

BATERIA DEL LEVC:

DATOS DEL FABRICANTE.

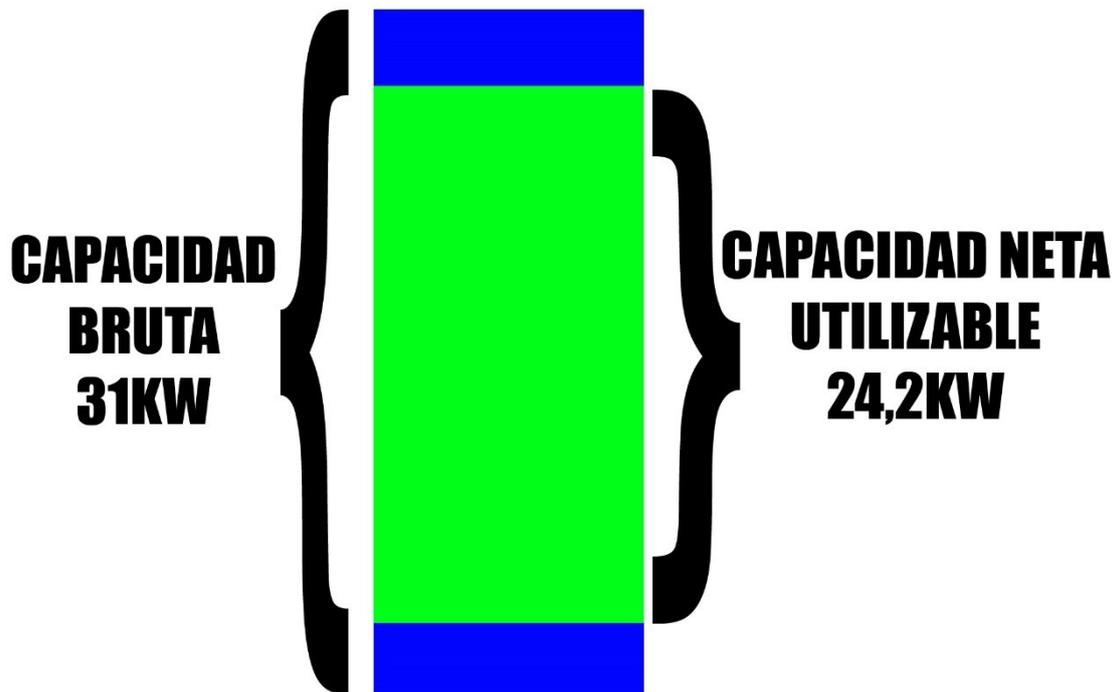
| | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Tipo de batería | Iones de litio de 3 fases 345 V |
| Capacidad del acumulador | 90 Ah/31 kW |
| Energía utilizable | 24,2 kWh |
| Carga a bordo (CA/CC) | 11 kW CA (22 kW opcional) / 50 kW CC |
| Tiempo de carga a 50 kW CC (0-80 %) | 25 minutos |

Capacidad bruta 31Kwh

Capacidad neta 24,2Kwh

Capacidad reservada 6,8kwh (21.93%)

Para evitar una degradación prematura las baterías de litio no se cargan al 100% real ni se descargan al 0% real. Se mantienen unos márgenes para prolongar la vida útil de ella.



Se hacen 3 pruebas de carga de la batería desde el nivel más bajo admitido por el vehículo en el que el motor de gasolina se enciende, aun estando el vehículo parado, para no seguir descargando la batería.

Prueba 1:

