

L'autonomia reale di 11 auto elettriche. La super prova 2024

Il test di 11 modelli intorno a Roma per misurare autonomia, efficienza e costi in condizioni di traffico. Ecco tutti i risultati



Autonomia, croce e delizia di chi guida o vorrebbe guidare un'**auto elettrica**. I chilometri che si possono percorrere con un pieno di batteria sono infatti l'argomento principale di sostenitori e detrattori delle vetture a zero emissioni.

Per questo abbiamo deciso di riproporvi, come ogni anno, la sfida tra le 11 auto elettriche del momento per capire **quanta strada possono fare** prima di rimanere completamente senza energia.

L'edizione 2024 della prova "*Dove arrivo con...*" è ancora una volta il **Grande Raccordo Anulare** (GRA) di Roma, ufficialmente nota come

Autostrada A90, dove abbiamo testato undici auto elettriche in rappresentanza di diversi Paesi. Ci sono italiane, tedesche, americane, coreane, giapponesi e cinesi, tutte guidate in contemporanea sul famoso percorso ad anello che circonda la Capitale.

Come funziona la nostra prova

Il terreno di prova comune è il *GRA* che ha una lunghezza di **68,2 km** e "avvolge" la città di Roma come un anello. Nel nostro test l'abbiamo percorso la carreggiata esterna, quella che va in senso antiorario. Il *GRA* ha limiti di velocità di 130 km/h che diventano 110 su alcuni tratti e in galleria. Ma il traffico sempre molto intenso permette raramente di viaggiare secondo quanto stabilito dal Codice della Strada.

Le auto in prova sul Grande Raccordo Anulare (A90) di Roma

Le auto protagoniste della prova hanno viaggiato tutte con il climatizzatore acceso impostato su una temperatura di **22 gradi** e in modalità *AUTO*, con i finestrini chiusi e un programma di guida "Normal". Su ogni auto era presente il solo conducente, collegato via radio con la nostra [Crew Car](#) apripista.

Per ridurre l'impatto degli ingorghi dell'ora di punta il test ha preso il via alle 10:30 di mattina. La temperatura esterna ha oscillato tra i 10 e i 14 gradi centigradi. Tutte le auto hanno viaggiato in colonna fino al raggiungimento del **5% di carica**. Arrivate a quel valore hanno interrotto il test, uscendo di scena per raggiungere la colonnina più vicina e ricaricare.

La ricarica pre partenza, in attesa del 100%

Il controllo pressione gomme in collaborazione con i tecnici Pirelli

Le auto protagoniste del test

Le **11 vetture** scelte per la prova 2024 dei consumi sono da poco sul mercato e rappresentano varie alternative nei listini delle auto a zero emissioni. Ecco quali sono:

1. BMW i5
2. BYD Seal
3. Fiat 600e
4. Hyundai Ioniq 6
5. Jeep Avenger
6. Kia EV9
7. Lexus RZ
8. Lucid Air
9. Tesla Model 3
10. Toyota bZ4X
11. Volkswagen ID.7

I risultati in base all'autonomia

Le auto della nostra prova, a livello di autonomia, hanno percorso distanze comprese tra i **571 e i 243 km**. La [Lucid Air](#), l'auto che ha fatto più strada prima di arrivare al 5% della batteria, ha coperto **7,9 giri di GRA**, potendo contare su una batteria dalla capacità reale di 112 kWh, un'aerodinamica molto favorevole e pneumatici progettati appositamente per i modelli elettrici come i [Pirelli Elect](#). Dietro di lei la **Tesla Model 3** e la **BMW i5**, rispettivamente a **498 e 489 km**.

Com'è facile intuire, aumentando la dimensione della batteria aumenta anche la distanza percorsa. Con scostamenti rispetto all'autonomia dichiarata nel ciclo di omologazione WLTP compresi tra il 16 e il 40%.

