

Tesla tiene un problema que los coches chinos eléctricos solventan con nota



El frío. No lo decimos nosotros, lo dice Noruega.

La gestión de la batería en condiciones de frío extremo se ha convertido en uno de los grandes retos a salvar para el coche eléctrico. Las **situaciones meteorológicas extremas** no son lo mejor para esta tecnología y, aunque se ha hablado sobre ello en términos excesivamente alarmistas, sigue siendo algo a tener en cuenta.

Porque, efectivamente, si las temperaturas son demasiado bajas o demasiado altas, un coche de combustión también pierde autonomía. La diferencia es que, como su alcance es mucho mayor, la misma caída en el número de kilómetros a realizar (porcentualmente) es mucho más crítica en un coche eléctrico. A lo que hay que sumar la cantidad de estaciones de servicio a

mano y el tiempo que se tarda en rellenar un depósito en comparación a lo que se tarda en cargar un coche.

Así que sí, el **frío** es algo que hay que tener en cuenta cuando se vive en zonas donde las temperaturas más bajas son habituales. Lo mejor que tiene un coche eléctrico es que, de disponer de un enchufe, siempre se puede dejar por la noche cargando y podemos salir siempre con el máximo de batería disponible, ventaja de la que carece un vehículo de combustión.

Aclarado todo este punto, y con la intención de aclarar dudas a sus ciudadanos, la Norges Automobil-Forbund, la asociación noruega de conductores más afamada del país, prepara todos los años dos importantes exámenes de autonomía.

Uno de ellos se lleva a cabo en verano y, el otro y más exigente, en **invierno**. En ellos estudian la pérdida de autonomía de los coches eléctricos en una prueba de cientos de kilómetros. Y los resultados no son buenos para Tesla.

No hay buenas noticias para Tesla

Los datos, publicados por la asociación de conductores y recogidos por medios como *Jeux Video* muestran la diferencia de rendimiento que existe en las baterías de los coches eléctricos cuando el frío aprieta y se realizan pruebas de conducción real.

Las pruebas de esta asociación son una referencia por dos motivos. El primero es el entorno en el que se llevan a cabo, pues Noruega garantiza temperaturas extremas. Lo segundo es lo exhaustivo de los exámenes que se llevan a cabo, calculando al milímetro que todos los coches cuenten con las mismas condiciones en la carretera e, incluso, que cuenten con una temperatura interior idéntica, ajustando el climatizador con medidores propios.

Durante sus exámenes, como puedes comprobar en este enlace, se realizan 480 kilómetros con cada vehículo y se registra el desnivel de toda la ruta, así como el tiempo meteorológico de cada día. Las pruebas, explican, se realizaron entre -2°C y 10°C, aunque esos días se alcanzaron temperaturas inferiores.

Con estos datos sobre la mesa, la asociación noruega empezó a examinar los datos recopilados y descubrieron sorprendidos que el Tesla Model 3 Gran Autonomía había obtenido unos datos **mucho peores** que los rivales eléctricos chinos. Esto es sorprendente porque en otras ocasiones Tesla había ofrecido un gran rendimiento pero sus resultados mostraron que este coche sólo pudo recorrer 441 kilómetros con una sola carga, muy lejos de los 629 km homologados por WLTP. La diferencia de 188 kilómetros entre ambas cifras es sorprendente.

Sin embargo, la mayoría de coches eléctricos chinos sorprendieron por todo lo contrario. El BYD Dolphin se dejó 88 kilómetros en el camino, de los 427 km reales a realizar 339 kilómetros. El XPeng G9 sólo se perdió 68 kilómetros respecto a su homologación, realizando 452 kilómetros de los, supuestamente, 520 kilómetros disponibles. El Lotus Eletre, que en realidad es un coche eléctrico chino, perdió 65 kilómetros en las pruebas, pasando de los 530 kilómetros homologados a 465 kilómetros reales.

Los NIO ET5 y EL6 se dejaron 79 y 73 kilómetros de diferencia, respectivamente, entre la homologación y su **rendimiento en pruebas reales**, superando en ambos casos los 450 kilómetros realizados en las pruebas. Incluso el MG4 Eléctric, en su versión de rango extendido, obtuvo mejores datos que Tesla, aunque bastante peores con sus rivales, realizando 120 kilómetros menos de los esperados.

En la conversación que los examinadores mantienen con los usuarios se recoge la sorpresa por estos resultados obtenidos ya que, como decimos, Tesla ha destacado hasta ahora por su buena gestión de la batería, con una eficiencia superior a los

rivales.

En cuanto a los resultados coche a coche, pueden ser consultados [en este enlace](#), consumos incluidos.

Fuente: xataka.