

PORSCHE

Le nouveau Porsche Taycan

Dossier de presse

Contenu

Les points forts	5
Plus haut, plus vite, plus loin	5
En résumé	9
Taycan : des améliorations dans quasi tous les domaines	9
L'entraînement	13
Une conduite encore plus dynamique	13
Autonomie et recharge	16
Jusqu'à 678 kilomètres avec une seule charge	16
Le châssis	20
Une précision de conduite optimisée, une meilleure dynamique de conduite et un plus grand confort	20
Porsche Active Ride	23
Moins de roulis et de tangage pour plus de performance	23
Phares à LED Matrix et systèmes d'assistance à la conduite	25
Un meilleur soutien au conducteur dans de nombreux cas de figure	25
Expérience de conduite et connectivité	27
Un concept d'affichage et de commande revisité	27
Trois variantes de carrosserie	30
Trois, pour répondre à tous les besoins de mobilité	30
Équipements	31
Une gamme de série considérablement élargie	31
Design	33
Une modernisation efficace	33
Différences pour les modèles Turbo	35
Des teintes exclusives pour le Taycan Turbo et le Taycan Turbo S	35
Production et durabilité	37
Made in Zuffenhausen	37

Consommation électrique et émissions

Taycan

Consommation électrique en cycle mixte : 20,0 – 16,7 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 503 – 678 km ; autonomie électrique en ville : 569 – 821 km

Taycan 4S

Consommation électrique en cycle mixte : 20,9 – 17,7 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 474 – 642 km ; autonomie électrique en ville : 528 – 705 km

Taycan Turbo

Consommation électrique en cycle mixte : 20,5 – 18,0 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 557 – 630 km ; autonomie électrique en ville : 607 – 683 km

Taycan Turbo S

Consommation électrique en cycle mixte : 20,5 – 17,9 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 558 – 630 km ; autonomie électrique en ville : 612 – 691 km

Taycan 4 Cross Turismo

Consommation électrique en cycle mixte : 22,0 – 18,7 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 517 – 613 km ; autonomie électrique en ville : 588 – 693 km

Taycan 4S Cross Turismo

Consommation électrique en cycle mixte : 22,0 – 18,8 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 517 – 610 km ; autonomie électrique en ville : 588 – 690 km

Taycan Turbo Cross Turismo

Consommation électrique en cycle mixte : 22,0 – 19,1 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 515 – 597 km ; autonomie électrique en ville : 585 – 668 km

Taycan Turbo S Cross Turismo

Consommation électrique en cycle mixte : 22,0 – 19,1 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 516 – 596 km ; autonomie électrique en ville : 589 – 675 km

Taycan Sport Turismo

Consommation électrique en cycle mixte : 20,9 – 17,6 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 477 – 650 km ; autonomie électrique en ville : 553 – 808 km

Taycan 4S Sport Turismo

Consommation électrique en cycle mixte : 21,8 – 18,5 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 449 – 616 km ; autonomie électrique en ville : 512 – 693 km

Taycan Turbo Sport Turismo

Consommation électrique en cycle mixte : 21,6 – 18,8 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 528 – 606 km ; autonomie électrique en ville : 590 – 672 km

Taycan Turbo S Sport Turismo

Consommation électrique en cycle mixte : 21,5 – 18,9 kWh/100 km (WLTP) ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 0 g/km (WLTP) ; autonomie électrique : 529 – 604 km ; autonomie électrique en ville : 594 – 678 km

Toutes les données se réfèrent au modèle UE.

Tous les véhicules neufs proposés par Porsche sont homologués WLTP. Les valeurs officielles NEDC, dérivées des valeurs WLTP, ne sont plus disponibles pour les véhicules neufs depuis le 1^{er} janvier 2023 et ne peuvent donc plus être indiquées. Pour obtenir plus d'informations sur les valeurs officielles de consommation et d'émissions de CO₂ des véhicules particuliers neufs, veuillez consulter le guide de la consommation de carburant, des émissions de CO₂ et de la consommation électrique des véhicules particuliers neufs (« Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen »), disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la société allemande DAT.

Les points forts

Plus haut, plus vite, plus loin

- **Des performances de conduite encore plus sportives.**

Tous nos nouveaux modèles garantissent une accélération nettement plus rapide que leurs prédécesseurs. Deux exemples, situés aux deux extrémités de notre gamme, en témoignent : berlines résolument sportives, le Taycan et le Taycan Turbo S sont capables de passer de zéro à 100 km/h en respectivement 4,8 et 2,4 secondes, soit un gain de respectivement 0,6 seconde et 0,4 seconde par rapport à leurs prédécesseurs. Grâce à la nouvelle fonction Push-to-Pass (Appuyer pour dépasser)¹ du pack Sport Chrono, il est possible d'obtenir, d'une simple pression sur un bouton, un surcroît de puissance pouvant atteindre 70 kW pendant dix secondes, selon le modèle. Les valeurs d'accélération plus sportives sont le résultat de la puissance du système, qui est généralement plus élevée. Ainsi, le Taycan de base offre 60 kW de plus qu'auparavant. Quant au Taycan Turbo S, l'utilisation de la fonction de départ automatisé Launch Control lui permet de gagner 140 kW.

- **Jusqu'à 35 % d'autonomie en plus par rapport à son prédécesseur.**

Selon la variante de carrosserie choisie et la motorisation, l'autonomie peut atteindre 678 kilomètres, soit 175 kilomètres de plus ou 35 %, selon la norme WLTP. En comparaison avec son prédécesseur, le nouveau Taycan présente un double avantage : il nécessite moins d'arrêts de charge sur les longs trajets et il se recharge plus rapidement. Par exemple, une borne de recharge en courant continu (CC) de 800 volts permet de charger le Taycan jusqu'à 320 kW, ce qui représente 50 kW de plus qu'auparavant. Grâce à la plus grande robustesse du chargeur, il est même possible d'atteindre des puissances de charge élevées de plus de 300 kW pendant cinq minutes. En outre, la fenêtre de recharge rapide de la nouvelle batterie Performance a pu être considérablement élargie et des puissances de charge très élevées peuvent être obtenues plus rapidement, même à basses températures. Cela permet, selon le profil de conduite, de réduire de moitié le temps de charge pour passer de dix à 80 % par rapport au modèle précédent. Sur la première génération du Taycan, le temps de charge pour passer de dix à 80 % du SoC (State of Charge, ou état de charge)

¹ Compatible avec la batterie Performance Plus. Non disponible sur le Taycan 4 Cross Turismo et sur les versions 2WD du Taycan et du Taycan Sport Turismo.

avec une température de batterie de 15 °C était de 37 minutes. Dans des conditions identiques, les modèles de Taycan repensés atteignent ce niveau de charge en seulement 18 minutes, alors même que la capacité de la batterie est supérieure.

- **Un nouveau châssis actif.**

Tous les nouveaux modèles de Taycan sont équipés en série d'un châssis à suspension pneumatique adaptatif. Le nouveau châssis Porsche Active Ride peut être commandé en option sur les versions à transmission intégrale. Ce système permet d'allier confort et dynamique de conduite comme jamais auparavant. Le châssis maintient la carrosserie du Taycan à l'horizontale en permanence, même lors de manœuvres dynamiques de freinage, de braquage et d'accélération. Dans des conditions de circulation fluides, le système absorbe presque complètement les irrégularités. Dans des situations de conduite dynamiques, le châssis Porsche Active Ride garantit une adhérence parfaite grâce à une répartition équilibrée des charges des roues. Si le mode correspondant est activé, le châssis peut surcompenser les mouvements de tangage et de roulis afin de réduire les effets des accélérations sur les occupants.

