



Tecnología que hace al Taycan Turbo GT el Porsche de serie más potente

21/01/2025 Con 900 amperios, el motor eléctrico del eje trasero recibe más energía eléctrica que nunca. Esto, unido a muchas otras mejoras, hace que el Taycan Turbo GT alcance valores superlativos.

El nuevo Taycan Turbo GT es el Porsche de serie más potente hasta la fecha. El sedán deportivo, especialmente orientado a las prestaciones, supera con creces la anterior marca en la gama de modelos totalmente eléctricos. El Taycan Turbo S, con 952 HP (700 kW), ya elevaba esa magnitud hasta un nivel excepcional.

Una tarea diferente

"Comprobamos que algunos clientes deseaban una versión aún más diámica", explica Christian Müller, Director Técnico de Proyectos para Vehículos Especiales Taycan en Porsche. "Una mejora de la

aceleración es uno de los aspectos clave para ello. Por eso abordamos esta cuestión en una fase muy temprana del desarrollo".

En comparación con el Turbo S, hay disponibles hasta 156 HP (115 kW) de empuje adicional durante un máximo de dos segundos. La cuestión es cómo conseguirlo con un propulsor eléctrico. En el caso de los motores de gasolina, como el clásico bóxer de seis cilindros, los procedimientos para el aumento de potencia son bien conocidos: más cilindrada, regímenes más altos, menor pérdida por rozamiento o incluso la turboalimentación. Con los motores eléctricos, sin embargo, la tarea es completamente distinta.

Müller y su equipo se centraron inicialmente en el transformador eléctrico para el eje trasero, el componente que convierte la corriente continua de la batería de alta tensión, con 105 kWh de capacidad, en corriente alterna para alimentar el motor eléctrico. En el Taycan Turbo S se utiliza un transformador (o inversor de impulsos) de 600 amperios. El nuevo componente del Turbo GT trabaja con hasta 900 amperios. En otras palabras, envía más energía eléctrica hacia el motor, como si fuera una bomba más potente. Asimismo, como material semiconductor del transformador se utiliza carburo de silicio en lugar de silicio. Esto reduce la pérdida de energía y permite una frecuencia de conmutación más rápida. El resultado: una eficiencia notablemente mejorada y, por consiguiente, un mayor rendimiento constante. "Es el no va más en el desarrollo actual", subraya Müller.

Sin embargo, estas medidas no fueron tan fáciles de aplicar como parece. "El nuevo transformador es más alto. Para integrarlo, tuvimos que cambiar la carrocería", explica Müller. "Esto dio lugar a una especie de 'cúpula de potencia' entre los pasos de rueda en el maletero trasero. La utilizamos como un atractivo compartimento portaobjetos y también la realizamos con la inscripción Turbo GT".

Trabajo intensivo en la transmisión de dos velocidades del eje trasero

La máquina síncrona de imanes permanentes y el nuevo transformador se han optimizado para la corriente de 900 A. Con su entrega de potencia hasta regímenes elevados, presenta las características de rendimiento típicas de Porsche. Los expertos de la marca dedicaron la misma atención a la transmisión de dos velocidades en el eje trasero: "En vista de la mayor carga causada por el elevado par motor de entrada, hemos aumentado la robustez de los componentes de la transmisión. Así, por ejemplo, hemos tratado adecuadamente las superficies de los pares de engranajes, adaptado los rodamientos y utilizado un embrague más resistente", explica Christian Müller. Los ingenieros pudieron realizar todo esto en el espacio disponible en la carcasa existente, que también recibió refuerzos adicionales. "A esto se añade una relación más larga, que utilizamos para alcanzar la velocidad máxima significativamente mayor de 305 km/h. Con ese fin también se ha modificado adecuadamente la transmisión en el eje delantero".

Para un deportivo de altas prestaciones como el Taycan Turbo GT, lo siguiente es especialmente cierto: solo la suma de todas las magnitudes da como resultado un conjunto coherente. Esto comprende la aerodinámica convenientemente adaptada, con unos bajos modificados y un nuevo spoiler delantero y

trasero; los frenos cerámicos ligeros; los neumáticos de verano de rendimiento especial; las llantas forjadas específicas de 21 pulgadas y otras medidas inteligentes de construcción ligera.

El Taycan Turbo GT con el paquete Weissach lleva esto al extremo, ya que prescinde de todo el equipamiento posible para obtener el máximo rendimiento en circuito, incluidos los asientos traseros. El resultado: un ahorro de peso de 70 kilogramos en comparación con el Turbo GT sin dicho paquete.

Temperamento fuerte

El temperamento que se logra con esta optimización integral del rendimiento es impresionante. Empuja constantemente con 789 HP (580 kW) y, con Launch Control, genera 1 034 HP (760 kW). Con *overboost*, durante un máximo de dos segundos, llega a 1 108 HP (815 kW). Con el paquete Weissach acelera hasta 100 km/h en 2,2 segundos, una décima menos que el Taycan Turbo GT de la misma potencia sin paquete Weissach. El biplaza solo necesita 6.4 segundos para alcanzar 200 km/h, 1.3 segundos menos que el Taycan Turbo S.

Si el conductor activa el denominado Modo Ataque, puede disponer de hasta 163 HP (120 kW) durante diez segundos (requisitos: carga superior al 30% y temperatura superior a 10 °C en la batería; disponibilidad optimizada en los modos de conducción Sport y Sport Plus a bajas temperaturas; solo se recomienda su uso en circuito). Sin embargo, no se suman a los 1 108 HP (815 kW), solo están disponibles independientemente del *overboost* y del Launch Control.

Christian Müller y su equipo han tomado esta función del Porsche 99X Electric de Fórmula E. Se puede volver a activar tras una pausa de cuatro segundos. "Con este límite de tiempo, mantenemos bajo control la carga térmica del motor y la batería", explica el Director Técnico de Proyectos para Vehículos Especiales Taycan.

Quien quiera experimentar todo el potencial del Taycan Turbo GT en pista puede prepararlo especialmente con el modo circuito. Entonces, el deportivo de altas prestaciones pone la batería a la temperatura de arranque óptima. En la variante Nordschleife de Nürburgring, por ejemplo, se trata de 13 °C. Christian Müller se ríe: "Los conductores del Taycan Turbo GT ya se pueden olvidar del calentamiento tradicional que se recomendaba en los deportivos con motor de combustión".

Información

Artículo publicado en el número 413 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Klaus-Achim Peitzmeier

Fotos: Rafael Krötz

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,

Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

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

Consumption data

Taycan Turbo GT with Weissach package (WLTP)*: Electrical consumption combined: 24.8 – 20.6 kWh/100 km; CO₂ emissions combined: 0 g/km; CO₂ class: A

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO₂ emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO₂Emissions 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_2.jpg](#)

Title: potencia-taycan-turbo-gt.jpg

Subline: Cuando se activa el Launch Control con overboost, el Taycan Turbo GT genera 1.108 CV (815 kW) durante un máximo de dos segundos. En el Modo Ataque, la potencia alcanza 952 CV (700 kW) durante diez segundos.

Path: [media/imágenes/img_3.jpg](#)

Title: Taycan Turbo GT with Weissach package, 2024, Porsche AG

Subline: En 2024, el Taycan Turbo GT con paquete Weissach consiguió récords en tres continentes. Marcó los mejores tiempos en los circuitos de Nürburgring, Laguna Seca y Shanghái.

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/es/2025/vehiculos/pla-tecnologia-propulsion-taycan-turbo-gt-38450.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/c664cad1-e269-43ac-aa38-b57d8820b8d6.zip>

External Links

<https://christophorus.porsche.com/es.html>