

未来使命 | 保时捷 Taycan 研发总监最权威解读



PORSCHE



专访 Taycan 研发总监

创新的电力驱动和经典的保时捷传统能否完美相融？当然——Taycan 的研发总监斯蒂芬·维克巴赫（Stefan Weckbach）说道。作为第一款纯电动保时捷，它将开辟一个全新纪元，同时也将延续这个跑车品牌的经典价值。

保时捷将在 2019 年底推出 Taycan 系列。

**我现在可以透露的是，
它将不仅仅只是一台电动汽车，
它将仍是一台保时捷。**

斯蒂芬·维克巴赫（Stefan Weckbach）
保时捷 Taycan 系列研发总监

斯蒂芬·维克巴赫，41 岁，2008 年加入保时捷，先后担任战略投资管理、保时捷股份公司首席执行官助理，负责产品战略管理以及 Boxster/Cayman 系列车型研发等工作。2014 年 11 月，斯蒂芬·维克巴赫开始担任 Taycan 系列的研发总监。

01

维克巴赫先生，电动汽车目前还远未达到畅销的地步。Taycan 是否出现得太早了？

时机已经成熟了，保时捷和电动汽车的故事可以追溯到很久以前，早在 1900 年的巴黎世界博览会上，费迪南德·保时捷（Ferdinand Porsche）就推出了 Lohner Porsche，这是一款续航里程约为 50 公里的电动汽车。从 2010 年开始，保时捷先后在 Cayenne 和 Panamera

系列中推出了混合动力车型。从 2013 年首次向市场提出插电式混合动力汽车开始，保时捷成为了高端跑车领域内第一家提供插电式混合动力车型的生产商。

Cayenne E-Hybrid	
燃油消耗量（综合）	3.4-3.2 升/100 公里
二氧化碳排放量（综合）	78-72 g/km
耗电量（综合）	20.9-20.6 kWh/100 公里
节能等级	A+
二氧化碳排放量	47-45 g/km
能耗的汽油当量	5.5-5.7 升/100 公里

Panamera E-Hybrid	
燃油消耗量（综合）	3.0-2.5 升/100 公里
二氧化碳排放量（综合）	69-56 g/km
耗电量（综合）	17.6-15.9 kWh/100 公里
节能等级	A+
二氧化碳排放量	40-35 g/km
能耗的汽油当量	4.9-4.2 升/100 公里

保时捷混合动力车型参数

从 2013 年首次向市场提出插电式混合动力汽车开始，保时捷成为了高端跑车领域内第一家提供插电式混合动力车型的生产商。目前，第二代插电式混合动力车型也早已面向市场推出，它可以在纯电动驱动下行驶 50 公里。918 Spyder 系列体现出，在一台装有 V8 吸气式发动机的超级跑车前后桥上增加两个同步电机，能够实现怎样的性能。而即将到来的 Taycan 自然是我们的下一步战略，一款能够完全满足我们所有要求的纯电动汽车。

02

保时捷的电动化战略具体是怎样的？

电动化是我们产品战略的一个重要组成部分，它包括三大支柱。第一支柱是纯内燃机跑车，第二是混合动力汽车，第三支柱则是面向未来的纯电动汽车。凭借这样的三元组，我们的产品将覆盖整个市场，并且可以满足客户的所有需求。

03

Taycan 是否能够延续保时捷的经典传统？

与其他保时捷车型一样，保时捷电动汽车也必须成为其同类系列中最具运动性能的车型，这一点从一开始就很明确。一台保时捷电动汽车也必须满足品牌的传统要求，比如拥有优秀的纵向和横向动力。一眼就能看出它是保时捷，因为保时捷的经典设计风格将延续到我们即将推出的电动汽车上。可以肯定的是，Taycan 在各个方面都能满足保时捷的标准，包括材料和各个组件的选择到整车质量。

04

Taycan 是否会创造新的优良传统？

除了有一个不同的驱动系统之外，Taycan 无论在驾驶体验还是外观都和传统保时捷毫无二致。即使是电动跑车也可以无比纯粹，充满情怀。这对我们来说并不矛盾，恰恰相反，凭借最佳的驱动技术和准确的汽车概念，保时捷的特性在这款车型上还能够得到更加深刻的体现。以放置在车身底部的电池为例，它使 Taycan 的重心降得极低，甚至低于 911 系列。再结合整车良好的重量分布相结合，Taycan 从基本概念上看，就已经拥有了强大的运动性能。