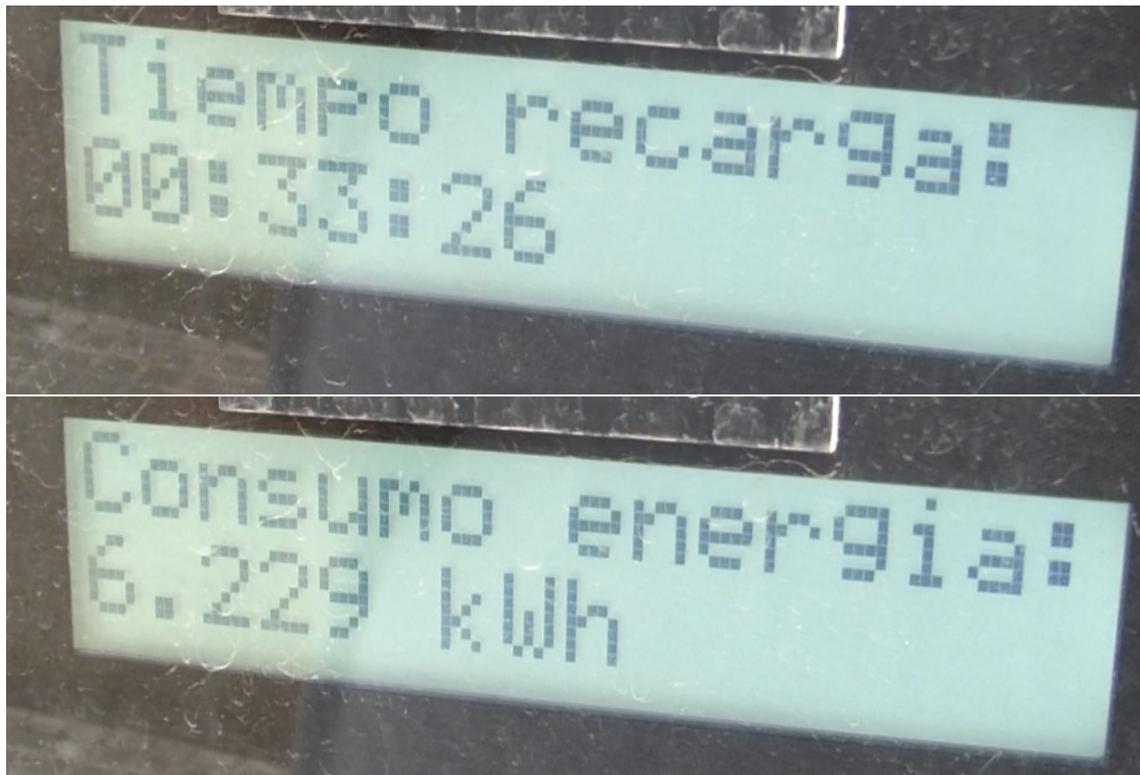
Se conecta el coche a un enchufe doméstico a través del adaptador de Tesla prestado por un compañero ya que hubo un problema de extravío con el que me tenían que haber dejado junto con el coche y solamente tenía el cable mennekes-mennekes. El adaptador utilizado para la carga es un Schuko-Mennekes monofásico 220v 3kw. Desde que se conecta hasta que está el vehículo totalmente cargado y no habiendo ningún otro aparato conectado en el garaje donde se realizó la carga el contador eléctrico marca un incremento de 29,4kw de consumo eléctrico para cargar los 24,2kw de energía recuperable de la batería. Esto es debido a que además de la energía que almacena la batería hay unas pérdidas energéticas ya sea en temperatura, en su refrigeración, el consumo del electroventilador o la bomba de agua que hace circular el líquido refrigerante de la batería al radiador y viceversa o la transformación de la corriente alterna en continua.

Prueba 2:

Me dirijo al punto de recarga público de la Av Angel Guimerà de Matadepera. Donde me encuentro un Volkswagen ID.3 conectado en el conector B y yo conecto en el punto A. Este punto de carga es de corriente alterna trifásica a 22kw de potencia máxima y dudo si la potencia se divide en 2 si hay 2 vehículos simultáneamente cargando.



En 23 minutos y 52 segundos el LEVC carga 8010kwh lo que significa que la media de velocidad de carga en ese tiempo ha sido de poco más de 20kwh.



Para valorarlo con perspectiva en el punto B había un Volkswagen ID.3 que en 33 minutos y 26 segundos había cargado 6229kwh siendo su velocidad de carga de poco mas de 11kwh. El LEVC es justo el doble de rápido cargando en el mismo sitio.

Prueba 3:

Una vez terminado el test 100% eléctrico por ciudad y estando la batería totalmente descargada funcionando ya solo a través del motor de gasolina me dirijo a Sabadell a un punto de carga de Iberdrola de 50kw de potencia en corriente continua situado en una gasolera Avia frente a El Corte Ingles.

