De Stuttgart a Sevilla en un Taycan

03/04/2024 Una ruta de 2.300 kilómetros con el objetivo de encontrar el equilibrio óptimo entre velocidad, consumo y aprovechamiento de la infraestructura de carga. Al volante, Mayk Wienkötter, Responsable de Prensa de la Gama Taycan y de Electromovilidad, que da los detalles del trayecto.

Oliver Blume cruza la explanada del Museo Porsche, nos saluda amistosamente y pregunta: "¿Dónde vais?". "A Sevilla", respondemos. "¡Buen sitio! Disfrutad del viaje".

De Stuttgart a Sevilla en dos días

Es jueves por la mañana, 7.30 AM. El cielo está azul, al igual que el termómetro. Hay seis grados. La batería del Taycan está al 99 % y queremos ir de Stuttgart a Sevilla en dos días, sin recurrir a técnicas de “miniconsumo”, como ir a rebufo de los camiones. Para llegar lo antes posible, tenemos que encontrar el punto óptimo entre velocidad, consumo y aprovechamiento de la infraestructura de carga. Siempre que sea posible, recurriremos a estaciones de IONITY, por razones de fiabilidad y coste.

Me acompaña Christoph Bauer, fotógrafo de Porsche. Él hace las mejores fotos, yo intento que lleguemos a Sevilla lo antes posible. Poco a poco nos vamos acercando al objetivo de 100 km/h de

velocidad media. En Zuffenhausen ya hay mucho tráfico en hora punta, lo que dificulta alcanzar esa meta propuesta. En la autopista A8 en dirección a Karlsruhe, en carretera abierta, nuestra velocidad se estabiliza entre 130 y 140 km/h. Seleccionamos el modo Range, que da priodidad a la autonomía. Nuestro Taycan tiene la batería Performance Plus, tracción trasera y llantas de 20 pulgadas. De los 105 kWh brutos de la batería de alta tensión, hay 97 kWh disponibles. Teóricamente, según el ciclo de consumo WLTP, tendríamos 678 km de autonomía.

Seguimos por la autopista A5 en dirección a Friburgo. Cuando cruzamos la frontera con Francia, llevamos una media de 114 km/h. Apenas hay tráfico. Con un transpondedor para las autopistas, evitamos tener que parar en los peajes a pagar y cruzamos las barreras abiertas a 30 km/h.

Después de 480 kilómetros recorridos, hacemos nuestra primera parada. Nos dirigimos a la estación de carga IONITY Jura, cerca de Arlay, en Borgoña. La autonomía restante es 35 kilómetros en este momento. El trayecto hasta aquí ha durado poco más de cuatro horas. Hay siete cargadores CCS disponibles y somos el único coche de la electrolinera. Nuestro fotógrafo Christoph va al área de servicio para comprar algo de comida y bebida mientras inicio y controlo el proceso de carga, a través de Plug and Charge. El Taycan carga con hasta 320 kW de potencia. Después de diez minutos de nuevo hay 50 kWh en la batería. Tras un cuarto de hora, proseguimos la marcha.

Los viajes largos pueden ser muy relajados

La temperatura supera ya los 20 grados, por lo que dejamos el jersey en el asiento trasero. El Taycan se comporta como se esperaba. El chasis es confortable, la propulsión eléctrica silenciosa y las previsiones del Porsche Charging Planner, fiables. Así de relajados pueden ser los viajes largos.

El sistema planifica la segunda y -según el ambicioso objetivo- última parada de carga para hoy en Tavel Nord, cerca de Aviñón. Al llegar, aún nos quedan 42 km de autonomía o un 10 % del nivel de energía. Hay cuatro cargadores, todos disponibles.

