Conduciendo como se conduce un Porsche

23/08/2018 Una innovadora propulsión eléctrica y los valores eternos de Porsche ¿pueden estas dos cosas estar juntas?. Definitivamente, según Stefan Weckbach. responsable del desarrollo de la gama Taycan. El primer Porsche de propulsión puramente eléctrica abre la puerta a una nueva era, al tiempo que mantiene los valores clásicos de la marca de automóviles deportivos.

Los automóviles eléctricos no son, de momento, superventas ¿No es un poco pronto para lanzar el Taycan?

Ha llegado el momento. La movilidad eléctrica es ya una tradición en la casa: en la Exposición Mundial de París de 1900, Ferdinand Porsche presentó el Lohner-Porsche, un vehículo eléctrico con una autonomía de 50 kilómetros. Desde 2010 han aparecido variantes híbridas de los modelos Porsche, empezando por el Cayenne y siguiendo con el Panamera. En el mercado hay variantes híbridas enchufables de Porsche desde 2013. Con ello nos convertimos en el primer fabricante de automóviles de gama alta en ofrecer dentro de su gama tres híbridos enchufables. Entre tanto, existe una segunda generación de híbridos enchufables, capaces de recorrer 50 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico. El 918 Spyder es una prueba de lo que se puede conseguir cuando al motor atmosférico V8 de un deportivo lo complementa un motor síncrono en cada eje. Y con el Taycan estamos dando un paso natural hacia adelante; lanzaremos al mercado un automóvil totalmente eléctrico, sin renunciar a nuestros principios.

¿Cuál es exactamente la estrategia de electrificación de Porsche?

La electrificación es esencial en nuestra estrategia de producto, que descansa sobre tres pilares. El primero son los deportivos puros con motor de combustión; el segundo, los híbridos; y el tercer pilar apunta a un futuro de vehículos totalmente eléctricos. Con esta tríada nos proponemos cubrir toda la gama de productos y satisfacer a todos los clientes.

Entonces, ¿cree que es posible conceder al Taycan todas las virtudes de un vehículo Porsche?

Desde el principio tuvimos claro que un Porsche de propulsión eléctrica tenía que ser, igual que cualquier modelo de Porsche, el vehículo de características más deportivas en su segmento. También en su versión eléctrica, un Porsche debe cumplir los requisitos propios de la marca, por ejemplo, en lo relativo a dinámica de conducción longitudinal y transversal. Además, debe ser igualmente reconocible a primera vista, porque hemos trasladado a nuestros próximos vehículos eléctricos el ADN del diseño Porsche. Le puedo asegurar que el Taycan está a la altura de lo que se espera de un Porsche, desde la elección de los materiales y los componentes, hasta la calidad general del vehículo.

¿Se añadirán nuevas cualidades al Taycan?

El Taycan se conduce, se ve y se siente como un Porsche, solamente cambia el sistema de propulsión. Un automóvil eléctrico también puede ser puro y despertar emociones. Para nosotros no es ninguna incoherencia. Al contrario, con una tecnología de propulsión óptima y el concepto adecuado de vehículo se pueden afinar todavía más las características de un Porsche. Fíjese en el ejemplo de la batería situada bajo el piso: permite al Taycan rebajar al máximo el centro de gravedad, es incluso más bajo que el de un 911. Y si a ello le añadimos una distribución de pesos óptima entre ambos ejes, el Taycan es, en su diseño básico, un coche totalmente deportivo.

Los deportivos eléctricos suelen perder fuerza de propulsión después de varias aceleraciones fuertes…

No es el caso del Taycan, donde hemos implantado dos medidas para mantener las mismas prestaciones en todas las situaciones de marcha. Por un lado, a la hora de elegir los motores de tracción hemos optado por unos síncronos de imanes permanentes que proporcionan una elevada potencia en periodos largos; por lo tanto, las prestaciones se mantienen una y otra vez. Esto significa que se puede acelerar a fondo no una vez, sino varias veces consecutivas. Y lo mismo vale para una conducción a velocidad de crucero alta. Por otro lado, hemos desarrollado un sistema de refrigeración inteligente que evita posibles pérdidas de potencia por un aumento excesivo de la temperatura, proporcionando la refrigeración exacta a cada componente que la necesite.

