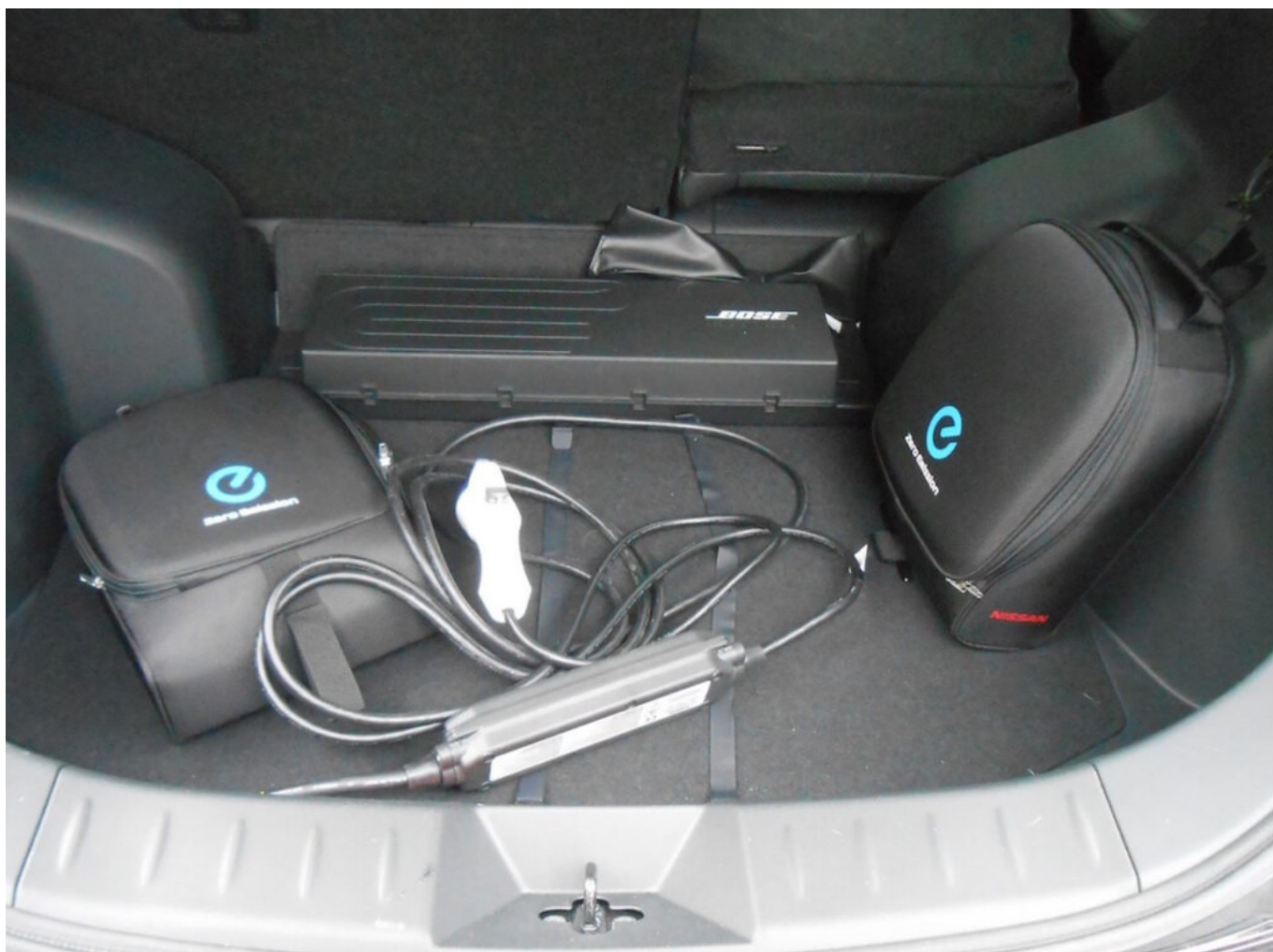


***Le auto elettrificate, elettriche o Hybrid, sono nell'occhio del ciclone. Sospinte costantemente da leggi di economia e politica, anche un po' occulte. Vediamo percentuali di crescita nelle vendite a tre cifre, ma su numeri bassi e facile moltiplicare i commerciali. In realtà le vendite di modelli elettrificati si scontrano con problemi reali, che ne frenano lo sviluppo commerciale. Vediamo quali sono le reali problematiche funzionali e pratiche, che difficilmente vengono messe in evidenza. MotorAge.it ha fatto le sue prove e tratto le conclusioni oggettive. A voi le considerazioni finali.***



Lo vediamo ormai costantemente, tutti i giorni. Dalle istituzioni alle scelte di politica economica, fino alle spinte commerciali degli stessi costruttori e brand, le auto elettrificate hanno il ruolo di protagoniste assolute.

