

Probamos el Tesla Model S 100D, el único coche eléctrico con 500 km de autonomía y aceleración de Panamera



El Tesla Model S lleva en el mercado estadounidense desde 2012, pero no fue hasta 2017 que la marca californiana llegó de forma oficial a España, con la apertura del primer Service Center de la marca, en Barcelona.

Mientras tanto, el coche experimentó un restyling (perdió la falsa calandra negra que tenían los primeros modelos) y numerosas actualizaciones over the air. Y en 2018 sigue siendo la única berlina 100 % eléctrica capaz de ofrecer 500 km de autonomía y aceleraciones de Porsche Panamera.

En esta ocasión, pudimos conducir un Tesla Model S 100D en una breve toma de contacto entre Barcelona y Baqueira con motivo la presencia en la estación de esquí del Tesla On Tour. No solamente nos permitió poder probar uno de los coches más interesantes de las últimas décadas, sino experimentar de primera mano cómo es viajar con un Tesla. Spoiler alert: es como con cualquier otro coche.

Contacto Tesla Model S 100D

El Tesla Model S 100D es actualmente el modelo de la gama Tesla en España que más autonomía propone. Su batería de 100 kWh va asociada a dos motores eléctricos (como todos los Tesla Model S y X desde diciembre de 2017) de 193 kW cada uno para una potencia total de unos 422 CV y un par motor de 660 Nm disponibles desde 1 rpm, como en todos los eléctricos. Oficialmente y según el ciclo NEDC, esos 600 kg de batería dan una autonomía de 632 km. En realidad, hablamos de algo más de 500 km.

Autonomía y consumo

Despejemos de entrada el tema del consumo y de la autonomía, uno de los aspectos más importantes actualmente en los coches eléctricos. La media de consumo de un Tesla Model S 100D se sitúa en 20 kWh/100 km por lo que se tendrá una autonomía de más de 400 km.

Claro que si abusas de los adelantamientos a la velocidad del relámpago que otorga el coche, como un servidor, el consumo puede subir hasta los 35 kWh de media; en ese caso la autonomía bajará de los 300 km. Aún así, son consumos muy contenidos y cifras de autonomía que ya quisieran para sí muchos coches eléctricos.

De todos modos, la autonomía no es un problema con la red de Supercargadores de Tesla. Los Supercargadores son la baza de Tesla para conquistarnos. La recarga es gratis para los Model S y Model X en España. En nuestro caso, en 15 minutos recargamos para tener una autonomía de 250 km. Y en menos de 30 minutos te pones en 400 km. Algunos podrán objetar que tienes que esperar.

Cierto, pero si lo pensamos bien, podemos tardar lo mismo o más con un coche de gasolina en una gasolinera para una autonomía similar. Llegas, esperas al que de delante termine de repostar, que pague y que mueva su coche. Por fin te toca,

llenas, vas a pagar y tienes a una persona delante comprando cualquier chocolatina o juguete para el niño... Entre una cosa y otra has perdido 15 o 20 minutos igualmente, porque no siempre vas a llegar a una gasolinera vacía.

Los más escépticos podrán replicar que con un coche de motor térmico se puede repostar en casi cualquier rincón de España. Por ahora sigue siendo cierto, pero hay que tener en cuenta dos conceptos. El primero: el cliente de Tesla tiene un punto de carga en casa (obvio) y muy probablemente otro en su centro de trabajo, por lo que en el día a día, no hay que ir buscando un punto de carga.

Puedes controlar el estado de carga del coche a través del móvil, entre otras funciones.

Y el segundo concepto: entre la red de Supercargadores de Tesla (en constante ampliación), los puntos de carga en destino de Tesla (en los que, por cierto, siempre hay mínimo dos puntos de carga, uno para Tesla y otro para cualquier eléctrico) y los cargadores rápidos de la futura red Ionomy ideada por BMW, Ford, Mercedes-Benz y VAG, pronto habrá puntos de carga suficientes para recorrer Europa desde el Cabo de Gata hasta el extremo norte de Escandinavia en coche eléctrico, sea Tesla o no.

A bordo

El salpicadero mezcla un diseño convencional con la pantalla multimedia más grande del mercado. Al principio, impresiona y no te queda claro si ha sido una buena idea. Sin embargo, es de un uso muy fácil y muy ergonómico; es todo un acierto. Desde ahí puedes controlar todos los aspectos del coche, la navegación, la climatización, internet y la música (con suscripción a Spotify incluida en el precio del coche). En la prueba del Tesla Model X P100D te contamos más acerca de su funcionamiento.