Parada y descanso

Normalmente, nunca se debería recargar más del 80 % en viajes largos, pero en este caso queremos cargar casi por completo para llegar a Barcelona. Será nuestra única parada nocturna en la ruta y nos quedan casi 450 km. Ahora podemos tomarnos un descanso más largo, comer, beber y estirar las piernas. Es un programa más exigente de lo que se haría en un viaje normal, pero no estamos aquí por diversión, sino para mostrar de lo que es capaz el nuevo Taycan. Según la pantalla del vehículo, es probable que la estación de carga haya reducido ligeramente la potencia, pero no de forma significativa. Después de 35 minutos estamos al 95 % y continuamos la ruta.

Hemos recorrido los primeros 1.000 km en menos de 9 horas. Los confortables asientos con 14 posiciones de reglaje realmente valen la pena. Pasamos por Montpellier y Narbona hacia la frontera

española. El límite de velocidad es de 120 km/h. Malo para la media, bueno para el consumo.

Enchufar, facturar y a dormir

Llegamos a nuestro hotel en Barcelona tras casi doce horas, un recorrido de 1.260 km, un consumo de 20,7 kWh y con un 10 % de energía restante. En el aparcamiento subterráneo hay dos cargadores de corriente alterna que los huéspedes pueden utilizar gratuitamente. Son monofásicos y suministran 3,7 kW, pero tenemos doce horas por delante y es suficiente. Enchufamos el Taycan, nos registramos y nos vamos a dormir.

A la mañana siguiente, la pantalla indica poco menos del 50 %. No es lo ideal, pero tampoco dramático porque hay una estación IONITY a 100 kilómetros al sur de Barcelona. Antes de seguir, hacemos algo de turismo. La Sagrada Familia es visita obligada, aunque su finalización está prevista para 2026.

Como queremos llegar pronto a Sevilla, nos dirigimos a una estación IONITY en Tarragona. Es completamente nueva y está situada en una gasolinera de una zona industrial, junto a la autopista. Los seis cargadores están libres y en verde. Aquí también parece que la capacidad de carga está algo limitada según la pantalla. En media hora, cargamos por encima del 90 %, ya que la red IONITY se vuelve menos densa un poco al suroeste de Valencia, a pesar de que son 600 las estaciones que hay en toda Europa. Programamos nuestro primer cargador no IONITY y todo sigue su curso.

El primer cargador, justo al lado de la ruta, promete 360 kW. Lo enchufamos, comienza el proceso de verificación, pero no pasa de ahí. Decidimos ir a otra estación de carga rápida… y tampoco responde. Porsche Charging Planner sugiere el siguiente poste de alta potencia en el sentido de la marcha. Llegamos con un cuatro por ciento de batería. En 30 minutos, recargamos 40 kWh, suficientes para llegar al siguiente punto IONITY. Un buen almuerzo y un excelente café expreso en el área de descanso nos tranquilizan de nuevo. Aunque hemos perdido una hora en total, estamos dentro del objetivo previsto.

Faltan menos de 500 kilómetros para Sevilla. La media ha caído por debajo de 100 km/h. Como apenas hay tráfico, podemos circular a 120 km/h en todo momento. Llegamos a las 16:30 al IONITY El Hidalgo. Tres de los cuatro cargadores están disponibles y alcanzamos un pico de 327 kW. Después de 15 minutos, seguimos conduciendo.

Ha sido la recarga final, a 333 kilómetros de nuestro destino. Las carreteras están tan vacías que la velocidad máxima es igual a la velocidad media. Tres horas después entramos en Sevilla tras 2.300 kilómetros y 23 horas al volante. Hemos alcanzado la media de 100 km/h. El consumo en toda la ruta ha sido de 20,5 kWh, lo que equivale a 470 km de autonomía real. Estamos cansados, pero satisfechos.

Consumption data

Taycan with Performance Battery Plus (WLTP, preliminary values)*: Electrical consumption combined: 19.4 – 16.4 kWh/100 km; CO_2 emissions combined: 0 g/km; CO_2 class: A

*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/producto/2024/taycan-ruta-stuttgart-sevilla-35673.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/28402997-3149-4196-8815-ff4d5c5ee932.zip

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