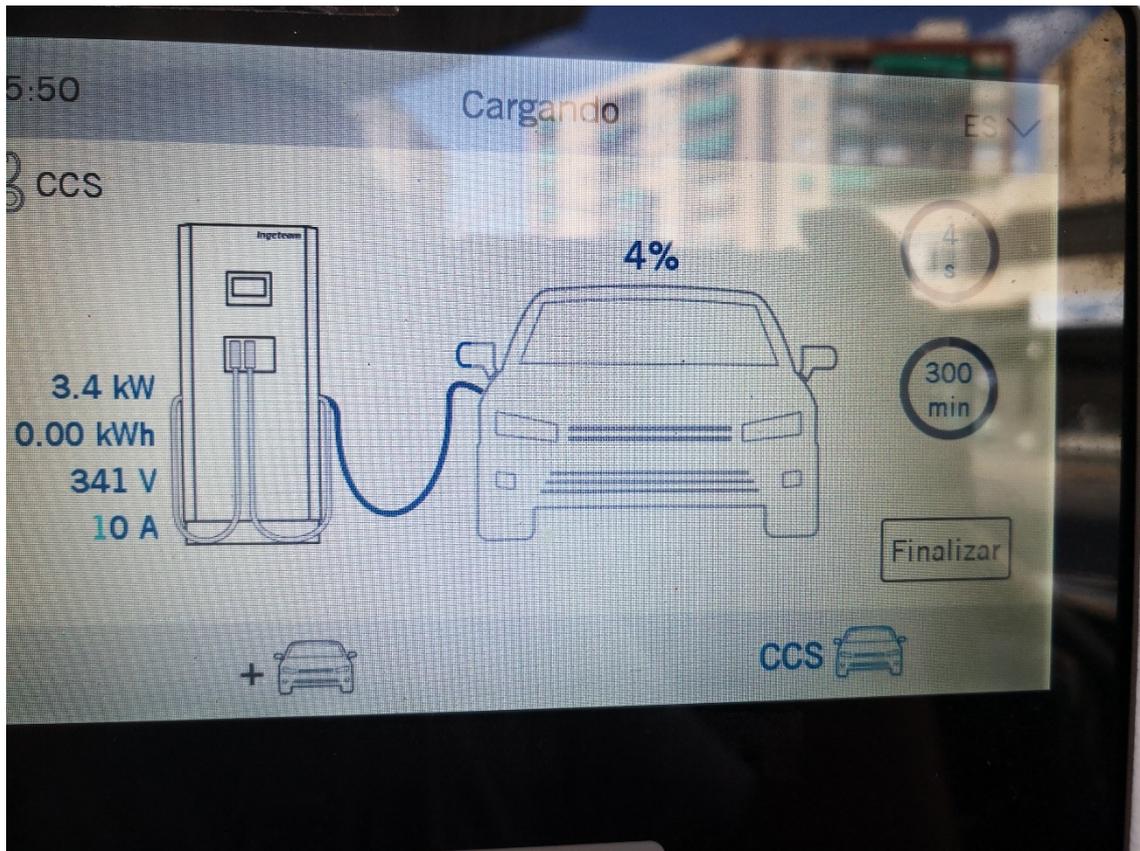
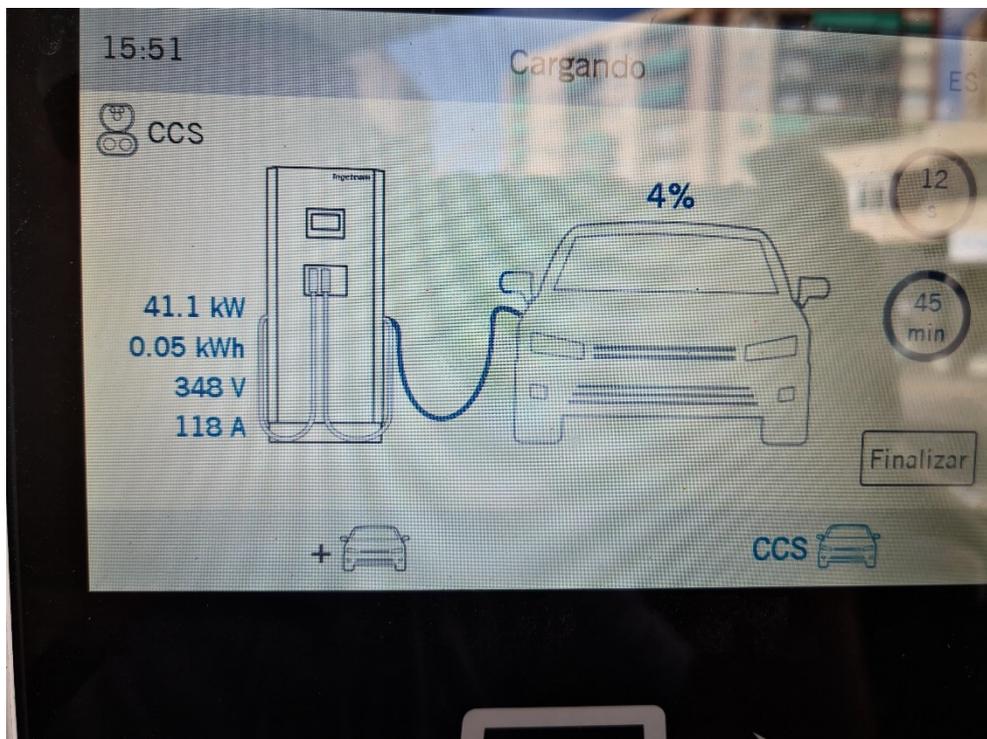
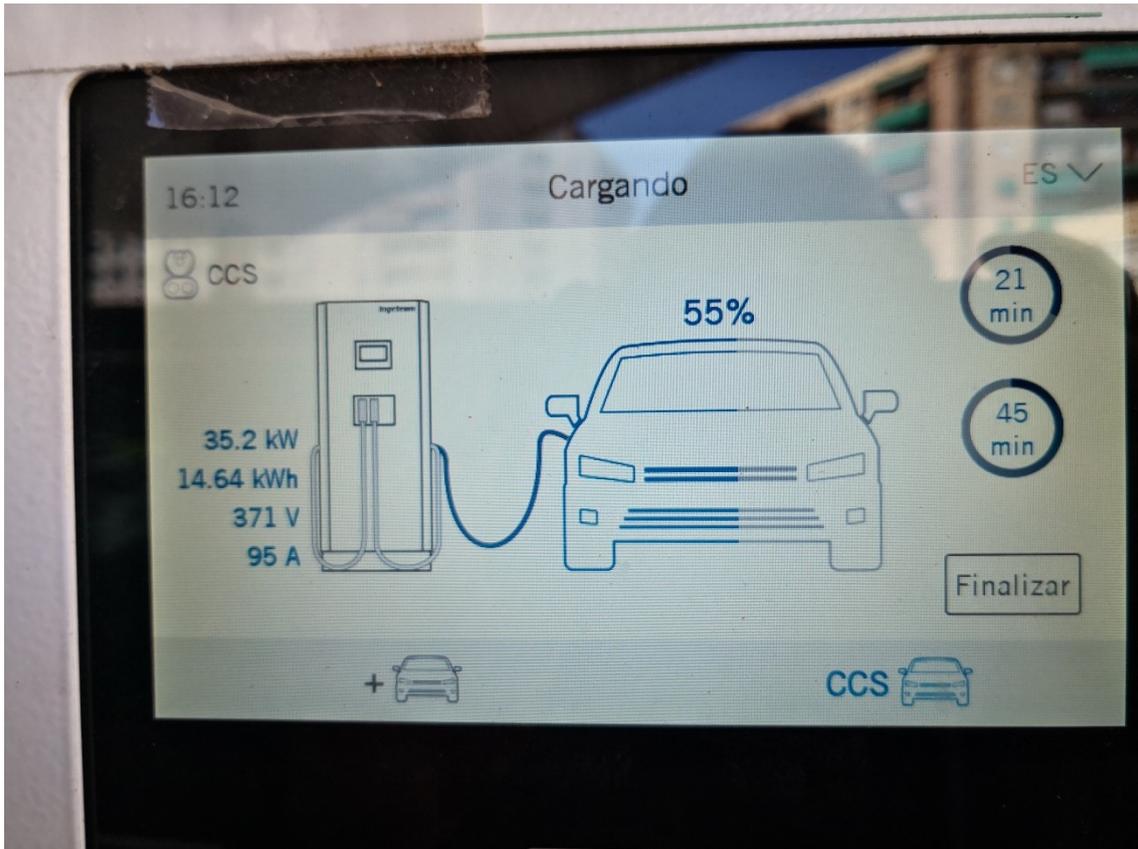


