



PORSCHE

Communiqué de presse

4 septembre 2019

Un design épuré et une motorisation tout-électrique

Première mondiale du Porsche Taycan : une sportive repensée pour la durabilité

Toronto/Berlin/Fuzhou. Lors d'une première mondiale spectaculaire organisée simultanément sur trois continents, Porsche a présenté aujourd'hui au public sa première voiture de sport tout-électrique. « Le Taycan fait le lien entre notre tradition et l'avenir. Il écrit une nouvelle page de la *success story* de notre marque – une marque qui fascine depuis plus de 70 ans et séduit dans le monde entier, a expliqué Oliver Blume, président du directoire de Porsche AG, qui a inauguré cette première mondiale à Berlin. Ce jour marque le début d'une nouvelle ère. »

La berline sport à quatre portes réunit des caractéristiques Porsche telles que la performance, la connectivité et l'aptitude totale au quotidien en un tout extraordinaire. De même, des méthodes de production de pointe et le contenu technologique du Taycan en termes de durabilité et de digitalisation établissent de nouveaux standards. « Pour l'ère de l'électromobilité, nous avons promis une authentique Porsche – une voiture de sport sublime, qui non seulement séduit en termes de technologie et de dynamique de conduite, mais exerce aussi partout dans le monde la même fascination que ses devancières de légende. À présent, la voici », souligne Michael Steiner, membre du directoire de Porsche AG – Recherche et développement.

Baptisés Taycan Turbo S et Taycan Turbo, les premiers modèles de la nouvelle gamme sont le fer de lance de Porsche E-Performance. Ils comptent parmi les modèles de série les plus puissants de la gamme actuelle du constructeur

automobile. Des variantes moins puissantes du véhicule à transmission intégrale suivront cette année. Dès la fin de l'année prochaine s'y ajoutera un premier dérivé, le Taycan Cross Turismo. D'ici à 2022, Porsche investira plus de six milliards d'euros dans l'électromobilité.

L'alliance de la performance et de l'efficacité

Dans sa version de pointe Turbo S, le Taycan délivre jusqu'à 761 ch (560 kW) de puissance Overboost en combinaison avec la fonction de départ automatisé Launch Control, tandis que le Taycan Turbo fournit jusqu'à 680 ch (500 kW). Le Taycan Turbo S abat en 2,8 secondes le 0 à 100 km/h, le Taycan Turbo en 3,2 secondes. L'autonomie du Turbo S s'élève à 412 km, celle du Turbo à 450 km (selon la procédure WLTP). Les deux modèles à transmission intégrale affichent une vitesse maximale de 260 km/h.

Le Taycan est le premier véhicule de série à fonctionner sous une tension système de 800 V au lieu des 400 V habituels sur les autres voitures électriques. C'est un avantage pour les conducteurs de Taycan, en particulier en déplacement : en cinq minutes, le réseau de recharge rapide en courant continu leur permet de recharger leur batterie et de disposer de l'énergie nécessaire pour une autonomie pouvant atteindre 100 km (selon la procédure WLTP). Pour passer d'un état de charge SoC (State of charge) de 5 % à 80 %, il leur faut, dans des conditions idéales, 22,5 minutes. La capacité de charge maximale (Peak) s'élève à 270 kW et la capacité totale de la batterie Performance Plus à 93,4 kWh. À leur domicile, les conducteurs de Taycan peuvent confortablement recharger leur véhicule en courant alternatif jusqu'à 11 kW.

Le Porsche Taycan Turbo S et le Porsche Taycan Turbo peuvent être commandés dès maintenant. En Suisse, ils coûtent respectivement 194 900 CHF et 237 500 CHF – TVA et équipement spécifique au pays compris dans les deux cas. Les clients suisses bénéficient en outre d'une prolongation de garantie (2 + 2) ainsi que des options du Porsche Swiss Package, sans supplément de prix :

Taycan Turbo : Range Booster / pompe à chaleur, chargeur DC embarqué de 150 kW, direction assistée Plus, radio numérique, pare-brise teinté dégradé, assistance parking avec caméra de recul, pack Sport Chrono avec volant sport GT multifonctions, régulateur de vitesse adaptatif, Porsche Intelligent Range Manager, câble de charge (mode 3), assistance angles morts, airbags latéraux à l'arrière et rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement.