- **Une efficacité exceptionnelle.**

Plusieurs facteurs entrent en jeu dans l'amélioration simultanée des performances et de l'efficacité : une chaîne cinématique renforcée avec un nouveau moteur d'essieu arrière offrant un surcroît de puissance de 80 kW sur tous les modèles, un onduleur à impulsions repensé utilisant un logiciel optimisé, des batteries plus performantes, un concept thermique révisé, une pompe à chaleur de nouvelle génération et une stratégie de récupération et de traction intégrale optimisée. La puissance de récupération maximale en cas de décélération à une vitesse élevée a augmenté de plus de 30 %, passant de 290 à jusqu'à 400 kW. Toutes les versions possèdent désormais de série des jantes à l'aérodynamique optimisée et des pneumatiques à faible résistance au roulement. De nouvelles jantes et de nouveaux pneumatiques ont été spécialement développés à cet effet pour les circonférences de 21 pouces.

- **Des équipements nettement améliorés pour un poids réduit.**

Les modèles pèsent jusqu'à 15 kilogrammes de moins, alors même que l'équipement de série a été complété². Ainsi, l'éclairage d'ambiance, l'assistance au stationnement incluant la caméra de recul, les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement avec éclairage d'alentour, le Porsche Intelligent Range Manager (PIRM), la pompe à chaleur et son nouveau concept de refroidissement, le compartiment Smartphone pour une charge sans fil, la trappe de recharge électrique du côté passager et du côté conducteur, l'interrupteur du mode de conduite et la direction assistée Servotronic Plus sont désormais de série. Même les modèles Taycan de base offrent désormais de série une suspension pneumatique adaptative et des baguettes de seuil de porte en aluminium. En marge des équipements optimisés, l'amélioration passe aussi par une batterie offrant une capacité énergétique plus élevée pour un poids moindre.

- **Un design encore plus séduisant.**

Avec de nouveaux éléments avant et arrière, mais aussi de nouveaux phares et pare-chocs, les experts du style Porsche ont encore affiné le design net et épuré du Taycan. Les nouvelles ailes équipées de phares situés plus bas viennent souligner la largeur du Taycan. Équipés de la technologie HD-Matrix haute résolution, les nouveaux phares disponibles en option arborent une esthétique détaillée et reproduisent le graphisme à quatre points caractéristique de Porsche, même de nuit. Le monogramme Porsche avec sa bande lumineuse à l'arrière est réalisé en finition vitrée en trois dimensions. Pour la première fois, il est disponible en option dans une version éclairée avec des animations pour saluer le conducteur. Grâce notamment à la couleur contrastante Turbonite, les modèles Turbo et Turbo S se distinguent désormais encore plus visuellement des autres versions, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.

- **Un concept d'affichage et de commande repensé.**

Le combiné d'instruments, l'écran central et l'écran en option du côté passager sont dotés d'une interface utilisateur optimisée offrant des fonctions supplémentaires. Le commutateur de mode présent sur le volant est à présent de série. Pour les modèles Taycan équipés du pack Sport Chrono et de la batterie Performance Plus, un bouton spécial commandant la

² Données concernant le Taycan Turbo en comparaison avec son prédécesseur.

fonction Push-to-Pass se trouve sur le commutateur de mode. Grâce au nouveau levier de commande situé à gauche derrière le volant, l'utilisation des systèmes d'assistance au pilote est désormais encore plus intuitive. Les fonctionnalités d'Apple CarPlay ont été intégrées plus profondément dans les affichages et fonctions du véhicule. La nouvelle fonction de vidéo embarquée permet de regarder des vidéos en streaming sur l'écran central et sur celui du passager.

En résumé

Taycan : des améliorations dans quasi tous les domaines

Plus rapide, plus haut, et plus loin, Porsche a totalement repensé le Taycan. Cette sportive électrique se distingue de son prédécesseur dans tous les domaines. Les nouveaux modèles sont plus puissants, offrent une autonomie accrue, accélèrent plus vite et se rechargent plus rapidement, tout en étant plus robustes. Porsche a, en outre, affiné le design et mis l'accent sur la différence des modèles Turbo. Toutes les versions du Taycan disposent d'équipements de série encore plus complets et offrent la « Porsche Driver Experience » de dernière génération. L'expérience de conduite « Porsche Driver Experience » se caractérise par une présentation entièrement numérique, de nombreuses possibilités de personnalisation et une utilisation intuitive.

Les trois variantes de carrosserie profitent dès le départ de ces modifications étendues : la berline sportive Taycan, le polyvalent Taycan Cross Turismo avec son pack Design tout-terrain, et le sportif Taycan Sport Turismo. Quatre motorisations sont proposées pour chacune de ces variantes, et il existe en outre des variantes en version propulsion arrière ou transmission intégrale. Selon les prévisions, ces versions revisitées seront disponibles dans les centres Porsche au printemps 2024.

Dans la continuité de la production en série, les ingénieurs en développement et les pilotes d'essai ont parcouru plus de 3,6 millions de kilomètres autour du globe, à bord de véhicules d'essai camouflés pour améliorer encore et toujours les modèles sportifs tout électriques de Porsche. Depuis le lancement du Taycan, la marque en a produit près de 150 000 unités. À l'heure actuelle, les principaux marchés pour le Taycan sont les États-Unis, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la Chine.

« Avec le Taycan, nous sommes entrés dans la nouvelle ère de l'électromobilité fin 2019. D'emblée, il s'est révélé être un "gamechanger" et un précurseur innovant dans le segment des véhicules électriques », explique Kevin Giek, directeur de la gamme. « Avec cette profonde refonte du Taycan, nous écrivons aujourd'hui un nouveau chapitre dans cette histoire marquée par le succès. En termes de performance, la gamme atteint un nouveau niveau, offrant ainsi une dynamique de conduite et un plaisir de conduire incomparables.

Dans le même temps, nous avons pu améliorer de manière décisive l'efficacité, l'autonomie, l'aptitude à l'utilisation quotidienne et le confort. »

Chiffres, données et faits : les principales améliorations

Tous les modèles profitent d'une accélération encore plus rapide. La berline sportive Taycan Turbo S peut, par exemple, passer de zéro à 100 km/h en 2,4 secondes seulement. Elle gagne ainsi 0,4 seconde par rapport à son prédécesseur. La berline sportive de base accélère de zéro à 100 km/h en 4,8 secondes, soit un gain de 0,6 seconde.

Avec sa traction arrière et sa batterie Performance Plus, la berline sportive Taycan est la championne de l'autonomie : avec une batterie entièrement chargée, elle peut parcourir jusqu'à 678 kilomètres selon la norme WLTP, soit 175 kilomètres de plus qu'auparavant.

Une borne de recharge rapide en courant continu (CC) dotée de la technologie de 800 volts permet de charger le Taycan jusqu'à 320 kW, ce qui représente 50 kW de plus qu'auparavant. Le temps de charge nécessaire pour passer de dix à 80 % du SoC se réduit ainsi à moins de 18 minutes, même lorsque les conditions de charge ne sont pas idéales. En outre, la fenêtre de recharge rapide de la nouvelle batterie Performance a pu être considérablement élargie. Il est ainsi possible d'atteindre des puissances de charge supérieures à 300 kW en cinq minutes, et des puissances de charge très élevées peuvent être obtenues plus rapidement, même à basses températures. Cela permet, selon le profil de conduite, de réduire de moitié le temps de charge nécessaire pour passer de dix à 80 %, par rapport au modèle précédent. Sur la première génération du Taycan, le temps de charge pour passer de 10 à 80 % du SoC avec une température de batterie de 15 °C était de 37 minutes. Dans des conditions identiques, les modèles de Taycan repensés atteignent ce niveau de charge en seulement 18 minutes, alors même que la capacité de la batterie est supérieure.