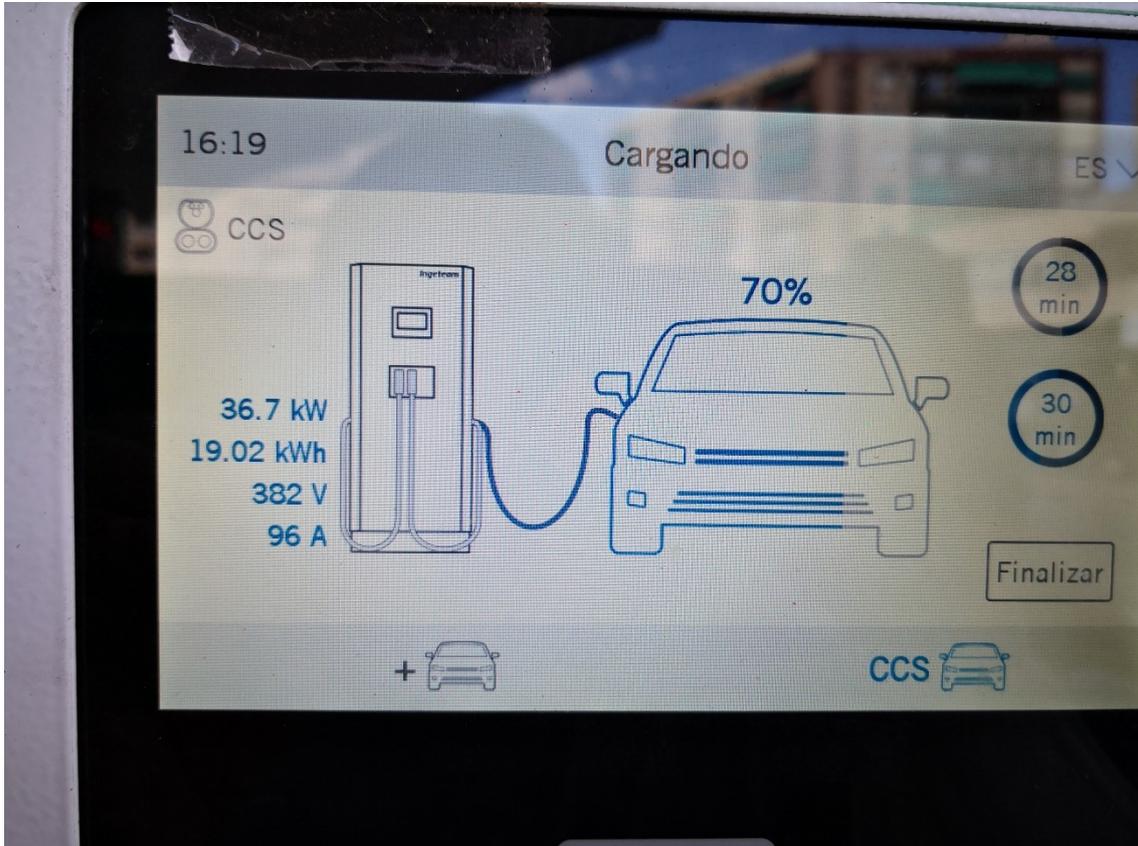
Foto hecha 4 segundos después de iniciar la carga en la que la batería totalmente descargada está al 4%