Come "fedeltà" ai dati omologati la migliore è stata la [BMW i5](#), che con 81,2 kWh di capacità reale ha percorso 489 km (6,8 giri di GRA) al posto del 582 dichiarati. In media, però, a prescindere dal modello, è stato necessario mettere in conto un'autonomia reale **inferiore di circa il 28%** rispetto a quella dichiarata. Il che dipende, lo ricordiamo, dalle caratteristiche non propriamente realistiche del ciclo di omologazione: le accelerazioni sono molto dolci, la prova avviene su un banco a rulli in condizioni climatiche ideali (temperatura fissa di 23° C) e la durata della prova è di soli 23 chilometri.

Due ulteriori segnalazioni tecniche: la prima è che tutte le auto protagoniste del test montano gomme estive eccezion fatta per la Lucid Air equipaggiata con pneumatici "quattro stagioni". La seconda è che la Lexus RZ che abbiamo testato non disponeva ancora di un aggiornamento software 2024 che dovrebbe, secondo il Costruttore, migliorare l'efficienza del modello.

Modello	Autonomia (100-5%)	Giri di GRA	Autonomia WLTP	differenza % WLTP	Capacità reale batteria
Lucid Air	571 km	7,9	839 km	-32%	112 kWh
Tesla Model 3	498 km	6,9	629 km	-21%	75,0 kWh
BMW i5	489 km	6,8	582 km	-16%	81,2 kWh
Hyundai Ioniq 6	476 km	6,6	614 km	-22%	74,0 kWh
BYD Seal	452 km	6,3	570 km	-21%	82,5 kWh
Kia EV9	448 km	6,2	563 km	-20%	96,0 kWh
Volkswagen ID.7	400 km	5,6	621 km	-36%	77,0 kWh
Fiat 600e	282 km	3,9	409 km	-31%	51,0 kWh
Jeep Avenger	275 km	3,8	401 km	-31%	51,0 kWh
Toyota					

bZ4X	249 km	3,5	419 km	-40%	64,0 kWh
Lexus RZ	243 km	3,4	406 km	-40%	64,0 kWh

I risultati in base all'efficienza

L'autonomia è stata generalmente commisurata alla capacità della batteria. Ma se parliamo di **efficienza generale**? È chiaro che su questo fattore le variabili da tenere presenti sono ancora altre.

Un'auto con più energia a disposizione può facilmente percorrere più strada, ma bisogna tener conto anche di quanto consuma per percorrere una certa distanza, per poterla valutare in modo più completo.

Tesla Model 3, la campionessa dei consumi 2024

In questa particolare graduatoria la migliore in efficienza è stata la [Tesla Model 3](#): **15,1 kWh/100 km** che confermano la tradizionale efficienza delle auto del marchio americano. Sul podio sono finite poi la [Hyundai Ioniq 6](#), seconda con 15,5 kWh/100, e la BMW i5, con 16,6 kWh/100 km.

Un po' più staccate ci sono poi la nuovissima [Fiat 600e](#) a quota 18,1 kWh/100 km, la cinese [BYD Seal](#) (18,3 kWh/100 km), la [Jeep Avenger](#) (18,5 kWh/100 km), la [Volkswagen ID.7](#) (19,3 kWh/100 km) e la super berlina americana Lucid Air da 19,3 kWh/100 km.

A chiudere la lista troviamo l'enorme [Kia EV9](#) (21,4 kWh/100 km), [Toyota bZ4X](#) (25,7 kWh/100 km) e Lexus RZ (26,3 kWh/100 km).

Modello	Consumo rilevato GRA	Potenza	Peso	Capacità reale batteria
Tesla Model 3	15,1 kWh/100 km	498 CV	1.828 kg	75,0 kWh
Hyundai			1.910	