Tutto parla di mobilità sostenibile, veicoli "Eco" e modelli di auto elettrificate, con sistemi di propulsione sostenibile.

E' come se ci fosse una [forza superiore che spinge la volontà sociale](#) in questa direzione. La propulsione ecologica a Watt si descrive come la mobilità di una nuova era, verso una nuova frontiera tecnologica e di coscienza collettiva.

### **Problema prioritario: informazioni per il rifornimento di kW**

La possibilità per il cliente di agganciarsi a una rete elettrica privata, personale, è la

soluzione apparentemente più agevole per mantenere il proprio veicolo elettrificato in carica. Si tratti di veicolo Hybrid plug-in o di modello puramente elettrico, Z.E. come emissioni zero. Ma in viaggio, sulle strade, le condizioni si scontrano con realtà complicate.

Per essere chiari, MotorAge.it ha effettuato vari test drive e prove su strada di modelli di auto elettrificate, confrontandosi con varie situazioni problematiche.

Nella maggioranza dei casi, un primo fattore penalizzante riguarda l'individuazione dei punti di ricarica. L'ubicazione delle colonnine adeguate, in sostanza.

Consideriamo del resto che ogni brand o gruppo automobilistico ha sottoscritto accordi con un determinato fornitore di energia elettrica tramite colonnine di rifornimento. Ciascuna con determinate capacità in potenza di erogazione e dedicata a determinati costruttori di auto elettriche o Plug-In.

### **Dove effettuare la ricarica?**

Mettiamo che l'automobilista si trovi per strada e abbia bisogno di effettuare una ricarica di energia elettrica. Questo, ovviamente, sia che si trovi alla guida di un veicolo ibrido Plug-In, sia di un'auto elettrica pura, EV o Z.E.

Ebbene, il modo primario e istintivo per individuare una vicina postazione di ricarica è affidarsi alle informazioni del sistema di navigazione di bordo. Il fatto è che nella stragrande maggioranza dei casi il navigatore di bordo segnala tutte le postazioni di ricarica intercettate.

Ovvero non vengono solitamente ben evidenziate le colonnine del fornitore di elettricità legato al contratto di fornitura stipulato con il costruttore del veicolo. Magari li si possono riconoscere scorrendo la lista, ma è un po' come un terno al lotto.

Del resto i produttori di sistemi di navigazione non sono a conoscenza dei contratti di fornitura elettrica stipulati dai clienti "brand" automobilistici. Contratti con fornitori tipo Enel X, o Be Charge o altri simili.

### **Le lotte per raggiungere i kW**

Una volta che si è capito quali sono le stazioni di ricarica idonee per il proprio veicolo, bisogna raggiungerle. Chi abita in città metropolitane è indubbiamente avvantaggiato, forse o in parte. Comunque più avvantaggiato di chi si trova "fuori dai confini delle città".

Per esempio, ecco che se ci trova in autostrada, ci si ritrova costretti a dover raggiungere un'uscita per dirigersi alle colonnine previste. Specie al centro-sud Italia. O diversamente, di ritrovarsi a dover entrare per forza in autostrada per raggiungere il punto di ricarica più vicino.

E' capitato di ritrovarsi a entrare in autostrada e poi dover guidare per 35 Km fino all'uscita successiva. Totale, una ottantina di chilometri per poter effettuare la ricarica e tornare a casa. Direi abbastanza discutibile come soluzione.

### **Ricarica dall'abitazione**

I costruttori di auto elettrificate forniscono (per lo più come optional a richiesta) il connettore per la ricarica dall'impianto casalingo (o aziendale). Con un impianto elettrico da 3 kWh o da 6 kWh, in otto ore notturne si è ottenuta una ricarica di 85 Km o 130 Km. Questo con batteria da 45 kWh. Non è un risultato eccelso. Se poi consideriamo pack batterie ancora più capaci, le potenzialità si riducono. Ancor più nelle fasi finali della ricarica.

La soluzione vantaggiosa è farsi montare un impianto apposito, con i suoi costi.

### **Batterie noleggiate o acquistate**

Una scelta prioritaria che il cliente si trova a decidere acquisendo un'auto elettrificata riguarda la soluzione per le batterie. **Noleggiarle o acquistarle** direttamente?

Quest'ultima soluzione comporta un **aggravio considerevole sul prezzo** o il tipo di pagamento finale. Da 5 a 7 mila euro o oltre in più. Alla fine, i fatti dicono che l'acquisto non è conveniente. Nella maggioranza dei casi è più vantaggioso il noleggio con manutenzione e ricambio in caso di problemi. Quindi fare attenzione alle clausole contrattuali, attentamente per fare la scelta migliore.

Fabrizio Romano | MotorAge.it