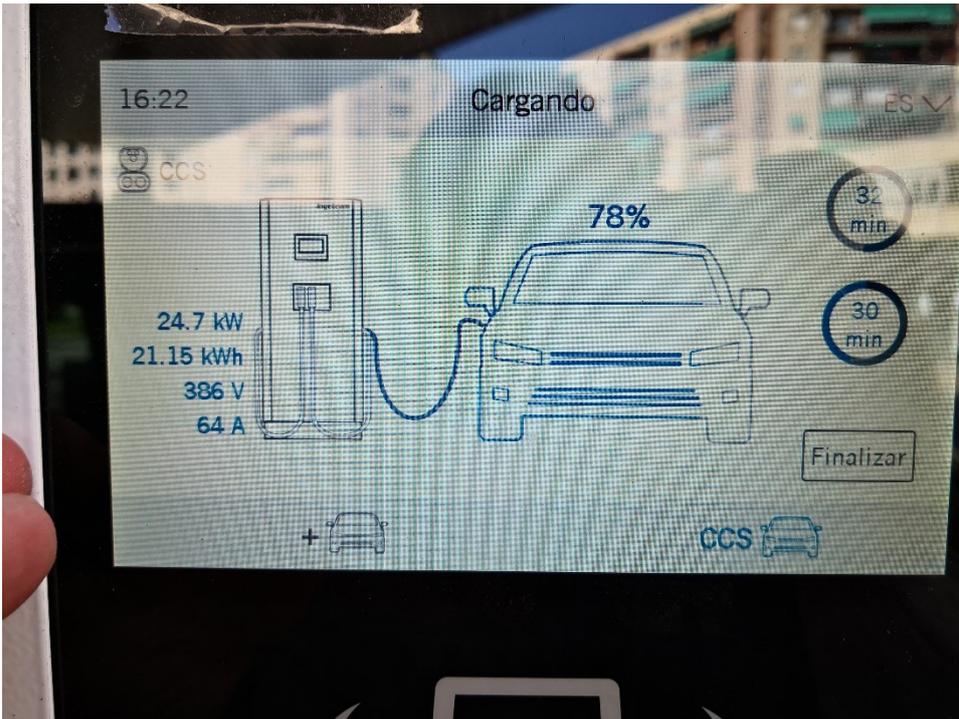
A los 12 segundos ya se pone en 41,1Kw de potencia de carga y se mantiene un buen rato