Le nouveau moteur électrique présent sur l'essieu arrière du Taycan offre un surcroît de puissance de 80 kilowatts et un allègement de 10,4 kilogrammes par rapport au composant précédemment utilisé.

La batterie Performance Plus a désormais une capacité énergétique brute de 105 kWh, contre 93 kWh auparavant.

La puissance de récupération maximale en cas de décélération à vitesse élevée passe de 290 à 400 kW.

Les feux de route haute performance des phares à LED HD-Matrix disponibles en option offrent des fonctions innovantes telles que l'éclairage des voies de circulation, l'éclairage des chantiers et des passages étroits ainsi que les feux de route adaptatifs sur autoroute. Les phares Pro sont composés de plus de 32 000 micro-LED orientables individuellement. Les feux de route adaptatifs sur autoroute peuvent éclairer la chaussée sur plus de 600 mètres. Ces phares produisent une lumière claire, homogène et précise qui s'adapte de manière dynamique et instantanée à chaque situation de conduite. La puissance d'éclairage est recalculée toutes les 16 millisecondes.

Grâce à la nouvelle fonction Push-to-Pass³ du pack Sport Chrono, il suffit d'une simple pression sur un bouton pour profiter d'un surcroît de puissance pouvant atteindre 70 kW pendant dix secondes, selon le modèle.

Avec le nouveau système d'assistance à la conduite 3D, le pilote du Taycan peut désormais choisir parmi six vues différentes sur le combiné d'instruments.

De nouvelles améliorations ont été apportées au planificateur de charge Porsche. La planification des itinéraires se fait à présent en ligne et peut être jusqu'à trois fois plus rapide.

Le Porsche Charging Service permet d'accéder à de nombreux points de recharge de différents fournisseurs dans le monde entier. Actuellement, près de 600 000 points de recharge sont intégrés en Europe, dans 24 pays.

³ Compatible avec la batterie Performance Plus. Non disponible sur le Taycan 4 Cross Turismo et sur les versions 2WD du Taycan et du Taycan Sport Turismo.

L'entraînement

Une conduite encore plus dynamique

Les modèles Taycan ont toujours été sportifs, mais ils le sont encore plus aujourd'hui. Ainsi, tous les modèles revisités profitent d'une accélération bien plus rapide par rapport à leurs prédécesseurs. Voici deux exemples : La berline sportive Taycan n'a besoin que de 4,8 secondes pour passer de zéro à 100 km/h, soit 0,6 seconde de moins qu'auparavant. Autre berline sportive, le Taycan Turbo S atteint quant à lui les 100 km/h départ arrêté en seulement 2,4 secondes, soit 0,4 seconde de moins que son prédécesseur. Tous les modèles disposent en outre d'une autonomie nettement plus importante : selon la variante de carrosserie et la motorisation, on atteint les 678 kilomètres selon la norme WLTP (voir le chapitre Recharge). Même le châssis Porsche Active Ride en option contribue de manière décisive à une performance encore plus dynamique (voir le chapitre consacré à ce dernier).

Plusieurs facteurs entrent en jeu dans l'amélioration simultanée des performances et de l'efficacité : une chaîne cinématique renforcée avec un nouveau moteur d'essieu arrière, un onduleur à impulsions repensé utilisant un logiciel optimisé, des batteries plus performantes, un concept thermique révisé, une pompe à chaleur de nouvelle génération et une stratégie de récupération et de traction intégrale optimisée.

Dans l'ensemble, la dernière génération du Taycan est nettement plus puissante. Voici les données en termes de puissance overboost lors de l'utilisation de la fonction de départ automatisé Launch Control⁴ :

- Taycan⁵ : 300/320 kW
- Taycan 4S⁵ : 400/440 kW
- Taycan Turbo : 650 kW
- Taycan Turbo S : 700 kW

⁴ Données concernant l'ensemble des modèles de carrosserie, sauf mention contraire.

⁵ Avec une batterie Performance/Performance Plus.

Batterie Performance Plus avec capacité énergétique accrue

Tous les nouveaux modèles de Taycan équipés d'une batterie Performance Plus présentent, au niveau du soubassement, une batterie lithium-ion affichant une capacité énergétique brute d'environ 105 kWh. Les 33 modules comptent au total 396 cellules pouch. Le rapport de mélange du nickel, du cobalt et du manganèse est de 8:1:1.

La chimie améliorée des cellules des batteries permet d'accroître la capacité énergétique, de réduire la résistance interne et d'augmenter les courants de charge et de décharge. Ces derniers offrent une puissance de charge supérieure. Différentes mesures visant à optimiser le poids, comme la protection anti-encastrement en composite en fibre de verre, améliorent la robustesse et permettent d'alléger la batterie de neuf kilogrammes.

Un nouveau moteur électrique sur l'essieu arrière

L'essieu arrière est désormais doté d'un nouveau moteur électrique. Il offre un surcroît de puissance (qui peut atteindre 80 kW) et un meilleur couple (plus 40 Nm) et pèse environ dix kilogrammes de moins que l'ancien groupe moteur.

Pour atteindre ce résultat, le moteur électrique a été optimisé jusque dans les moindres détails : Le circuit magnétique a été repensé, notamment en positionnant les aimants du rotor sur une double tôle en V : le nouveau rotor possède ainsi des aimants segmentés. En clair, cela signifie que plusieurs aimants fins sont reliés entre eux par des adhésifs électriquement isolants. Cela permet de réduire les pertes au niveau du champ magnétique. Le stator et le boîtier extérieur ont également été repensés, ce qui a pour principal effet une optimisation du rapport poids/puissance.

L'onduleur a été perfectionné grâce un logiciel optimisé qui permet de piloter les moteurs électriques de manière plus efficace. Porsche a, par ailleurs, amélioré sa stratégie de transmission intégrale, de sorte que le moteur électrique avant peut être déconnecté électriquement plus souvent pour en améliorer l'efficacité. Cela intervient à chaque fois que la traction, la dynamique de conduite et la stabilité de conduite le permettent. Si nécessaire, le moteur électrique avant peut se réactiver en quelques millisecondes, par exemple lors d'une accélération ou de la récupération d'énergie.

Une puissance de récupération pouvant atteindre 400 kW

La récupération a été elle aussi renforcée, même si Porsche reste fidèle à la stratégie consistant à la contrôler principalement via la pédale de frein. L'énergie est désormais récupérée plus souvent et avec une puissance encore plus élevée. Ainsi, dans la plage de vitesse inférieure, il a été possible d'augmenter d'environ 15 % la puissance de décélération maximale générée par la récupération. La puissance de récupération maximale en cas de décélération à vitesse élevée augmente quant à elle d'environ 30 %, passant de 290 kW à 400 kW.

La gestion thermique optimisée contribue également à renforcer l'efficacité. La pompe à chaleur offre une plus grande puissance de chauffage et peut preconditionner l'habitacle et la batterie haute tension encore plus rapidement. De la même manière, une puissance frigorifique plus élevée permet de refroidir plus rapidement la batterie, même en cas de températures extérieures élevées, de sorte que celle-ci peut être rechargée avec plus de puissance. Les tuyaux du liquide de refroidissement sont désormais placés de manière à ce que la chaleur dégagée par le groupe motopropulseur puisse être utilisée encore plus efficacement pour le chauffage de l'habitacle. En outre, l'architecture du réseau de bord a été conçue pour être encore plus efficace. Ainsi, le compresseur de climatisation et d'autres composants fonctionnent sur le niveau de tension de 800 volts au lieu de 400 volts précédemment, ce qui réduit les pertes de conversion.

