

Rutas Taycan (1): largo recorrido en primera clase

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

26/05/2021 Viajar en un Porsche siempre es una experiencia única y el Taycan no es una excepción. Hemos realizado el trayecto de Madrid a Barcelona y vuelta en el mismo tiempo que un coche con motor de combustión, sin preocuparnos de dónde cargarlo y disfrutando del confort y la deportividad que solo Porsche es capaz de combinar.

A día de hoy, la gente sigue teniendo la duda de si viajar por España con un vehículo eléctrico es posible o, por el contrario, supone una aventura que muchos no están dispuestos a asumir. Por eso hemos buscado un trayecto que la mayoría conoce y con una distancia lo suficientemente larga como para que la comparativa entre el vehículo eléctrico y el de combustión no quede limitada a rutas del entorno donde nos movemos habitualmente.

La persona que se ha puesto al volante del Porsche Taycan (la versión de entrada a la gama) es Pau

Soler, responsable en España de Porsche Experience y un habitual de ese recorrido entre la Ciudad Condal y la capital, que realiza varias veces al año por motivos de trabajo. "Esta vez quería recopilar todos los datos posibles sobre tiempos de viaje, de carga de batería y de toda una serie de detalles relevantes, para que la gente conozca de primera mano la realidad de los vehículos eléctricos", comenta Pau.

Pau no solo ha comprobado todas las excelencias del Taycan durante varias horas seguidas, sino también cuál es la situación de la infraestructura de carga en un viaje largo y cómo se comporta el deportivo cien por cien eléctrico de Porsche frente a postes de carga de diversa tipología y potencia. Ya nadie duda que los coches eléctricos son ideales para la ciudad pero, ¿será válido un Taycan para viajar con tranquilidad y sin alargar el tiempo del recorrido respecto a los modelos de combustión? La respuesta a esta pregunta va a quedar claramente desvelada en este artículo.

Las principales preocupaciones de quienes consideran la compra de un coche eléctrico son la autonomía y la carga, especialmente en largos recorridos por carretera. Un viaje de ida y vuelta entre Madrid y Barcelona resulta muy adecuado para poner a prueba ambas variables. Posiblemente se trate del trayecto superior a 600 kilómetros que más personas recorren en la península ibérica y no son pocos los conductores que lo realizan varias veces al mes. Además, en estos tiempos inciertos muchas personas prefieren utilizar su propio coche en lugar de transportes públicos.

“Suelo hacer ese viaje con dos estrategias de parada, como en la Fórmula 1”, explica Pau. “Si voy solo, normalmente no me siento a la mesa para comer, así que hago dos paradas rápidas, una obligada para repostar y otra para estirar las piernas y tomar algo. No estar demasiado tiempo al volante de forma continuada es algo que recomendamos todos los monitores de la escuela de conducción”.

“Si, por el contrario, viajo con compañeros de trabajo, lo normal es que paremos una sola vez y aprovechemos para comer. Aunque no sea un almuerzo largo, nos tomamos nuestro tiempo, pues en esa pausa charlamos con calma de algunos detalles sobre esos asuntos que nos llevan a trasladarnos de un sitio a otro”.

La cuestión del tiempo es, precisamente, decisiva para algunos conductores, especialmente los que realizan viajes de trabajo por carretera. “No para mí”, aclara Pau. “Tratar de ganar tiempo en un viaje largo por carretera puede ser desde inútil hasta peligroso. Hay dos formas de intentarlo: una, eliminar o acortar paradas; la otra, llevar un ritmo más alto del normal".

El primer supuesto es poco recomendable, porque el cansancio es un mal enemigo al volante. El segundo también habría que descartarlo, pues conducir por encima del ritmo natural, que es una combinación del que tienen el coche, el conductor y la carretera, lleva a estar en tensión, fatigarse antes y ser más propenso a cometer errores. Muchas veces vemos en carretera a conductores que nos adelantan con prisa y, pasados unos kilómetros, nos los volvemos a encontrar porque sencillamente iban por encima de la velocidad en la que se sienten cómodos.