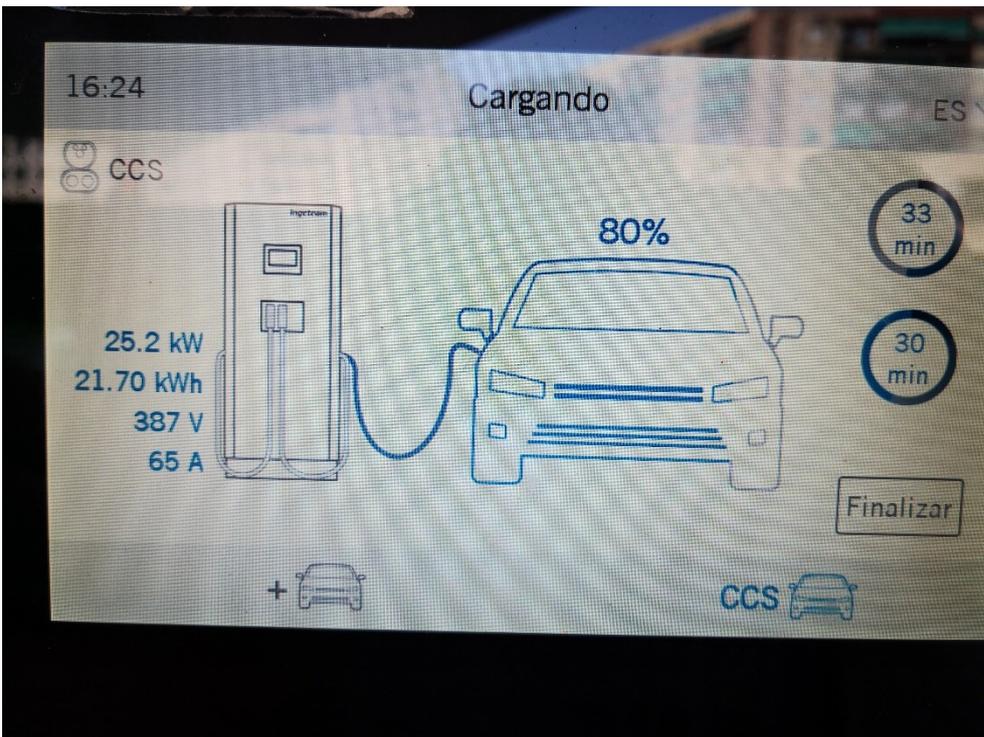
En 20 minutos carga un 50% de la batería (inicio del 4% al 54%) y ya descende la potencia.



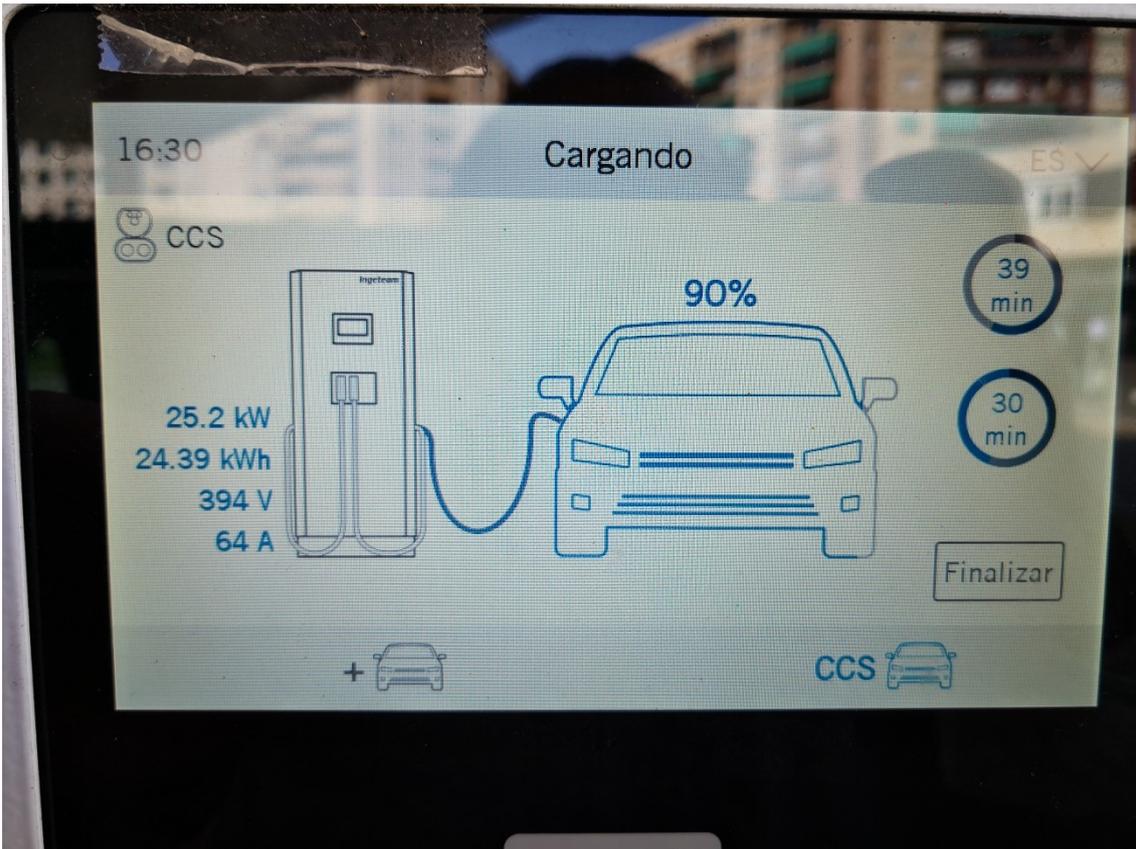
del 4% al 70% en 28 minutos.