Autonomie et recharge

Jusqu'à 678 kilomètres avec une seule charge

En matière de recharge, les clients de Porsche profitent à plusieurs égards de l'importante amélioration de la gamme : le nouveau Taycan nécessite encore moins d'arrêts de charge que son prédécesseur et se recharge à la fois plus rapidement et plus confortablement, à la maison ou sur une borne de recharge. En chiffres : Selon la variante de la carrosserie et la motorisation choisies, l'autonomie WLTP atteint désormais 678 kilomètres, soit une amélioration de 175 kilomètres ou 35 %.

En comparaison avec son prédécesseur, le nouveau Taycan présente un double avantage : il nécessite moins d'arrêts de charge sur les longs trajets et il se recharge plus rapidement. Par exemple, une borne de recharge en courant continu (CC) de 800 volts permet de charger le Taycan jusqu'à 320 kW, ce qui représente 50 kW de plus qu'auparavant. Grâce à la plus grande robustesse du chargeur, il est même possible d'atteindre ces puissances de charge élevées de plus de 300 kW pendant cinq minutes. Ainsi, le temps de charge nécessaire pour passer de 10 à 80 % du SoC (State of Charge ou état de charge) diminue de près de quatre minutes pour s'établir à 18 minutes, malgré une capacité de batterie supérieure de 12 %.

Des temps de charge plus courts grâce à la nouvelle architecture de la recharge

En marge de la batterie Performance, Porsche a également fait évoluer de manière significative l'architecture de recharge. Le Combined Booster Charge (CBC, booster chargeur combiné) nouvellement développé remplace le convertisseur CC/CC ainsi que le booster HV de la première génération. Grâce à ses modules de puissance revisités et à un concept de refroidissement optimisé, il est désormais possible d'atteindre une puissance de charge de 320 kW sur des bornes de 800 volts, soit 50 kW de plus qu'avec le modèle précédent. Les bornes de recharge de 400 volts permettent quant à elles une recharge jusqu'à 150 kW. Le temps de charge est d'environ 35 minutes.

Le CBC est également doté d'une unité d'alimentation (PDU). Celle-ci fait office d'interface avec l'infrastructure de recharge en courant continu (CC) et est utilisée comme répartiteur du réseau de traction à l'avant du véhicule lors de la recharge.

Le chargeur en courant alternatif (CA) embarqué de 11 kW de série a été doté d'un nouveau contrôleur pour offrir un processus de charge plus robuste. Le nouveau logiciel initie plus vite la communication avec la borne de recharge et autorise ainsi plus rapidement le processus de recharge.

Trappe de recharge électrique : désormais en série sur tous les modèles Taycan

La trappe de recharge électrique est à présent de série. Comme toujours, l'ouverture et la fermeture de l'extérieur sont commandées par des capteurs actionnés d'un geste de la main, tandis que depuis l'intérieur, la commande se trouve sur le panneau de commande de la console centrale. La base de chargement revisitée permet de verrouiller et de déverrouiller plus facilement la prise servant à la recharge. Lorsque la fiche est débranchée, la trappe de recharge électrique se ferme automatiquement. La trappe de recharge est donc conçue pour fonctionner même en cas de givre et de neige.

La prise de chargement est éclairée, ce qui facilite l'utilisation dans des conditions de faible visibilité. Un indicateur dans la trappe de recharge fournit des informations sur le processus de chargement. Parmi les huit possibilités d'affichage, on compte désormais ceux pour la charge mise en pause et l'initialisation.

Une planification plus rapide des itinéraires et une structure plus claire Porsche Charging Planner

Le planificateur de charge « Porsche Charging Planner » aide le conducteur lors de la planification des arrêts de recharge et tient compte du trafic, du temps de trajet et de la durée de recharge le long de l'itinéraire. Le calcul est désormais effectué en ligne de manière standard, ce qui permet d'obtenir le résultat trois fois plus vite qu'avec le modèle précédent. Si la connectivité vient à faire défaut, le calcul est réalisé hors ligne dans le véhicule. Le réglage de l'optimisation des itinéraires dans le mode de conduite peut également se faire depuis le menu « Planning de charge ». Dans les modes d'assistance « Conduite assistée » et « Limiteur », la vitesse de croisière maximale calculée est automatiquement prise en compte.

De plus, le Charging Planner joue un rôle essentiel pour la recharge rapide. Lorsque le système de guidage est actif, il assure une meilleure préparation de la batterie au processus de charge à venir.

Le Charging Planner propose une structure plus claire. Ainsi, les conducteurs peuvent désormais présélectionner le niveau de charge minimum souhaité à destination dans le moniteur d'itinéraire dans la vue cartographique. Le réglage s'effectue à l'aide d'un curseur virtuel sur l'écran central. Lors de la planification d'un itinéraire, il est possible de privilégier ou d'exclure des points de recharge en fonction de critères tels que la puissance de recharge et la compatibilité Plug and Charge des bornes (ce que l'on appelle le « blacklistage »). À l'avenir, les parcs de charge disposant de plusieurs points de recharge rapide offrant une puissance de charge supérieure à 150 kW seront systématiquement privilégiés lors de la planification d'un itinéraire.

La dernière version du Charging Planner contient en outre des informations plus complètes sur les points d'intérêt (POI). Elle indique par exemple combien de temps les points de recharge sont ouverts et si des toilettes et des restaurants sont disponibles à proximité. Le nombre de bornes de recharge libres est également affiché.

La fonction Plug and Charge offre toujours un grand confort lors de la recharge. Le conducteur n'a plus qu'à brancher le câble de recharge aux points de recharge appropriés et à veiller à ce que la prise soit verrouillée. Le Taycan se charge de l'authentification, du démarrage de la charge et du paiement en communiquant avec le système de charge à l'aide de certificats installés dans le véhicule.

En savoir plus sur le Porsche Charging Service

Le Porsche Charging Service permet d'accéder aux points de recharge de différents fournisseurs dans le monde entier. Actuellement, près de 600 000 points de recharge sont intégrés en Europe, dans 24 pays. Sur l'ensemble de ce parc, environ 35 000 points de recharge offrent une puissance de charge supérieure ou égale à 150 kW. Cela inclut également les presque 600 stations de recharge rapide que compte actuellement le réseau IONITY en Europe. L'année dernière, Porsche a participé à une nouvelle levée de fonds pour la coentreprise.

Porsche prévoit également d'installer ses propres stations de recharge rapide le long des principaux axes routiers européens, en proposant une expérience de recharge adaptée à la marque. Le site pilote, le premier Porsche Charging Lounge, a ouvert ses portes à l'été 2023 près de Bingen am Rhein (Allemagne). Situé à seulement deux minutes de l'échangeur autoroutier A60/A61, il dispose de six bornes de recharge rapide en courant continu (CC) de 300 kW et de quatre bornes de recharge en courant alternatif (CA) de 22 kW chacune. D'autres Porsche Charging Lounges devraient suivre, dans un premier temps en Allemagne, en Autriche et en Suisse.

Plus de 845 sites de concessionnaires Porsche ont également contribué de manière significative au développement du réseau mondial d'infrastructures de recharge. Jusqu'à présent, plus de 1 500 points de recharge à haut rendement y ont été mis en service pour nos clients. La Chine propose un réseau exclusif avec près de 300 points de recharge. Par ailleurs, plus de 400 points de recharge de ce type ont déjà été mis en place en coopération avec différents partenaires, notamment en Espagne, en Italie, en Corée, au Japon et au Brésil. Aux États-Unis, Porsche utilise le réseau de Electrify America, qui propose actuellement plus de 3 500 points de recharge rapide répartis dans plus de 800 stations.