Taycan Turbo S : Range Booster / pompe à chaleur, chargeur DC embarqué de 150 kW, radio numérique, pare-brise teinté dégradé, assistance parking avec caméra de recul, régulateur de vitesse adaptatif, Porsche Intelligent Range Manager, accès confort, câble de charge (mode 3), assistance angles morts, climatisation automatique Advanced Climate Control (4 zones), éclairage d'ambiance, airbags latéraux à l'arrière et rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement.

Un design extérieur épuré porteur de l'identité Porsche

Par son design clair et épuré, le Taycan montre bien qu'une nouvelle ère a commencé. En même temps, il est indéniablement porteur de l'identité esthétique Porsche. De devant, il paraît particulièrement large et bas, avec des ailes fortement bombées. Sa silhouette est définie par une ligne de toit sportive, inclinée vers l'arrière. Autre caractéristique : les flancs profondément sculptés. Dans la tradition de la marque, la cabine élancée, le montant de lunette en retrait et les épaulements marqués des ailes soulignent fortement l'arrière du véhicule. S'y ajoutent des éléments innovants, comme la signature Porsche en design verre intégrée dans la bande lumineuse à l'arrière. La forme de base à l'aérodynamique optimisée (coefficient C_x à partir de 0,22) contribue très largement à réduire la consommation d'énergie et donc à augmenter l'autonomie.

Un design intérieur unique avec large bandeau d'écrans

Clairement structuré et doté d'une architecture complètement nouvelle, le cockpit marque véritablement le début d'une nouvelle ère. Le combiné d'instruments dégagé et incurvé constitue le point le plus élevé du tableau de bord, ce qui souligne clairement l'orientation vers le conducteur. Un écran central Infotainment de

10,9 pouces et un autre écran optionnel pour le passager sont combinés pour former une bande de verre à l'aspect d'écran noir (Black Panel). Les interfaces utilisateur ont toutes été entièrement repensées pour le Taycan. Le nombre des commandes matérielles classiques comme les commutateurs ou les boutons a été nettement réduit au profit d'un pilotage intelligent et intuitif – via une commande tactile ou une commande vocale, cette dernière répondant à la formule « Hey Porsche ».

Pour l'intérieur du Taycan, Porsche propose pour la première fois une variante d'équipement entièrement dépourvue de cuir. Les équipements de l'habitacle en matériau de recyclage innovant soulignent le caractère durable de la voiture de sport électrique. Des « range-pieds » – des renforcements dans la batterie au niveau du plancher arrière – assurent le confort d'assise à l'arrière et donnent au véhicule sa faible hauteur de caisse typique des voitures de sport. Le Taycan est doté de deux coffres, d'une contenance de 81 litres à l'avant et 366 litres à l'arrière.

Moteurs innovants et boîte à deux vitesses

Le Taycan Turbo S et le Taycan Turbo possèdent deux moteurs électriques particulièrement efficaces, placés sur l'essieu avant et l'essieu arrière. Il s'agit donc de véhicules à transmission intégrale. L'efficacité impressionnante des moteurs synchrones activés en permanence sert aussi bien l'autonomie que le rendement continu de l'entraînement. Moteur électrique, boîte de vitesses et onduleur à impulsions sont rassemblés en un module d'entraînement compact. Ces modules ont la densité de puissance la plus élevée (en kW par litre d'espace) de tous les entraînements électriques proposés à ce jour sur le marché. Ces moteurs électriques ont pour particularité l'enroulement « Hairpin » (littéralement « épingle à cheveux ») des bobines de stator. Cette technologie permet d'intégrer davantage de cuivre dans le stator, ce qui augmente la puissance et le couple pour un même volume.