05

目前的电动汽车都有多次急加速后驱动力有所减弱的问题？

Taycan 不会，我们采取了两种措施来确保它在所有驾驶情况下都保持一致的性能。一方面，我们选择了永磁同步电机作为牵引电机，这种电机能够带来恒定的高功率，从而确保性能保持不变。也就是说，您在驾驶时不仅可以急加速，而且还可以连续多次急加速。这同样也适用于持续的高速行驶。另一方面，我们研发了一种智能冷却系统，其能够稳定地将冷却性能精确输送到需要冷却的组件，避免由于热量过高而导致潜在功率损失。

06

为了满足日常使用，电动汽车必须拥有足够的续航里程。为此它们的电池往往比较重，但这又会对其性能造成负担。您是如何解决这个问题的呢？

Taycan 研发过程中的一个中心问题是：续航和性能之间的最佳平衡点在哪里？理论上来说，只要在车内装一个大电池，相应地就能拥有比较长的续航。但如果这样，单是重量过大这一点就已经与保时捷的传统背道而驰了。我们所采用的解决方案符合智能性能的理念，这种理念也将在 Taycan 系列上得到延续。运用这种理念，我们实现了在获得超过 500 公里的电动续航里程的同时，也将重量保持在最低。

其中的一个重要因素是电力驱动系统的高功率密度：更低的功耗让我们能够使用更小、更轻的电池，而且电动发动机的重量也更轻。此外，我们在 Taycan 的研发过程中也对空气动力学进行了深入研究，并为了把阻力系数降低千分之几而在风洞里进行了反复的试验。通过这样的努力，我们成功将空气阻力降到了最低值。

07

保时捷创新性得为驱动系统和电池打造了 800 伏快充系统，这样做的原因是什么？

我不太确定我们是否在走一条与众不同的路。我更愿意说，我们是第一个走上正确道路的先锋。一台电动保时捷不仅要能快速行驶，更要能够快速充电。目前在欧洲地区，采用 800 伏快充技术可以在 15 分钟内充满能够行驶约 400 公里的电量，也就是说与目前常见的系统相比，它只需要大约一半的时间。而且，由于充电电压较高，我们可以采用更细的电缆和更高效的封装，从而使电动系统更轻便、更紧凑。对我们来说，这也是智能性能的一部分。

08

更高的充电电压下是否需要采取其他安全措施？

不需要，与插电式混合动力车和电动汽车长期以来使用的 400 伏电压相比，800 伏系统在安全性方面没有任何不同。

09

将来 Taycan 的驾驶者是否能够找到足够的充电装置？

保时捷目前正在与其他汽车生产商合作，在欧洲的主要交通干道上建立一个电动汽车快速充电系统。截至 2020 年，在欧洲地区将会建成一个拥有 400 多个充电站的网络。同时我们也将提供高压升压器，确保 Taycan 也可以在 400 伏充电站上充电。也就是说，保时捷跑车的充电系统能够向下兼容。

10

您个人觉得这款车最吸引您的地方是什么？

我们已经进行了相当长一段时间的样车测试，也累积了相当长的试驾里程。早在测试第一批样车时，它们就展现出了经典的保时捷驾驶特性。它们有着优异的运动性能，反应极快，我们能获得舒适的驾驶体验。而在那之后，还有一系列的改善和进步。

11

我们什么时候才能看到 Taycan 正式面市？

保时捷将会在 2019 年年底推出 Taycan。我现在可以透露的是：它将不仅仅只是一台电动汽车，它将仍是一台保时捷。



查阅往期

[未来使命 | 乘 Taycan 之势，扬鞭进击电动汽车的未来](#)

[Mission E Cross Turismo | 保时捷首席设计师全面揭秘 E 设计](#)

敬请期待下期 | 未来使命



保时捷跑车 70 载
长按即刻关注保时捷新闻中心