Porsche continue également de développer l'infrastructure des recharges en courant alternatif (CA) – avec Porsche Destination Charging. Actuellement, il existe déjà plus de 5 000 points de recharge dans des destinations de luxe particulièrement prisées des clients Porsche, et ce, dans 86 pays. D'ici fin 2025, il devrait y en avoir plus de 7 500. Sur les nouveaux sites en Europe, des chargeurs de 22 kW au lieu de 11 kW sont déjà utilisés. Pour les stations existantes, la mise à niveau se fera progressivement.

Le châssis

Une précision de conduite optimisée, une meilleure dynamique de conduite et un plus grand confort

Jusqu'à présent, le Taycan reposait sur un châssis à ressorts en acier. Aujourd'hui, tous les modèles de Taycan sont équipés d'un châssis à suspension pneumatique à deux chambres adaptatif. Cette nouveauté profite grandement à la précision, à la dynamique et au confort de conduite, sans compter que les différents modes de conduite offrent désormais davantage de possibilités pour arbitrer entre confort et performances. Le châssis de série est doté d'une régulation de l'assiette automatique qui maintient la hauteur du véhicule à un niveau constant, quelle que soit la charge. Selon le mode de conduite, la carrosserie peut en outre être abaissée de jusqu'à 22 millimètres à partir de certaines vitesses. Cela réduit la résistance à l'air et augmente la stabilité de la conduite ainsi que l'autonomie, en particulier à des vitesses élevées. Le conducteur a également la possibilité de sélectionner manuellement une assiette inférieure ou supérieure via le Porsche Communication Management (PCM).

Pour le guidage des roues, Porsche utilise à l'avant un essieu à double triangulation doté de bras de suspension en aluminium forgé et de paliers de pivotement en aluminium coulé en creux de structure légère. Sur l'essieu arrière, un multibras pourvu de bras de suspension transversaux supérieurs en aluminium forgé et de bras transversaux inférieurs en aluminium moulé creux assure le guidage des roues.

Les ressorts pneumatiques à deux chambres fonctionnent avec des amortisseurs à deux soupapes qui commandent en continu les tubes des amortisseurs. Une soupape est responsable de la détente tandis qu'une autre se charge de la compression. Ils réagissent rapidement et précisément aux évolutions des conditions de conduite ou aux changements de mode de conduite.

En option, le nouveau châssis Porsche Active Ride peut venir équiper le Taycan.⁶ Ce système dépasse d'autres concepts de châssis pour tous les paramètres concernés et permet d'allier confort et dynamique de conduite comme jamais auparavant. À la base de

⁶ Uniquement sur les versions 4 roues motrices.

ce système, on trouve des amortisseurs actifs nouvellement développés qui sont chacun connectés à une pompe hydraulique à commande électrique. Cela crée un débit volumétrique dans l'amortisseur en fonction des besoins et peut donc générer des forces entre la carrosserie et les roues de manière ultra rapide, précise et ciblée ; celles-ci agissent à l'encontre des forces créées par l'excitation sur la route et les compensent presque en totalité.

Le châssis maintient la carrosserie du Taycan à l'horizontale en permanence, même lors de manœuvres dynamiques de freinage, de braquage et d'accélération. Dans des conditions de circulation fluides, le système absorbe presque complètement les irrégularités. Dans des situations de conduite dynamiques, le châssis Porsche Active Ride garantit une adhérence parfaite grâce à une répartition équilibrée des charges des roues (pour en savoir plus, se référer au chapitre concerné).

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) est toujours disponible séparément ou de série sur le Taycan Turbo et Taycan Turbo S. Pour une meilleure traction et plus d'agilité, PTV Plus utilise un blocage de différentiel qui se commande électroniquement au niveau de l'essieu arrière.

Les roues arrière directrices en option (de série sur le Turbo S) fonctionnent comme auparavant avec un angle de braquage de 2,8 degrés maximum. Le confort, la sécurité de conduite et la dynamique de conduite s'en trouvent encore améliorés. Le véhicule braque sans retard et acquiert une accélération transversale nettement plus tôt sur l'essieu arrière. Il en résulte une précision de direction impressionnante. Dans le même temps, les manœuvres sont plus faciles, car le rayon de braquage est réduit.

La gamme de freins s'appuie sur l'état éprouvé de la technique du Taycan. Les systèmes ont toutefois été améliorés dans le détail : grâce notamment à l'optimisation des garnitures de frein, il a été possible de réduire les couples de freinage résiduels. Cela permet de réduire la résistance au roulement immédiatement après un freinage. L'autonomie et l'efficacité en profitent pleinement du fait que les plaquettes ne frottent pas contre le disque, ce qui créerait une résistance de frottement inutile. Effet secondaire positif : le refroidissement des freins est plus important et permet de meilleures performances.

Porsche a en outre revisité le programme de jantes du Taycan en termes d'efficacité. Toutes les versions possèdent désormais de série des jantes optimisées sur le plan aérodynamique et des pneus à faible résistance au roulement. De nouvelles jantes et de nouveaux pneumatiques ont été spécialement développés à cet effet dans la dimension 21 pouces.

Pour qui souhaiterait encore plus de dynamique de conduite et d'agilité dans son Taycan Turbo ou Turbo S, il est possible d'ajouter le pack Dynamique en option. Outre le châssis Porsche Active Ride, il comprend des jantes de 21 pouces avec des pneumatiques Performance ainsi que, sur le Turbo, l'essieu arrière directionnel.

Porsche Active Ride

Moins de roulis et de tangage pour plus de performance

Le nouveau châssis haut de gamme Porsche Active Ride surpasse les autres concepts de châssis pour ce qui est des valeurs caractéristiques pertinentes, et permet d'allier confort et dynamique de conduite comme jamais auparavant. Le châssis maintient la carrosserie du Taycan à l'horizontale en permanence, même lors de manœuvres dynamiques de freinage, de braquage et d'accélération. Dans des conditions de circulation fluides, le système absorbe presque complètement les irrégularités. Dans des situations de conduite dynamiques, le châssis Porsche Active Ride garantit une adhérence parfaite grâce à une répartition équilibrée des charges des roues.

Lorsque le mode correspondant est activé, le châssis peut surcompenser les mouvements de tangage et de roulis afin de réduire les effets de l'accélération sur les occupants. Le conducteur peut activer et désactiver manuellement via le PCM les fonctions suivantes :

- **Tenue de route active** : En temps normal, dans les virages, une voiture a tendance à pencher vers l'extérieur. Porsche Active Ride compense, si le conducteur le souhaite, non seulement ce roulis, mais peut même le surcompenser : le Taycan, tel une moto, se couche ainsi dans les virages.
- **Confort à l'accélération et au freinage** : lorsqu'une voiture prend de la vitesse ou qu'elle est ralentie, elle se cabre ou s'enfonce. Porsche Active Ride peut surcompenser ce mouvement de la structure. Comme un hélicoptère, le Taycan s'incline vers l'avant lors de l'accélération et vers l'arrière lors du freinage.
- **Un accès confortable** : dès qu'une porte s'ouvre, la carrosserie s'élève automatiquement de 55 millimètres, si cette fonction a été activée. Résultat : plus de confort pour les occupants lorsqu'ils montent dans le véhicule ou en descendent. Une fois les portes fermées, le Taycan revient à sa hauteur initiale.

