



El empresario necesita que su Porsche Taycan 4S esté a máxima capacidad porque recorre muchos kilómetros al día

Iván Martínez pelea con su deportivo eléctrico: no alcanza a cargarlo en la noche

El dispositivo de su casa, de corriente alterna, ha tardado hasta 30 horas en dejar la batería al tope. Y dice que hay pocos puntos de carga rápida disponibles.

WILHEM KRAUSE

En abril del año pasado, Iván Martínez tenía ganas de un auto nuevo. Así que el empresario funerario se dirigió al concesionario de Porsche. Le comentaron sobre el Taycan 4S eléctrico y se fue entusiasmando, aunque por razones más bien prácticas.

“Venía con una modalidad bien entretenida: no se paga el permiso circulación ni el primero ni el segundo año, al tercero es la mitad y el cuarto era un cuarto. En un auto de estas características, el permiso de circulación rodea fácilmente los 3 millones de pesos y algo más. Además, la mantención no venía a los 10.000 kilómetros, sino que a los 30.000”, cuenta el empresario tras la exitosa cadena de funerarias que lleva su nombre.

Martínez, quien también tiene un BMW i8 híbrido enchufable, se basó en la experiencia con ese auto para concretar la compra.

“Para mí ese es el auto perfecto, es súper amigable”, opina. “(El Taycan) es rico, anda bien, no suena, es conveniente por todos lados, pero se demora mucho en cargarse”.

“Con el cargador que tengo fijo en la casa se demora como 30 horas en cargarse el 100%. Y en la gasolinera siempre hay gente esperando para cargar los autos eléctricos y eso se demora entre una hora y media a dos. Y para mí, que soy un hombre de negocios, esperar todo ese tiempo es mucha plata perdida”, señala.

La marca le entregó un cargador portátil (para viajes) y uno fijo y en estos meses Martínez ya ha recorrido 12.000 kilómetros. De acuerdo con sus datos oficiales, el Taycan tiene una autonomía de entre 320 a 363 kilómetros con carga completa y puede alcanzar hasta 260 km/h de velocidad. La versión de Martínez es la 4S, que alcanza los 100 km/h en solo cuatro segundos.

“Anda tan rápido como los deportivos, no se siente, eso es algo raro, hay que tener cuidado cuando uno le da la partida”, comenta.

Para la mayoría de la gente es



Martínez dice que su Porsche Taycan 4S le ha parecido un auto “rico”, pero tampoco encuentra muchos puntos de carga rápida.

un sueño tener un auto así.

“Para alguien normal, que tenga tiempo para cargarlo y que no tenga la vida que llevo yo, sí. Pero realmente para mí una hora perdida en cargarlo, son muchos recursos que pierdo. Quizás si alguien lo carga para usarlo en su trabajo y volver, claro, pero yo recorro las diferentes sucursales de Santiago, Viña y no me resulta conveniente”.

Anda a 1.000 por hora.

“Perder un tiempo muy acelerado, de no tener ritmo. La tengo clara a la hora de generar recursos, yo en una hora y media genero plata”.

Los viajes largos son más complicados.

“El otro día fui a Viña, llegué de modo tortuga a mi casa, porque cuando yo no tiene batería se pone en modo tortuga y anda a cinco kilómetros por hora, bien lento, para ahorrar la energía. Y yo vivo en una subida, en una loma, en Lo Barnechea, así que la verdad es que estaba bien asustado, pensaba que no iba a llegar”.

¿Qué va a hacer?

“Lo que tengo decidido en 95% es transformarlo en carroza, como la carroza tiene un destino corto, un trayecto más o menos fijo de todos los días, creo que podría ser mejor. Y se podría cargar durante la noche. Es primera vez que lo hago con un Porsche, lo he hecho antes con un Maserati y un Camaro”.

¿Qué tendría que pasar para

que usted se encante otra vez con el vehículo?

“Más estaciones y que sea más rápida la carga. Hoy en día no hay tantas, se demora una hora y media, lo que para mí es lento al menos, y más aún si me toca hacer fila. La otra vez estaba en Puente Alto, casi quedándome sin batería, y pasé al Mall Plaza Tobalaba a cargar y no me subió casi nada en cuatro horas”.

La clave está en el cargador

Matías Díaz, director del diplomado de electromovilidad de la Universidad de Santiago, explica que hay dos modos de cargar un auto eléctrico: corriente alterna y corriente continua.

“En corriente alterna, puedes usar un cargador de viaje y conectarte a un enchufe común. Ese tipo de carga es de baja potencia y, por ende, el tiempo de carga fácilmente puede ser más de un día. En corriente continua, la potencia es habitualmente mayor. A mayor potencia, menor tiempo de carga, en un cargador de continua de 50 kWh, la carga de un vehículo debería tomar hora y media aproximadamente, el tema es que la carga DC se asocia a potencias elevadas que no son factibles para instalaciones residenciales”.

Mi entrevistado se queja de que la carga tarda mucho.

“Yo tengo un IONIQ con batería de 28 kWh y se demora unas 15 horas en

cargar full cuando uso el cargador de viaje. Lo importante no es el tiempo que se demore, porque en promedio los vehículos están estacionados más del 80% del día. Lo importante es que es mucho más barato, unas siete veces más barato, y mucho más eficiente, unas cuatro veces más eficiente”.

Pero hay que ordenarse.

“Al final del día solo se necesita algo de organización en el comportamiento de conducción y carga; porque no todos los días se necesita el auto full, ni tampoco todos los días debo cargar, con algo de gestión se hace más eficiente y barata la movilización. En general la gente sobredimensiona su vehículo para el peor de los casos: quieren tener un estanco que les de 700 kilómetros de autonomía, con una camioneta que pesa tres toneladas, para recorrer 30 o 40 kilómetros al día e ir al supermercado. Ese tipo de cliente se frustra un poco cuando se cambia a eléctrico y reclama que la carga se demora mucho o que la autonomía es acotada”.

Pero no deja de ser una queja real.

“Ambas cosas son ciertas, pero si uno mira un poco más allá y se da cuenta de que el costo de moverse es mucho menor, y que el tema de la autonomía se resuelve poniendo más estaciones de carga, cosa que está pasando, el resultado es muy positivo. Al final hay que programarse”.

RICHARD ULLOA