Los múltiples ajustes te permiten encontrar una posición de

conducción ideal. Los asientos son muy cómodos. Aunque, pueden parecer algo estrechos y duros al principio, pero son ideales para hacer kilómetros, no te cansarás. La habitabilidad en las plazas delanteras es muy buena, pero me impresiona más el espacio para las piernas en las plazas traseras. No tiene nada que envidiar a la habitabilidad de un BMW Serie 5 o un Mercedes Clase E.

En cuanto a los acabados, habida cuenta del precio del coche (Model S desde 86.000 euros y Model S 100D desde 109.050 euros) podrían ser mejores. Ciertamente, los acabados y los ajustes del interior dan una mejor impresión que los ajustes de los paneles de carrocería (los cuales, en nuestra unidad, no pasarían el control de calidad al final de la línea de montaje de ninguna marca europea, japonesa o coreana). El cuero es de una calidad correcta (los veganos pueden optar por una tapicería de tela), así como el resto de los revestimientos del interior. De todos modos, Tesla no vende lujo, sino tecnología.

Sólo hay dos aspectos que mejoraría o que eché en falta. Uno es la ausencia de un apoyabrazos escamotable en las plazas traseras, pero al menos la plaza central es un verdadero asiento efectivamente utilizable, cuando en la gran mayoría de coches no hay quien se pueda sentar ahí. Y el segundo es la falta de compartimentos para guardar objetos. Delante está la guantera principal y dos compartimentos en el túnel central, pero detrás no hay absolutamente nada, ni tampoco en las puertas. Vale que tiene dos maleteros, uno de 745 litros y otro de 150 litros, pero no lo vas a guardar todo en el maletero...

Tecnología

El aspecto lujoso o no de los Tesla pasa a un segundo plano, un Tesla es ante todo tecnología. La cara más visible de esa tecnología es la enorme autonomía de los Tesla frente al resto de eléctricos del mercado y el famoso Autopilot, lo que muchos

consideran de forma errónea una conducción autónoma.

Recordemos que el Autopilot es un sistema de autonomía de nivel 2. Combina el control de crucero activo con el Autosteer, que mantiene el coche en su carril. La gran mayoría de fabricantes (VAG, BMW, Mercedes-Benz, Toyota, Alianza Renault Nissan, etc), proponen sistemas similares en sus modelos. Sin embargo el de Tesla se caracteriza por ser muy eficaz en vías rápidas (autovías, autopistas), puede cambiar de carril (basta con indicarlo con el intermitente) y si no viene nadie cambiará de carril. Eso sí, he de reconocer que actualmente es, junto al del Mercedes Clase E, el mejor sistema del mercado.

UNA DE LAS BAZAS DE TESLA ES LA CAPACIDAD DE ACTUALIZAR EL COCHE OVER THE AIR E INCLUSO LA CAPACIDAD QUE TIENE EL COCHE PARA APRENDER SOBRE LA MARCHA.

Así, puede dar la ilusión de una conducción autónoma, pero no lo es ni por asomo. De entrada, el sistema te obliga a mantener las manos en el volante y así a concentrarte. Es verdad que es por un imperativo legal y no técnico, pero la cuestión es que a día de hoy es así. Y luego, si hay muchas curvas, como en una carretera nacional, se niega a activarse. De todos modos, no cabe duda que en conducción autónoma, Tesla cuenta con cierta ventaja. Por ejemplo, con nevada y la carretera apenas despejada de nieve, el coche era capaz de detectar la línea central de la calzada. Algo impensable en muchos otros coches convencionales.

El sistema utiliza la lectura de señales de tráfico también para autolimitar su velocidad en vías convencionales. Esa lectura es perfectible, como en todos los coches. Es decir, puede leer la señal de "40" de la carretera que sale de la vía principal (limitada a 90 o 100) y considerar que el nuevo límite es de 40 km/h. La diferencia con el resto de marcas es que si un usuario lo detecta, puede indicarlo ulteriormente a la marca o al club Tesla que lo transmite a la marca. Y en la siguiente actualización, habrá un parche para ese punto GPS,

en el que el coche sabrá que la señal de "40" no es para la vía principal. Intenta algo parecido con una marca tradicional...

Y es que una de las bazas de Tesla es la capacidad de actualizar el coche over the air e incluso la capacidad que tiene el coche para aprender sobre la marcha. El Model S dispone de suspensión neumática regulable en altura de serie. Si sueles subir la altura del coche para entrar a tu parking porque vas a tocar en la rampa, al cabo de un par de veces el Tesla ya sabe que ahí debe elevar la altura del coche y lo hará por ti. Simplemente genial.

Prestaciones

La tecnología del Tesla es genial y sin duda ha marcado un antes y un después en la historia del automóvil. Pero, ¿cómo es conducir el coche eléctrico que todas las marcas aspiran a fabricar?