Fonctionnement détaillé du système de châssis

Avec Porsche Active Ride, les quatre amortisseurs actifs présents sur le châssis sont en outre reliés à une unité motopompe. En plus de leur fonction éponyme, ils jouent également

le rôle de stabilisateurs, si bien que ceux-ci ont pu être supprimés, contrairement au châssis pneumatique de série. L'unité motopompe développe les forces de réglage actives sur les amortisseurs en fonction des besoins et à la vitesse de l'éclair. Deux moteurs électriques entraînent deux pompes hydrauliques. Le système tire l'énergie nécessaire de la batterie haute tension, directement, sans passer par un convertisseur de tension.

Des capteurs déterminent les conditions de conduite, comme par exemple les accélérations longitudinales et transversales, l'excitation des roues sur la chaussée et les mouvements de la carrosserie, ainsi que le coefficient de friction et le patinage de tous les pneus. Sur la base de ces données, chacune des motopompes génère pour chacun des pneumatiques le débit volumétrique exact nécessaire pour obtenir l'effet souhaité. Le débit volumétrique correspond à la quantité de fluide transportée sur une durée donnée au travers d'une section transversale définie. Grâce aux propriétés connues de l'huile d'amortisseur, les techniciens régulent ainsi la pression, ce qui permet de définir les forces agissant dans ce même amortisseur. Ainsi régulé, l'amortisseur seconde activement les mouvements du ressort pneumatique. Les pneumatiques peuvent à tout moment être poussés activement sur la route (décompression) ou tirés dans la carrosserie (compression).

Phares à LED Matrix et systèmes d'assistance à la conduite

Un meilleur soutien au conducteur dans de nombreux cas de figure

Les modèles Taycan les plus récents sont équipés de série des nouveaux phares à LED Matrix. Ils utilisent les données de vitesse, de caméra et de navigation pour éclairer au mieux la chaussée. La zone couverte par vos feux de route est divisée en onze segments que vous pouvez activer ou désactiver selon la situation (« Matrix Beam »). De cette manière, on obtient une visibilité optimale une fois les feux de route activés, sans éblouir les usagers de la route qui sont devant ou qui arrivent en sens inverse.

Porsche propose en option les phares haute résolution à LED Matrix HD. Ces phares innovants produisent une lumière claire, homogène et précise qui s'adapte de manière dynamique et instantanée à chaque situation de conduite. La puissance d'éclairage est désormais recalculée toutes les 16 millisecondes et chaque phare compte 32 000 micro-LED orientables individuellement. De plus, la technologie permet des fonctions adaptatives comme par exemple l'éclairage des voies de circulation, l'éclairage des chantiers et des passages étroits ou un éclairage de route réservé aux autoroutes. En cas de chantier ou de passage étroit, l'éclairage des voies de circulation est automatiquement réduit, dans les limites du système, à la largeur du véhicule, ce qui est indiqué au conducteur. Avec cette assistance optique, le conducteur est en mesure de mieux évaluer sa propre position sur la voie et de mieux anticiper les manœuvres de dépassement. Il a donc nettement moins besoin de corriger sa vitesse et sa direction, tandis que la tenue de route et la sécurité sont renforcées. Les phares haute technologie sont en outre très efficaces sur le plan énergétique.

De nouveaux systèmes d'assistance optimisés

Les nouveaux systèmes d'assistance à la conduite ont été enrichis de nouvelles fonctions ainsi que des composants matériels correspondants. Le nouveau système de détection de la fatigue, de série, est particulièrement utile sur les longs trajets. À l'aide d'un logiciel, le système analyse votre comportement au volant et recherche les signes typiques de fatigue. Il peut s'agir par exemple d'erreurs de direction qui sont brusquement corrigées. En cas de danger, le système avertit le conducteur et lui recommande de faire une pause.

Le régulateur de vitesse adaptatif dispose désormais en plus d'un assistant d'évitement. Si le conducteur doit contourner un camion, une voiture ou une moto dans une situation critique, le système calcule le meilleur itinéraire d'évitement. Dès que le conducteur braque pendant la manœuvre, l'assistant d'évitement adapte l'angle de braquage à la situation et peut en outre freiner certaines roues de manière ciblée. Le véhicule arrive ainsi sur l'itinéraire d'évitement calculé. Un contre-braquage adapté à la situation sur la voie parallèle fait également partie des fonctionnalités du système. Le Taycan seconde ainsi son conducteur pour éviter autant que possible de quitter la voie ou de dévier sur la voie parallèle. Le régulateur de vitesse adaptatif fait partie intégrante du pack ACC Premium.

Les manœuvres sont facilitées par la caméra de recul, désormais également de série. Une autre nouveauté réside dans le pack d'assistance à la conduite « Vue à 360 degrés avec assistance active au stationnement » avec Top View, assistant de stationnement intelligent et assistant aux manœuvres.

Expérience de conduite et connectivité

Un concept d'affichage et de commande revisité

Le Taycan est doté de la toute dernière génération de Porsche Driver Experience qui connaît une véritable amélioration du concept d'affichage et de commande dans de nombreux domaines. Le combiné d'instruments, l'écran central et l'écran en option du côté passager sont dotés d'une interface utilisateur optimisée offrant des fonctions supplémentaires.

Le conducteur peut choisir parmi six vues au total sur le combiné d'instruments. Parmi les nouveautés, l'affichage en 3D du système d'assistance à la conduite : il permet d'afficher un modèle 3D de l'environnement laissant apparaître le tracé de la route, jusqu'à trois voies de circulation et un maximum de six usagers de la route. Un indicateur de batterie configurable a également été ajouté dans le tube de gauche. Celui-ci donne des informations sur l'état actuel de la charge, la température de la batterie, la puissance de charge actuelle ainsi que le SoC cible pendant le processus de charge. L'écran central peut désormais être configuré de manière encore plus personnalisée. Chaque application peut être déplacée à l'endroit souhaité et enregistrée pour accès direct.

Sur le volant sport multifonction le bouton « Skip » remplace le bouton de récupération d'énergie. Le commutateur de mode présent sur le volant est à présent de série. Le menu déroulant sur le Porsche Communication Management (PCM) permet au conducteur de configurer chacun des modes de conduite, à l'exception du mode « Normal », puis de les sauvegarder. Du fait de cette possibilité de personnalisation, le mode « Individual » disparaît. Le conducteur du Taycan peut associer la fonction de récupération à la touche dièse librement configurable.

Sur les modèles Taycan équipés du pack Sport Chrono et de la batterie Performance Plus, un bouton spécial pour la fonction Push-to-Pass se trouve sur le commutateur de mode (voir chapitre Entraînement). La logique de commande est également repensée avec le levier de commande à gauche derrière le volant qui permet de commander les systèmes d'assistance au conducteur. Ce levier peut être déplacé dans les quatre directions. Pour modifier la vitesse du régulateur de vitesse, il suffit de pousser légèrement ou plus fortement le levier vers le haut ou vers le bas. La vitesse présélectionnée varie alors par paliers de un ou

dix km/h. Si l'on appuie sur le bouton Mode intégré au levier de commande, les systèmes d'assistance peuvent également être réglés directement sur l'écran du conducteur ou l'écran central à l'aide de menus contextuels.

Le Taycan Cross Turismo dispose d'un mode de conduite Gravel supplémentaire pour les terrains non carrossables. Ce programme de conduite peut désormais être activé directement via le sélecteur de modes.