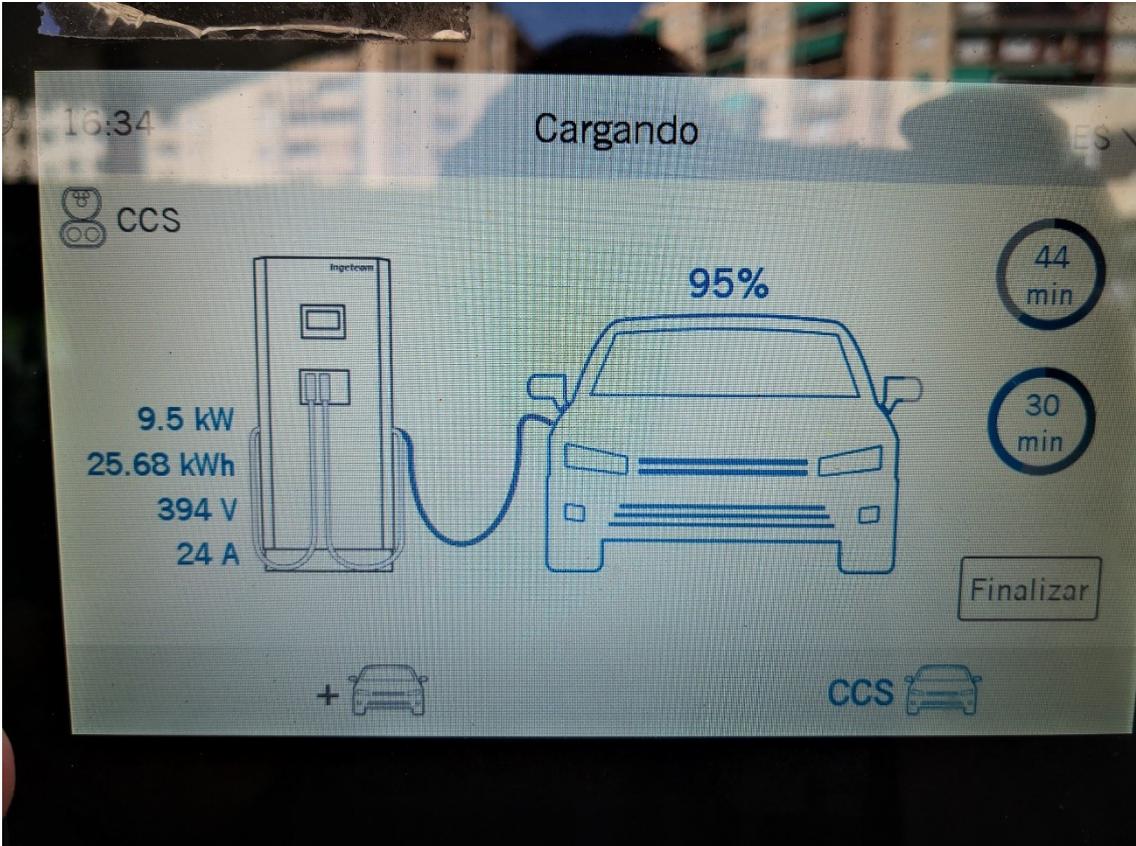
A partir del 78% hay una bajada brusca de la potencia de carga de mas de 10kw alargando el tiempo restante de carga para llegar al 100%