El coche es muy silencioso, como era de esperar. Sin embargo, a más de 120 km/h los ruidos aerodinámicos son demasiado presentes. No queda claro si es por una cuestión de aislamiento acústico, diseño o por los pésimos ajustes de paneles de carrocería (o un poco de todo). Aquí hay que reconocer que los Audi A8, BMW Serie 7, Mercedes Clase S y Lexus LS (o incluso un Lexus GS) son paradójicamente muchísimo más silenciosos.

La aceleración es, como previsto, digna de un deportivo (0 a 100 km/h en 4,3 s). Las recuperaciones son simplemente abrumadoras. Adelantar es una simple formalidad y en ese caso la entrega de par es muy lineal. No tiene nada que ver con la de cualquier deportivo en el que cuando haces kick down, el coche baja varias marchas y sales catapultado, como si te dieran una patada en el culo. Aquí, es más bien como si una mano gigante empujase el coche hacia el horizonte. No tuve oportunidad de medir el 80 a 120 km/h, pero lo mediremos más adelante en una prueba más completa.

Comportamiento dinámico

La dirección apenas comunica algo y no puedes saber qué hacen las ruedas delanteras, solo lo puedes intuir. Determinar el nivel de adherencia a través del volante es importante, ya no por una cuestión de conducción deportiva sino, como fue nuestro caso, de conducción invernal. De todos modos, no difiere mucho de la mayoría de berlinas de lujo del mercado en ese aspecto cuyas direcciones eléctricas son también asépticas. En todo caso, es bastante directa en conducción deportiva.

Dispone de tres niveles de dureza para adaptarse a los gustos del conductor. El más suave, hace que la dirección sea ligera como la de un Fiat, mientras que la más dura ofrece la misma dureza que la de un BMW en modo Sport. Eso no es ni bueno ni malo, simplemente va a gustos. De todos modos, que se pueda regular es un punto positivo.

Los frenos carecen de mordiente si optamos por una frenada regenerativa suave (se regula en la pantalla del coche, como casi todo en el Model S) y son casi innecesarios si optamos por una frenada regenerativa fuerte (para recargar más rápido la batería, como en ciudad o en montaña); muchas veces ni hace falta tocar el freno.

LA ACELERACIÓN AL ADELANTAR CON EL TESLA MODEL S 100D EQUIVALE A UNA MANO GIGANTE QUE TE EMPUJA HACIA EL HORIZONTE

El coche es muy cómodo. Las suspensiones son más bien blandas y se aprecia una cierta inclinación del coche en las curvas. En una carretera en buen estado, el apoyo en curva es bastante franco y la carrocería apenas se mueve, pero tampoco tiene el aplomo de un Porsche Panamera. Tiene un paso por curva relativamente elevado, pero es fruto de la batería que ocupa todo el suelo del coche y no tanto de las suspensiones.

Al final, tiene el dinamismo de una gran berlina de lujo, como el Mercedes Clase E. Es cómodo, con suficiente aplomo para ir

rápido en tramos revirados, aunque te haga saber por ese comportamiento que no es su terreno ideal, ya que conserva un elevado grado de confort.

Conclusión

Esta primera toma de contacto con el futuro de la automoción no ha podido ser más positiva, si tenemos claro una serie de conceptos.

A pesar de lo que sugieren las aceleraciones del Model S P100D que pululan por internet, el Model S no es un coche deportivo. Sí, tanto el 100D como el P100D han hecho del 0 a 100 km/h su principal argumento prestacional, pero en Europa el aspecto deportivo se mide en sensaciones al volante, alternando rectas y curvas. Y ahí el coche no es un deportivo. Es una berlina con el aplomo suficiente y una dirección bastante directa como para poder ir muy rápido en un confort casi absoluto.

Que no esté a la altura del resto de marcas de lujo y premium en términos de acabados no es un problema -de momento- para la marca y el cliente. Lo que se vende y compra es tecnología. Eso sí, cuando lleguen al mercado el Audi e-tron y el Porsche Mission E con niveles de prestaciones y autonomía similares a los de Tesla, los acabados de la marca californiana sí podrían ser un problema para ella.

Y por último, olvídate que es un coche eléctrico. No tienes porque cambiar tu manera de conducir ni tus hábitos porque sea eléctrico. Entre los puntos de recarga y su autonomía, lo puedes usar tal y como usas tu coche de gasolina actualmente. Y eso es quizá la razón por la que Tesla tiene tanto éxito más allá de los techies y fans de la electromovilidad: es simplemente un coche. El del futuro, sí, pero un coche al fin y al cabo.

En cuanto al Model S 100D, es la versión más homogénea de la gama. Ofrece aceleraciones algo inferiores a las del P100D, pero también 25 % más de autonomía por 40.000 euros menos que

el mencionado P100D.

Fuente: motorpasion.com