Weckbach: “El Taycan se conduce como un Porsche, tiene la imagen de Porsche y se siente como un Porsche”

Para poder adaptarse al uso diario, los automóviles eléctricos deben tener una autonomía suficiente. Eso implica baterías relativamente pesadas que, a su vez, merman las prestaciones ¿Cómo han solucionado esta contradicción?

Uno de los retos a la hora de diseñar el Taycan ha consistido en encontrar el equilibro perfecto entre autonomía y rendimiento. En teoría, con una batería del tamaño adecuado se podría resolver el problema de la autonomía. Pero esta solución no entraría en los parámetros de Porsche debido al excesivo peso que ello implicaría. Nuestras soluciones se ajustan a la idea de “Intelligent Performance” (Prestaciones Inteligentes) que hemos querido transmitir al Taycan. Con eso conseguimos, por ejemplo, una autonomía eléctrica de más de 500 kilómetros, manteniendo simultáneamente un peso lo más reducido posible. Aquí son muy importantes una alta densidad de potencia y una alta eficiencia energética de la propulsión eléctrica. Esto significa, por un lado, que los motores eléctricos en sí pesan muy poco y, por otro, que el consumo de energía más reducido nos permite utilizar baterías más pequeñas y ligeras. Además, al desarrollar el Taycan también hemos apostado mucho por la aerodinámica; en el túnel de viento hemos peleado cada milésima en el coeficiente de resistencia. El Taycan tiene el nivel más bajo posible de resistencia al viento.

Con la arquitectura de 800 voltios para la tracción y la batería, Porsche ha escogido su propio camino

¿Cuáles han sido los motivos?

No sé si hemos elegido nuestro propio camino. Yo diría que hemos sido los primeros en tomar el buen camino para nuestras exigencias. Un Porsche de propulsión eléctrica no solamente tiene que ir rápido, sino que también debe poder cargarse rápido. Con la tecnología de 800 voltios, en algo más de 15 minutos se puede cargar energía suficiente para recorrer 400 kilómetros. Comparado con los sistemas actualmente existentes, supone la mitad de tiempo. Debido a la mayor tensión, también podemos hacer que el sistema eléctrico sea más ligero y compacto, con cables de menor diámetro y un conjunto más eficiente. Es otro ejemplo más de 'Intelligent Performance'.

¿La tensión más alta requiere también medidas de seguridad adicionales?

No. Comparado con la tensión de 400 voltios, que es utilizada desde hace tiempo en híbridos enchufables y vehículos eléctricos, con el sistema de 800 voltios no hay ninguna diferencia en términos de seguridad.

¿Los usuarios del Taycan dispondrán de suficientes puntos de carga?

Actualmente, Porsche colabora con otros fabricantes para crear un sistema de carga rápida para vehículos eléctricos en los principales ejes de comunicación europeos. Está previsto que en 2020 exista una red de más de 400 estaciones de carga. Al mismo tiempo, al incluir un transformador de alto voltaje aseguramos que el Taycan también pueda repostar en las estaciones de 400 voltios. Las posibilidades de carga de nuestro vehículo deportivo serán compatibles con los sistemas de tensión inferior.

¿Qué es lo que más le gusta de este coche?

Llevamos bastante tiempo sometiendo a prueba los prototipos y hemos recorrido muchos kilómetros con ellos. Ya en las fases iniciales, los primeros vehículos demostraron tener las características de conducción típicas de Porsche. La sensación era tan deportiva y su respuesta tan rápida que, desde el primer momento, nos sentimos como en casa. Y han pasado muchas cosas desde entonces.

¿Cuándo veremos al Taycan circulando oficialmente sobre el asfalto?

Porsche lo presentará a finales de 2019. Y puedo asegurarle que no será simplemente un coche eléctrico. Será un Porsche.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2019/es-porsche-taycan-mission-e-stefan-weckbach-interview-electro-mobility-christophorus-387-16828.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/989be4af-9b4c-4e33-b142-63a032311601.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com

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