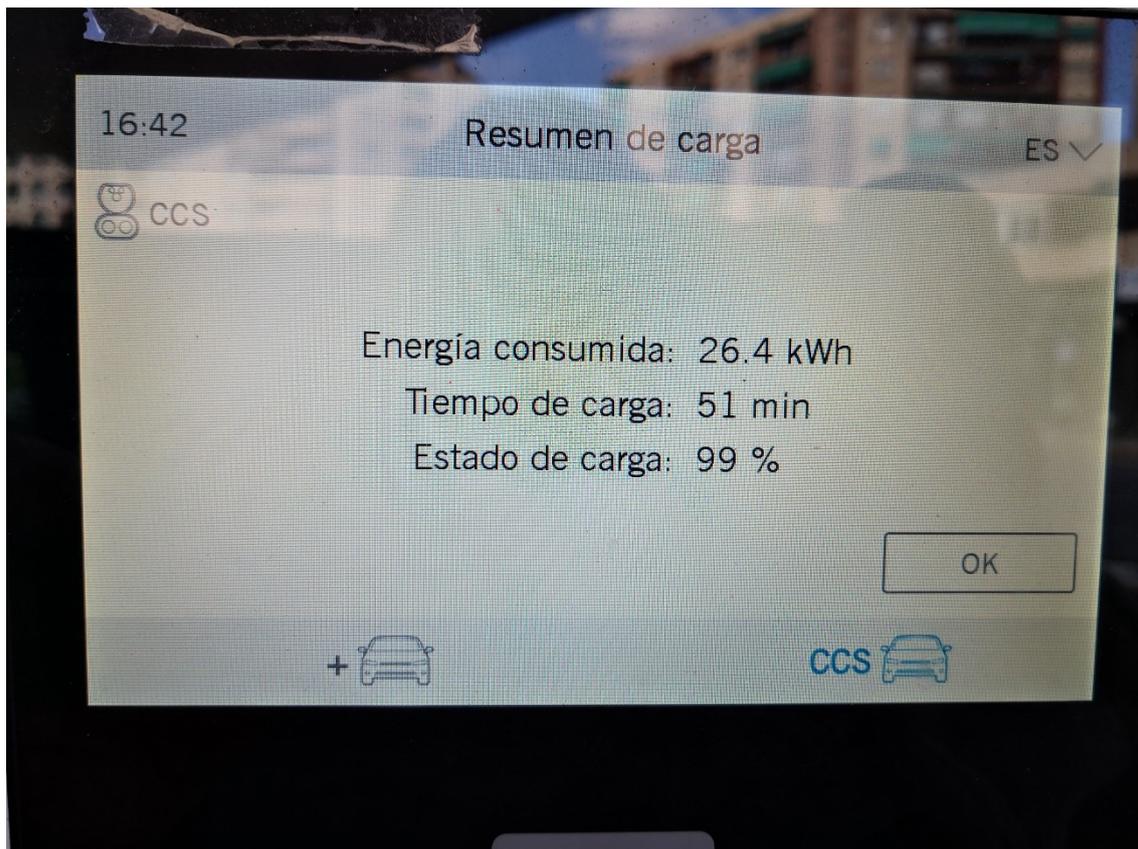
Se mantiene ese descenso de potencia de carga y aquí se ve que del 4% o si queremos considerar ese 4% como si fuera 0% porque no deja descargar más la batería el vehículo hasta llegar al 80% en un cargador CCS-Combo 50kw son 33 minutos reales frente los 25 anunciados.



Del 78% hasta el 90% se mantienen los 25kw de potencia de carga.



En el 95% hay un nuevo descenso de la potencia.



Cuando llega al 99% se detiene automáticamente la carga. Por agilidad del 0 al 80% es lo ideal.



mié. 15 septiembre - 15:50
DE LA CONCORDIA 1, 08206 BARCELONA
SABADELL

 **26.3780kWh cargados en 51.00 minutos (8.23€)**

Este es el resumen de la carga rápida en corriente continua y su precio con Iberdrola desde el mínimo hasta el máximo admitido por el coche. Al haber estado menos de una hora, y en el enchufe domestico casi 10 horas, hay esta diferencia de energía contada ya que además de que el cargador (transformador de corriente alterna a continua) es externo al vehículo, los componentes que enfrían la batería durante su carga han funcionado solamente durante una hora y no 10 horas.