L'affichage tête haute (HUD) en option affiche des informations pertinentes pour la conduite au-dessus du volant et aide ainsi le conducteur à rester informé et pleinement concentré en permanence. Avec le nouveau concept Porsche Driver Experience, le Taycan profite d'un affichage HUD optimisé. La présentation de plusieurs affichages a été revue, notamment le powermètre et l'affichage Sport Chrono. Pour la première fois sont présentées des fonctions telles que Push-to-Pass, Porsche Intelligent Range Manager (PIRM) ainsi que l'icône des stations de recharge.

L'option HomeLink® (système d'ouverture de porte de garage) comprend un rétroviseur intérieur avec, et c'est une nouveauté, des boutons intégrés pour la commande à distance par radio. Il suffit désormais d'appuyer sur un bouton pour commander les portes du garage ou de la propriété, les systèmes d'alarme ainsi que les éclairages extérieurs et intérieurs.

Intégration renforcée d'Apple CarPlay et, pour la première fois, de la vidéo embarquée

Les fonctionnalités d'Apple CarPlay ont encore été améliorées et intégrées plus profondément dans les affichages et les fonctions du véhicule. Ainsi, il est désormais possible d'afficher des fonctions telles que « Téléphone » dans le combiné d'instruments. De plus, l'application My Porsche située dans Apple CarPlay permet de contrôler les fonctions du véhicule directement depuis l'écosystème d'Apple CarPlay. Il est ainsi possible de changer de station de radio, mais aussi de régler la climatisation et l'éclairage d'ambiance. Android Auto™ est également disponible, ce qui permet d'utiliser les fonctions des smartphones Android™ de manière intelligente et sûre dans le véhicule.

La nouvelle fonction de vidéo embarquée permet de regarder des vidéos en streaming sur l'écran central et sur celui du passager. Un film spécial garantit en outre que l'écran ne soit pas visible depuis le siège du conducteur. Il est ainsi possible de diffuser sans danger des

contenus vidéo sur l'écran du passager, même pendant la conduite. La vidéo embarquée est disponible via le fournisseur tiers ScreenHits.⁷ Différents fournisseurs de streaming peuvent ensuite être intégrés en fonction du marché.

⁷ Un abonnement séparé est nécessaire pour utiliser ScreenHits. Les clients ayant déjà souscrit au pack Porsche Connect profitent d'un bon d'achat valable trois ans auprès de ScreenHits. Ce bon peut être utilisé sur le portail My Porsche ou dans l'application My Porsche.

Trois variantes de carrosserie

Trois, pour répondre à tous les besoins de mobilité

En proposant une voiture de sport purement électrique, Porsche est entré en 2019 dans une nouvelle ère avec le Taycan. Celui-ci est décliné en trois variantes de construction : la berline sportive Taycan, le Taycan Cross Turismo et le Taycan Sport Turismo.

La berline sportive quatre portes est la première version à avoir été proposée. La pureté de son design marqua immédiatement pour le Taycan le début d'une nouvelle ère. De face, la sportive électrique semble particulièrement large et plate, avec des ailes fortement bombées. Sa silhouette est définie par la ligne de toit sportive qui descend vers l'arrière. La partie latérale est également caractéristique avec sa forte sculpture. La cabine élancée, un montant C fortement rétracté et les ailes à épaules prononcées conduisent à une accentuation de la partie arrière typique de la marque.

Le Taycan Cross Turismo possède tous les points forts du Taycan, comme des performances supérieures et une grande autonomie. À cela s'ajoutent plus d'espace pour la tête des passagers à l'arrière et un volume de coffre maximal de plus de 1 200 litres derrière le grand hayon. Les éléments du Pack Design tout-terrain comprennent des enjoliveurs de passage de roue, des parties inférieures indépendantes à l'avant et à l'arrière ainsi que des bas de caisse latéraux. Lorsqu'il est combiné au pack Design tout-terrain, le Cross Turismo est doté de volets spéciaux aux coins des pare-chocs avant et arrière et aux extrémités des seuils de porte. Ceux-ci garantissent une ligne extérieure affirmée tout en protégeant des projections de pierres. La transmission intégrale est de série. Le Taycan Cross Turismo a été lancé sur le marché au cours de l'été 2021.

Ce modèle s'adresse à ceux qui souhaitent allier l'aptitude à l'usage quotidien du Taycan Cross Turismo à la dynamique sur route de la berline sportive Taycan. Le Taycan Sport Turismo partage avec le Taycan Cross Turismo sa silhouette sportive, sa ligne de toit plongeant vers l'arrière et son format fonctionnel. Toutefois, contrairement au Taycan Cross Turismo, le Taycan Sport Turismo renonce aux éléments de design tout-terrain. Le lancement a eu lieu au printemps 2022.

Équipements

Une gamme de série considérablement élargie

Le dernier millésime du Taycan a été largement optimisé en termes d'équipements de série. Ainsi, la gamme des équipements de série comprend l'éclairage d'ambiance, l'assistance au stationnement incluant la caméra de recul, les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement avec éclairage d'alentour, le Porsche Intelligent Range Manager (PIRM), la pompe à chaleur et son nouveau concept de refroidissement, le compartiment Smartphone activement réfrigéré pour une charge sans fil (jusqu'à 15 watts), la trappe de recharge électrique du côté conducteur et passager, le commutateur des modes de conduite et Servotronic Plus et les batteries haute tension toujours plus puissantes. Même les versions de base du Taycan disposent désormais de la suspension pneumatique adaptative et de baguettes de seuil de porte en aluminium. Nouveaux également parmi les équipements de série de ces versions mais aussi du Taycan 4S, les sièges chauffants à l'avant et le rétroviseur intérieur avec fonction anti-éblouissement automatique. Une fonction de fermeture assistée des portières (Soft Close) est disponible en option pour toutes les variantes de carrosserie et de puissance.

Avec le Porsche Electric Sport Sound vous pouvez désormais profiter d'un système audio BOSE® ou Burmester® à bord de votre Taycan. Cela permet de vivre le son de manière encore plus intense à toutes les places, d'autant plus que tous les haut-parleurs installés sont désormais utilisés pour la restitution. Les modèles Taycan Turbo S produisent un son spécifique, encore plus fort en émotion.

Le pack Sport Chrono (nouvelle gamme d'équipements de série pour le Taycan Turbo, sinon en option) propose un booster de performance. Comme dans le sport automobile, la fonction Push-to-Pass offre, par simple pression sur un bouton et pour une courte période, un surcroît de puissance pouvant atteindre 70 kW selon le modèle. Cet effet boost dure dix secondes, qui sont matérialisées par un compte à rebours dans le combiné

d'instruments.⁸ Par ailleurs, le Pack Sport Chrono comporte désormais le mode Circuit⁹. Le conducteur peut ainsi pré-refroidir activement la batterie avant d'adopter une conduite sportive. Cela permet d'augmenter les performances et de réduire la perte de puissance après une utilisation intensive (détarage).

⁸ Cette fonction est disponible à partir d'une vitesse supérieure à cinq km/h, dès que la température de la batterie est supérieure à 10° C et que le SoC est supérieur à 30 %.

⁹ Il est possible de combiner ces deux nouvelles fonctions à la batterie Performance. Non disponible sur le Taycan 4 Cross Turismo et sur les versions 2WD du Taycan et du Taycan Sport Turismo.

Design

Une modernisation efficace

Grâce à des améliorations apportées pour une plus grande efficacité, les experts de Style Porsche ont affiné le design net et épuré du Taycan. Il s'agit d'une des premières gammes à bénéficier de cette différenciation plus marquée du turbo (voir le chapitre séparé).