La boîte à deux vitesses montée sur l'essieu arrière est une innovation développée par Porsche. La première vitesse procure au Taycan une accélération encore plus puissante dès le départ, la seconde vitesse à rapport long assurant quant à elle une efficacité et des réserves de puissance élevées, y compris à très grandes vitesses.

Des systèmes de châssis à interconnexion centralisée

Pour le châssis du Taycan, Porsche utilise un système de commande à interconnexion centrale. Le régulateur de châssis intégré Porsche 4D Chassis Control analyse et synchronise tous les systèmes de châssis en temps réel. Les systèmes de châssis innovants comprennent une suspension pneumatique adaptative à trois chambres incluant le réglage électronique des amortisseurs PASM (Porsche Active Suspension Management) et l'antiroulis électromécanique Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) doté du Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). La régulation de la transmission intégrale à deux moteurs électriques ainsi que le système de récupération d'énergie sont uniques en leur genre. Bien plus élevée que chez la concurrence, la puissance de récupération peut atteindre 265 kW. Les essais de conduite ont montré qu'au quotidien, environ 90 % des phases de freinage ne font intervenir que les moteurs électriques – sans activation supplémentaire des freins de roue hydrauliques.

Le profil des différents programmes de conduite suit fondamentalement la même philosophie que pour les autres gammes Porsche. S'y ajoutent des réglages spéciaux qui permettent de tirer pleinement parti de l'entraînement tout-électrique. Le conducteur a le choix entre quatre modes de conduite : « Range », « Normal », « Sport » et « Sport Plus ». De plus, en mode « Individual », certains systèmes peuvent être configurés au choix du conducteur.

Une première mondiale en simultané sur trois continents

La première mondiale du Porsche Taycan a eu lieu simultanément en Amérique du Nord, en Chine et en Europe. Ces trois continents constituent les débouchés les plus importants de la nouvelle voiture de sport électrique. De plus, les sites choisis sont représentatifs de trois formes d'énergie durable : les chutes du Niagara à la frontière entre l'État nord-américain de New York et la province canadienne de l'Ontario pour l'énergie hydraulique, le parc solaire allemand de Neuhardenberg près de Berlin pour l'énergie solaire, et le parc éolien de Pingtan, une île située à environ 150 kilomètres de la ville chinoise de Fuzhou, dans la province du Fujian, pour l'énergie éolienne. Ce sont là des forces naturelles que l'homme appréhende de ses cinq sens, tout

comme l'impressionnant déploiement de puissance de la première voiture de sport tout-électrique de Porsche. Ce triple événement exceptionnel a été retransmis en direct dans le monde entier sur le site web NewsTV.porsche.

De plus amples informations ainsi que des vidéos et des visuels sont disponibles sous presse.porsche.ch dans la Porsche Newsroom : newsroom.porsche.de

Taycan Turbo S : consommation électrique en cycle mixte 26,9 kWh/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte 0 g/km ; émissions de CO₂ liées à la fourniture de courant électrique 37 g/km ; équivalent essence 3,0 ; classe d'efficacité énergétique B

Taycan Turbo : consommation électrique en cycle mixte 26,0 kWh/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte 0 g/km ; émissions de CO₂ liés à la fourniture de courant électrique 36 g/km ; équivalent essence 2,9 ; classe d'efficacité énergétique B

La valeur moyenne des émissions de CO₂ de tous les véhicules neufs vendus en Suisse s'élève à 137 g/km.

Les valeurs de consommation et d'émission de CO₂ ont été calculées selon la nouvelle procédure WLTP. Pour le moment, ce sont encore les valeurs NCEC correspondantes qui doivent être indiquées. Ces valeurs ne sont pas comparables aux valeurs déterminées selon la procédure NCEC en vigueur jusqu'à présent.