Ioniq 6	15,5 kWh/100 km	228 CV	kg	74,0 kWh
BMW i5	16,6 kWh/100 km	340 CV	2.130 kg	81,2 kWh
Fiat 600e	18,1 kWh/100 km	156 CV	1.520 kg	51,0 kWh
BYD Seal	18,3 kWh/100 km	313 CV	2.080 kg	82,5 kWh
Jeep Avenger	18,5 kWh/100 km	156 CV	1.520 kg	51,0 kWh
Volkswagen ID.7	19,3 kWh/100 km	286 CV	2.097 kg	77,0 kWh
Lucid Air	19,6 kWh/100 km	831 CV	2.360 kg	112 kWh
Kia EV9	21,4 kWh/100 km	204 CV	2.426 kg	96,0 kWh
Toyota bZ4X	25,7 kWh/100 km	218 CV	2.000 kg	64,0 kWh
Lexus RZ	26,3 kWh/100 km	313 CV	2.055 kg	64,0 kWh

I costi

Più efficienza significa meno costi a parità di distanza percorsa. E così, la **Tesla Model 3** si afferma come l'auto con cui viaggiare è più economico. Per fare 100 km ci vogliono **10,00 euro** considerando un prezzo indicativo alla colonnina su abbonamento di **0,66 euro/kWh** così come proposto dal nostro partner tecnico [Plenitude + Be Charge](#) (il nostro partner tecnico) e con le [tariffe riassunte qui](#). Ricaricando a casa a un prezzo medio di **0,27 euro/kWh** il prezzo scende a **4,10 euro**.

Il momento della ricarica in una colonnina HPC Plenitude+BeCharge

Se si sceglie invece un'auto dai consumi più alti la spesa per fare gli stessi 100 chilometri sale: 14,20/5,80 euro con la Kia EV9; 17,10/6,90 euro per la Toyota bZ4X e 17,50/7,10 euro per la Lexus RZ.

Modello	Costo energia 100 km (colonnina*)	Costo energia 1 giro di GRA (colonnina*)	Costo energia 100 km (casa)	Costo energia 1 giro di GRA (casa)	Prezzo di listino
Tesla Model 3	10,00 euro	6,80 euro	4,10 euro	2,80 euro	49.990 euro
Hyundai Ioniq 6	10,30 euro	7,10 euro	4,20 euro	2,90 euro	55.700 euro
BMW i5	11,00 euro	7,50 euro	4,50 euro	3,10 euro	74.400 euro
Fiat 600e	12,00 euro	8,20 euro	4,90 euro	3,30 euro	35.950 euro
BYD Seal	12,10 euro	8,30 euro	4,90 euro	3,40 euro	46.890 euro
Jeep Avenger	12,30 euro	8,40 euro	5,00 euro	3,40 euro	39.400 euro
Volkswagen ID.7	12,80 euro	8,70 euro	5,20 euro	3,50 euro	64.850 euro
Lucid Air	13,00 euro	8,90 euro	5,30 euro	3,60 euro	159.000 euro
Kia EV9	14,20 euro	9,70 euro	5,80 euro	3,90 euro	76.450 euro
Toyota bZ4X	17,10 euro	11,70 euro	6,90 euro	4,70 euro	50.900 euro
Lexus RZ	17,50 euro	12,00 euro	7,10 euro	4,90 euro	78.000 euro

* Tariffa 0,66 €/kWh con abbonamento Plenitude + Be Charge Be Medium

Conclusioni

Il dato più interessante della prova "Dove arrivo con..." del 2024 è forse proprio quello dell'auto che fa più strada con un pieno di batteria, quella Lucid Air che **si avvicina ai 600 km** di autonomia; un risultato importante, per quanto lontano dall'omologato, ma significativo per una berlina elettrica di lusso che pesa circa 2,4 tonnellate e oltre 800 CV di potenza.

Le auto in colonna sul GRA

La mappa schematica del Grande Raccordo Anulare

A livello di **efficienza** si segnalano invece le proverbiali performance della **Tesla Model 3** e della **Hyundai Ioniq 6**, auto molto simili per forme, prestazioni e tecnologia. La berlina di Elon Musk vince di misura nei consumi e nei costi di viaggio, mentre si distinguono anche le elettriche di Stellantis Fiat 600e e Jeep Avenger.

Pdf by:
<https://www.pro-memoria.info>

Le edizioni precedenti di DOVE ARRIVO CON