Les entrées d'air du bouclier avant ont été redessinées. Elles soulignent désormais encore plus les contours déjà plats et larges de la carrosserie et font paraître les phares plus clairs et plus marquants. Les phares sont très détaillés. Les phares à LED HD-Matrix sont disponibles en option et présentent, même de nuit, la signature lumineuse à quatre points qui caractérise Porsche (pour la technologie des phares, voir le chapitre qui y est consacré).

De profil, le Taycan offre une courbe tout aussi dynamique et encore plus performante. Les ailes athlétiques se détachent davantage du corps de la voiture. Point fort à l'arrière : Le monogramme Porsche avec sa bande lumineuse est réalisé en finition vitrée en trois dimensions. Pour la première fois, il est disponible en option dans une version éclairée avec des animations pour saluer le conducteur.

Intérieur tout cuir bicolore avec une nouvelle distribution des couleurs

L'intérieur profite également d'améliorations notables (voir également le chapitre consacré à Porsche Driver Experience). Ainsi, même les modèles de base possèdent désormais de série des baguettes de seuil de porte en aluminium brossé.

Deux nouvelles finitions sans cuir, en noir et en noir/gris ardoise, complètent le choix de couleurs proposées. Ces équipements renoncent au cuir véritable dans l'habitacle et proposent à la place des habillages en microfibre de haute qualité Race-Tex ainsi qu'un matériau textile avec motif de tissu emblématique Pepita et la présence de laine. Les ceintures et les coutures contrastantes adoptent la couleur Argent GT. Le nouvel habillage sans cuir est en option sur les modèles de base et le 4S, et est proposé en option sans supplément de prix sur les modèles Turbo et Turbo S.

Une autre nouveauté réside dans le pack intérieur Prisma en aluminium. La structure prismatique claire de la surface confère un caractère particulièrement haut de gamme à

l'habitacle. Le nouveau décor se retrouve sur une grande surface dans les garnitures de porte avant et arrière, et sur les éléments latéraux de la console centrale. L'option « Ciel de toit en Race-Tex » (de série sur le Turbo et Turbo S) comprend désormais l'habillage complet du montant central inférieur.

Pour son intérieur tout cuir bicolore, Porsche a modifié les couleurs au profit d'une approche plus moderne et les a réorganisées. Les nouvelles combinaisons de couleurs sont mûre/craie et noir/beige calcaire. Les bandes centrales et les bandes intérieures des sièges sont désormais proposées dans une couleur accentuée. Cette nouvelle répartition des couleurs offre un effet plus contrasté. La deuxième couleur encadre désormais davantage les sièges, ce qui leur confère une silhouette plus élancée.

Différences pour les modèles Turbo

Des teintes exclusives pour le Taycan Turbo et le Taycan Turbo S

Depuis près de 50 ans, les modèles Turbo occupent une place d'exception dans le programme de Porsche : ils sont synonymes d'une sportivité prononcée et viennent couronner chaque gamme. Pour souligner cette singularité, Porsche marque aujourd'hui clairement la différence des modèles Turbo. Les modèles haut de gamme les plus récents du Taycan se démarquent déjà par leur optique affûtée.

La couleur contrastante Turbonite est réservée aux modèles Turbo. La teinte Gris métallique noble a été composée par les experts Color and Trim de Porsche. La couche supérieure est contrastée et satinée. Le monogramme à l'arrière ainsi que les bordures des vitres latérales et les inserts dans les bas de caisse latéraux sont en Turbonite sur les modèles Taycan Turbo. Les rayons des jantes en alliage léger arborent également cette teinte exclusive. Sur le Taycan Turbo Cross Turismo, les inserts dans les parties inférieures à l'avant et à l'arrière se parent également de la teinte Turbonite. Pour les modèles Turbo S, tous les inserts sont en carbone. En option, Porsche Exclusive Manufaktur propose pour les modèles Taycan Turbo le pack Sport Design¹⁰ non seulement en carbone, en noir (brillant) et en couleur extérieure, mais aussi en Turbonite.

Les surfaces frontales des jantes de série des modèles Turbo sont également réalisées en Turbonite. Les jantes pourvues d'éléments en Turbonite sont disponibles en option et exclusivement sur les modèles Turbo, par exemple les jantes Exclusive Design dont les aéroblades reprennent cette teinte exclusive.

La teinte Turbonite est également la couleur dominante de l'écusson exclusif des modèles Turbo. Tous les modèles sportifs haut de gamme l'arborent à l'avant du véhicule, sur le volant ainsi que sur les jantes en alliage léger.

La nouvelle différenciation des modèles Turbo se manifeste également à l'intérieur. Les coutures décoratives en Turbonite contrastent avec le cuir noir. Elles se retrouvent sur les sièges, le tableau de bord, les panneaux de porte et les accoudoirs, le long de la console

¹⁰ Refonte de la jupe avant, des flancs et de l'arrière

centrale et sur les tapis de sol. La désignation du modèle sur les appuie-tête ainsi que les ceintures sont également en Turbonite.

En outre, le pack intérieur en Turbonite est intégré. Les cadres des buses d'aération à l'avant et des porte-gobelets à l'avant, la baguette décorative dans toutes les portes et le levier de vitesses y sont réalisés en Turbonite.

Le volant multifonction GT se pare également de plusieurs éléments en Turbonite, notamment le sélecteur de mode. Au sein du pack Sport Chrono de série, le cadran du chronomètre Sport Chrono se pare également de la teinte Turbonite.

Production et durabilité

Made in Zuffenhausen

Au lancement du Taycan de Porsche en 2019, un processus de production ultramoderne voit le jour dans l'usine mère de Stuttgart-Zuffenhausen. C'est là que toutes les variantes de carrosserie et de transmission de la première voiture de sport entièrement électrique de la marque Porsche sont produites. Dans le cadre de la vaste remise à jour de la gamme, Porsche procède également à de nombreuses adaptations dans le processus de production de son usine, conformément à l'idée directrice « smart, green and lean ».

La logistique se fait avec moins de matériaux d'emballage. Ainsi, les supports de charge optimisés garantissent la protection élevée habituelle des composants, mais se passent des suremballages en film plastique.

Dans le domaine du gros œuvre, les surfaces de la carrosserie sont désormais nettoyées au laser directement avant le soudage, de manière durable et en rationalisant les matériaux. Grâce au procédé Laserclean, utilisé pour la première fois dans la production, certaines parties du revêtement extérieur en aluminium n'ont plus besoin d'être lavées séparément, ce qui permet d'éviter les transports dans le cadre du lavage et d'économiser de l'eau.

Certaines adaptations apportées au processus de peinture conduisent en outre à quelques innovations : dans cette étape de la production, du PVC ultra léger est désormais utilisé pour étanchéifier les soudures au niveau du soubassement, du capot avant ainsi que du hayon. Ces mesures permettent d'économiser plus de deux kilogrammes par véhicule. Ce que l'on appelle le masquage des brides se fait désormais de manière automatique, offrant ainsi un avantage certain d'un point de vue ergonomique pour nos collaborateurs. Avant d'appliquer la couche de finition, les zones de la carrosserie sont masquées lors de la procédure de masquage des brides afin d'assurer le collage du pare-brise ou du toit en verre.

Les cellules de la batterie sont produites avec de l'électricité renouvelable. Pour la plaque de fond de la batterie, l'aluminium a été remplacé par un composite verre-résine. L'électricité renouvelable et l'aluminium à faible émission de CO₂ sont à la base de la jante Aero 2 en

alliage léger de 20 pouces du Taycan Turbo. La fibre recyclée Econyl® continue d'être utilisée dans les tapis de sol et le revêtement de sol. Elle est issue d'un processus de fabrication innovant : le fil est obtenu à partir de matières plastiques recyclées.