Por carretera, si no hay una hora de llegada establecida, es mejor tomarse las cosas con calma y

disfrutar de ese entorno de tranquilidad que nos ofrece el coche. Y si hay que llegar a una hora determinada, lo adecuado es salir con antelación. Si hay que hacer tiempo, es preferible que sea en la llegada, no en la salida.

Como explicábamos anteriormente, esta ruta con el Porsche Taycan se ha planteado de una forma a la ida y de otra a la vuelta. Desde Madrid a Barcelona, con una sola parada larga; de Barcelona a Madrid, con dos cortas. Y, en ambos casos, sin sobrepasar el límite de velocidad legal en España. Es decir, con un crucero de 120 km/h, salvo en los tramos donde ese límite es aún menor y, naturalmente, al entrar en una ciudad.

En ese recorrido de Madrid a Barcelona, durante la parada para comer en Zaragoza (aproximadamente la mitad de camino), el Taycan se estuvo cargando en Centro Porsche Zaragoza durante una hora, enchufado a un cargador de corriente continua de 50 kW de potencia. En ese lapso, el estado de carga pasó del 26 al 81% y la autonomía de 105 a 318 kilómetros. La velocidad media final del recorrido, sin contar la parada, fue 102 km/h y el consumo de energía de 19,81 kWh/100 km. El Taycan llegó al punto de destino en Barcelona con un 13% de batería y 52 kilómetros de autonomía.

“En el recorrido de vuelta paré dos veces, como suelo hacer cuando viajo solo", comenta Pau Soler. La primera parada fue en el kilómetro 119, en la estación Ionity de Vilasana, donde el Taycan estuvo 10 minutos cargando y el conductor aprovechó para tomar un tentempié. Con corriente continua de 270 kW, el Taycan pasó del 69 al 86% de batería e incrementó 65 km su autonomía. “La segunda parada fue en el kilómetro 400, en la estación Ionity de Ariza, para estirar las piernas, hidratarme y, como siempre, limpiar el parabrisas y los faros”. Con una carga de 15 minutos a 270 kW, el estado de la batería pasó del 10 al 70% y la autonomía de 37 a 272 kilómetros. Aunque esta segunda parada solo duró 5 minutos más que la primera, el incremento de autonomía ha sido muy superior. Ello se debe a que, en el primer caso, la batería ya estaba en un 69% de capacidad y, en el segundo, en el 10%. La carga es tanto más eficiente cuanto mas bajo es el porcentaje inicial de la batería.

“Mi conclusión es que, con un Taycan, no te tienes que preocupar de la carga más de lo que te preocupas del repostaje en un coche de combustión. Y, si programas el viaje con el Porsche Charging Planner o el Porsche Intelligent Range Manager, entonces todo resulta aún más fácil”, explica el responsable de Porsche Experience.

El coste de la electricidad es muy variable y depende de los distintos proveedores existentes. Hasta finales de este año, los clientes de Porsche tienen carga gratuita para el Taycan en los Porsche City Charging y en los Centros Porsche. En las estaciones de Ionity el coste para ellos será de 0,33 euros por cada kWh, un precio muy competitivo considerando la oferta del mercado. Si nos basamos en esta cifra, el viaje de ida y vuelta nos hubiera costado unos 82,31 euros, pero hay que tener en cuenta que, si salimos con la batería cargada al máximo en casa y disponemos de una tarifa nocturna beneficiosa, esa cantidad bajaría.

Como se puede ver en la infografía, la estrategia a dos paradas es una hora más rápida que la otra. El motivo, aparte de que el total de tiempo que estuvo el vehículo detenido fue de 25 minutos contra una

hora, es que se emplearon cargadores superrápidos, en lugar del de 50 kW que se usó en Zaragoza. Además, la velocidad de carga va disminuyendo a medida que la batería supera un porcentaje alto de su capacidad, igual que ocurre con nuestros teléfonos móviles, por lo que son más eficientes esas pequeñas "inyecciones de energía" que una más prolongada. Ahora, la elección queda a gusto del consumidor.

Consumption data

Taycan with Performance Battery (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions 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).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/deporte-estilo-de-vida/2021/es-porsche-iberica-ruta-taycan-madrid-barcelona-madrid-24242.html

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