. “El mayor reto fue combinar los requisitos de deportividad con sus capacidades todoterreno”, señaló el Vicepresidente de la Gama, Stefan Weckbach. “El Cross Turismo debe conseguir un alto rendimiento en los circuitos y también desenvolverse con soltura entre piedras, barro y tierra”.

La presentación mundial del Taycan Cross Turismo se realizó en marzo de 2021. Compartía con el primer modelo aspectos técnicos como la red de 800 voltios, pero presentaba diferencias significativas. Con tracción total y una suspensión neumática adaptativa, podía circular fuera del asfalto. Además, el *pack* opcional Off-Road Design aumentaba 30 mm la altura sobre el suelo. La carrocería proporcionaba más espacio, con 47 milímetros más de altura en las plazas traseras y un maletero con hasta 1.200 litros de volumen. Asimismo, un portón trasero facilitaba el acceso a este maletero y lo hacía aún más funcional.

La gama en ese momento comprendía cuatro versiones, todas de tracción total, diferenciadas por potencia y equipamiento: Taycan 4 Cross Turismo, 4S, Turbo y Turbo S. La autonomía podía llegar a 456 kilómetros (ciclo WLTP) y la potencia hasta 761 CV (560 kW).

Como vehículo ideal para el uso en actividades en la naturaleza, Porsche ofrecía accesorios específicos para ello, como un soporte trasero especial para llevar hasta tres bicicletas que, además, no impedía abrir el portón.

Sport Turismo, el deportivo eléctrico más versátil

En enero de 2022, Porsche presentó la tercera carrocería del Taycan, el Sport Turismo. Tenía un chasis semejante al del Taycan original, pensado solo para carretera, con una carrocería de portón trasero propia del Cross Turismo. Por tanto, combinaba el dinamismo en carretera con la versatilidad proporcionada por un habitáculo mayor y de mejor accesibilidad.

El Sport Turismo contaba con las mismas variantes mecánicas que la berlina y aprovechaba su lanzamiento para estrenar una nueva versión que también sería común a ambas carrocerías, la GTS. Estas siglas, llenas de significado para Porsche desde el lanzamiento del 904 Carrera GTS en 1963, nombraban a un modelo situado entre medias del 4S y el Turbo que, además, fue el primer Taycan con una autonomía superior a 500 kilómetros (ciclo WLTP).

El Taycan en España y Portugal

“Desde el primer momento tuvimos unas expectativas muy altas con el Taycan; de hecho, cuando hicimos nuestras previsiones iniciales de ventas algunos pensaban que eran imposibles de cumplir”, comentó Tomás Villén, Director General de Porsche Ibérica, en enero de 2021. Sin embargo, durante el difícil año 2020 se entregaron 360 unidades en España y Portugal. La cifra aumentó hasta casi 600 en 2021 y la previsión es cerrar 2022 con ventas similares.

Un dato muy revelador del éxito del Taycan en la península es que constituye casi el 20 % de las ventas totales de Porsche Ibérica. Es decir, esa proporción en España y Portugal supera la media global. Solo se puede explicar este resultado por las iniciativas llevadas a cabo por Porsche Ibérica para extender la red de carga en toda la península, para divulgar las cualidades del coche eléctrico y para facilitar y estimular su utilización por distintos medios.

Actualmente, la gama Taycan cuenta con un total de catorce versiones repartidas entre tres carrocerías, lo que supone una oferta muy superior a la de cualquiera de sus competidores. La llegada de este modelo ha supuesto un nuevo hito en los casi 75 años de historia de Porsche. Con el paso del tiempo, la fecha de su lanzamiento al mercado será recordada como un momento trascendental en la singladura de la compañía, algo similar a lo que ocurrió en 1963 con la aparición del 911.

Consumption data

Taycan GTS Sport Turismo (Predecessor model)

Taycan Sport Turismo with Performance Battery (Predecessor model)

Taycan 4 Cross Turismo (Predecessor model)

Taycan 4S Cross Turismo (Predecessor model)

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).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-producto/es-porsche-taycan-2019-2022-porsche-iberica-30160.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/49429318-2b53-4b3e-ab2a-ae4c9ddad08b.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart