

Cinco días por las carreteras de India con el Taycan

19/02/2023 De Mumbai a Hyderabad y viceversa. Mil quinientos kilómetros con el auto ciento por ciento eléctrico de Porsche. Con motivo de la primera carrera en la historia de Fórmula E de India, Porsche invitó a un grupo de periodistas a experimentar la movilidad eléctrica también fuera de la pista. Los aventureros comparten sus experiencias en el Newsroom.

India está en auge, Antes de que finalice el año, India tendrá 1600 millones de habitantes, con lo que sobrepasará a China y se convertirá en el país más poblado del mundo. La economía también está en alza. Casi 800 000 millonarios viven en el subcontinente, más que los habitantes de Fráncfort. Además, tiene 166 trillonarios, con lo que llega al Top 3 de ese escalafón mundial. A Porsche también le está yendo bien en India. El año pasado, el director de marca, Manolito Vujicic, y su equipo vendieron exactamente 779 autos deportivos.

Esto representa un aumento de más de sesenta por ciento con respecto al año anterior. Llama particularmente la atención que el Taycan ya representa casi diez por ciento del volumen total de entregas en su primer año completo en India. En 2022, 78 autos deportivos totalmente eléctricos

fueron vendidos. Aunque India es ahora el tercer mercado de automóviles más grande del mundo, la electromovilidad aún está en pañales. Sin embargo, solo el año pasado fueron vendidos unos 300 000 vehículos eléctricos de batería (BEV). Esta cifra contrasta con las menos de 2000 estaciones de carga. Para 2027, debería haber 100 000 cargadores.

Los preparativos

La infraestructura de carga no es exactamente ideal para emprender un viaje por carretera por todo el país. A esto se suman temperaturas de casi 40 grados centígrados. Estamos en pleno invierno en India, pero el sistema de aire acondicionado está en permanente uso.

Los autos para la aventura están equipados con la batería Performance de 79 kWh y no con la batería Performance Plus opcional de 93 kWh. Infraestructura de carga deficiente, batería pequeña, altas temperaturas... ¿Qué podría salir mal?

Día uno

A las siete en punto de la mañana del jueves salimos de Mumbai. Tenemos 750 kilómetros por delante. Unos 400 kilómetros el primer día y algo menos de 350 el segundo. Las distancias que se pueden cubrir en Europa en un día son imposibles de gestionar en India, independientemente del tipo de tren de rodaje que sea empleado. Las velocidades medias son muy bajas debido a la gran cantidad de vehículos de todo tipo. Además, las carreteras presentan huecos de talla XXL, hay calzadas con topografía de pista de motocross y es frecuente ver animales de todo tipo utilizando las carreteras. Después de haber pasado la hora pico, que dura las 24 horas del día, los siete días de la semana en Mumbai, tomamos la autopista hacia Pune. El asfalto aquí es nuevo y suave. Tardamos unas tres horas en cubrir unos 150 kilómetros. Aunque la batería del Taycan de tracción trasera todavía está bien cargada, nos dirigimos a una electrolinera junto a la autopista. Queremos saber si nos hemos preparado lo suficientemente bien y si podemos cargar.

Para cargar un auto eléctrico en India son necesarias cuatro cosas: un teléfono celular con un número de teléfono indio, una tarjeta de crédito india, la aplicación adecuada y toda la paciencia que pueda reunir. La carga rara vez funciona en el primer intento. Es probable que la estación de carga, la aplicación o ambos entren en no funcionen. Con el tiempo, sin embargo, te haces una idea de cómo manejar las cosas en India. En esencia, solo tienes que seguir intentándolo hasta que lo logres. Reinicie la aplicación, vuelva a conectar el enchufe de carga a la estación de carga, abra la aplicación nuevamente y así sucesivamente.

Otra peculiaridad en India es que es necesario tener la aplicación adecuada para cada proveedor. Todavía no hay un servicio de carga global. Entonces, especialmente al principio, pasamos mucho tiempo descargando aplicaciones, registrándonos e ingresando la información de la tarjeta de crédito. Con 75 kW, el primer cargador es especialmente potente. Treinta kilovatios es la norma aquí en la zona

industrial de alta tecnología en la que estamos. Sin embargo, a 20 centavos por kWh, la carga resulta bastante económica. El precio es aproximadamente un tercio de lo que cuesta en Alemania.

Después de unos 45 minutos, continuamos nuestro viaje por carretera. La suspensión neumática del Taycan tiene que darlo todo al circular por la ciudad. Los topes para mermar la velocidad son altos y muy frecuentes aquí. Incluso con la mejor suspensión, los pasajeros se sacuden. Alcanzar la velocidad de un caminante en esta zona es lo máximo a lo que podemos aspirar. El modo de elevación de la suspensión es obligatorio. Si no logras pasar con cuidad uno de estos topes, seguro dañas los amortiguadores. Estos topes son más frecuentes en los pueblos. En las afueras, la mayoría de las carreteras están en muy buenas condiciones. A la hora de comer, hacemos otra parada. Gracias a nuestra aplicación, encontramos una estación de carga junto a un restaurante. Mientras el Taycan se carga durante una hora a 30 kW, nosotros probamos una mezcla de quesos (panir masala) y un plato de papas con hierbas y especies (aloo jeera seco). Delicioso. En comparación con la parada de descanso promedio en Europa, los indios sirven comida cinco estrellas a una fracción del precio. Quedamos completamente satisfechos por menos de cuatro dólares por persona

Nuestro destino de llegada para hoy es Solapur. Suena como energía solar pura, pero es una ciudad de millones de habitantes en Maharashtra, un estado en el occidente de India. Aquí, el Taycan parece un ovni en el paisaje urbano. Casi todos giran sus cabezas para mirar el Porsche en Azul Frozen, saludan, sonríen y sacan sus teléfonos celulares para grabar un video o tomarse un *selfie* con el auto. Cada vez que paramos, estamos inmediatamente rodeados de lugareños curiosos. Los niños en particular reaccionan al Taycan, también o quizás por el hecho de que probablemente nunca antes hayan visto uno en vivo. Llegamos a nuestro hotel alrededor de las seis de la tarde. Once horas para 400 kilómetros. La velocidad promedio es de unos 50 km/h. El resto se dedicó a una parada de carga, la pausa para el almuerzo y los recorridos fotográficos. En el hotel hay una sorpresa positiva. Hay tres cargadores de corriente alterna en el garaje subterráneo, cada uno con una potencia de carga de 7,4 kW. Interesante: el kilovatio hora de electricidad aquí cuesta más que la electricidad de corriente continua en los puntos de carga públicos. Pero haríamos cualquier cosa para tener nuestros autos ciento por ciento cargados a la mañana siguiente. Así que ni pensarlo.

Día dos

Ocho de la mañana. Salida. Debemos recorrer 350 kilómetros hasta Hyderabad. La Fórmula E está esperando y el tráfico sale de la ciudad. Cada centímetro de la calzada es utilizado por el tráfico. El bocinazo constante de *rickshaws* individuales, taxis y camiones es omnipresente. Lo que generalmente se interpreta como una advertencia sombría aquí se considera una sugerencia bien intencionada. La bocina reemplaza al espejo retrovisor. Atención, estoy a tu lado y detrás de ti, es el lema. Funciona, de alguna manera. También porque los indios conducen sin ninguna agresión. Así que dejamos la ciudad y estamos en plena carretera. Aquí llegamos por primera vez a los límites de la infraestructura de carga india. En el tramo Solapur-Hyderabad solo encontramos estaciones de carga de un proveedor. Y hay que advertirlo de antemano: ni uno solo funciona. La mayoría de ellos ni siquiera están conectados.

Los amables empleados de las gasolineras nos informan sobre las estaciones que aún no están registradas en la aplicación y que se supone que funcionan. Pero aquí también encontramos todas las pantallas en negro. Afortunadamente, el Taycan demuestra ser un milagro de eficiencia en estas condiciones. El consumo desciende hasta los 16 kWh. A pesar de la batería más pequeña, son posibles más de 400 kilómetros. Decidimos retrasar nuestra pausa para el almuerzo y conducir hasta las afueras de Hyderabad de una sola vez. Hay un hotel con dos cargadores supercargadores. Nuevamente necesitamos 20 minutos para poder comenzar el proceso de carga. Es bueno ser precavidos, así que siempre cargamos un poco más de lo necesario. Nunca se sabe cuándo volverán a haber electrolineras disponibles. Poco antes del atardecer llegamos a Hyderabad.

Día tres

El tercer día nos recuerda por qué estamos haciendo este viaje por carretera: la primera carrera de Fórmula E en India. Después de un accidente en la práctica, el piloto de Porsche Pascal Wehrlein tiene que ir al hospital el viernes para ser revisado. Sin embargo, los médicos dan luz verde y Wehrlein pueden participar en la clasificación del sábado junto con Antonio Felix da Costa, que está disputando su carrera número cien en la Fórmula E.

Tras salir desde posiciones intermedias en la parrilla, el portugués Da Costa ocupó el tercer lugar en la carrera, mientras que su compañero se ubicó cuarto. Estos resultados sirvieron para que la escudería TAG Heuer Porsche de Fórmula E asumiera por primera vez el liderato de la clasificación por equipos y que Wehrlein ampliara aún más su primer lugar en el escalafón de pilotos.

Día cuatro

El domingo por la mañana, volvimos a Mumbai. Esta vez son 350 kilómetros el primer tramo y 400 en el segundo. Hyderabad todavía está durmiendo un poco. El tráfico no es tan pesado como de costumbre. Conducimos nuevamente a través de pueblos bulliciosos y por caminos rurales de dos carriles hacia el occidente. Para sorpresa de todos, esta vez encontramos un cargador que se supone que debe funcionar. Después de poco menos de 200 kilómetros, salimos de la carretera y giramos hacia un camino polvoriento que recuerda al norte de África. El Taycan se cubre inmediatamente con una capa de polvo. Surge el sentimiento de Dakar. El cargador de 30kW junto a un concesionario de neumáticos realmente funciona y nuevamente podemos combinar la parada de carga con la pausa para el almuerzo.

Al regresar a la electrolinera nos encontramos con otra persona que está cargando su auto eléctrico. Empezamos a conversar con el señor Singh, un especialista en tecnologías de la información que vive en Pune y que se encuentra en un viaje familiar con su esposa y sus padres. Está interesado en nuevas tecnologías y, por lo tanto, ha comprado un vehículo eléctrico. Pero también por la ventaja del costo de la electricidad en comparación con el diésel. A modo de comparación, conducir un Taycan durante 100 kilómetros en India cuesta unos cinco dólares. Un motor de combustión comparable cuesta casi tres veces más debido a los precios relativamente altos del combustible. Alrededor de las dos de la tarde

abordamos el último tramo del día de regreso a Solapur. Para los 150 kilómetros necesitamos tres horas. En el hotel, podemos hacer uso de los tres cargadores de corriente alterna nuevamente y cargar completamente el Taycan durante la noche.

Día cinco

Alrededor de las siete de la mañana comienza el último día del viaje. Los últimos 400 kilómetros. Como salimos al amanecer, incluso tenemos tiempo para disfrutar de un té chai azucarado en la carretera. Té negro con leche y tradicionalmente condimentado con cardamomo, jengibre, clavo, canela y granos de pimienta negra. Los lugareños pagan siete rupias (unos ocho centavos de dólar) por una taza. Los turistas y los viajeros de carreteras pagan un poco más. Una vez más, los lugareños muy amigables inmediatamente vienen a tomar fotos y echar un vistazo al interior del Taycan. La pantalla adicional en el lado del pasajero provoca mucha curiosidad.

De vuelta en la carretera, la conducción es interrumpida varias veces por estaciones de peaje similares a las de Italia. Dado que el Taycan tiene un parabrisas recubierto, el escáner no siempre reconoce la etiqueta de peaje. Pero nuevamente, nos ayudan de inmediato con un escáner manual con el que es posible leer la calcomanía interior. Esta vez, planeamos nuestra parada de almuerzo directamente en Pune. Aquí hay una estación de carga de un proveedor con el que hemos tenido la mejor experiencia hasta ahora. Para darnos este gusto tenemos que soportar el atasco de tráfico permanente en la ciudad. Alrededor de las dos de la tarde continuamos nuestro viaje y abordamos los últimos 150 kilómetros. En esta sección, el camino va cuesta abajo durante bastante tiempo. Esto tiene un efecto positivo en el consumo del Taycan, que cae a poco menos de 12 kWh. En la autopista, es permitido conducir a 100 km/h. Cuando llegamos a Mumbai, el consumo aumenta nuevamente a 13.5 kWh porque el tráfico es aún más pesado de lo habitual y necesitamos cuatro horas.

Conclusión

Recorrer 1500 kilómetros con el Taycan a través de India suena como una gran aventura. Y lo es. El país solo está dando sus primeros pasos hacia la electromovilidad. Teniendo en cuenta esto, fue extremadamente fácil cubrir esta distancia con el auto ciento por ciento eléctrico de Porsche. Necesitas las aplicaciones correctas, mucha paciencia y un auto eléctrico tan eficiente como el Taycan para superar esta aventura. A cambio, puedes vivir experiencias increíbles en relación con la movilidad eléctrica y a menudo ser sorprendido gratamente.

Consumption data

Taycan with Performance Battery (Predecessor model)

Taycan with Performance Battery (Predecessor model)

Taycan with Performance Battery Plus (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/2023/deportes-estilo-de-vida/PLA-porsche-taycan-viaje-mumbai-hyderabad-india-auto-coche-carro-electrico-BEV-31282.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6ff92074-552c-46c4-abd7-000207861a09.zip

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