



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

Un test smaschera le auto elettriche: costano di più ma fanno meno strada

Messi alla prova, 11 modelli mostrano autonomie reali del 40% inferiori al dichiarato

di **SERGIO BARLOCCHETTI**

Fino a quando l'autonomia delle vetture elettriche sarà misurata con il metodo attuale, il famigerato Wltp, difficilmente il cliente potrà farsi un'idea precisa del consumo effettivo dell'auto. Oggi si misurano i chilometri fattibili con la batteria al 100% e non, invece, quanti chilometri si possono fare con un solo chilowattora. La realtà, inoltre, è fatta di frenate e di riprese del traffico urbano, dell'uso di climatizzatori per riscaldare e raffreddare l'abitacolo, nonché della temperatura alla quale si parcheggia, come ha dimostrato il caos avvenuto negli Stati Uniti a causa del ghiaccio la scorsa settimana.

Sull'argomento «autonomia massima reale delle auto elettriche» il portale *Insideevs.it* ha eseguito una prova

molto interessante, misurando l'effettivo numero di chilometri fatti da 11 modelli diversi sul grande raccordo anulare di Roma, dal 100% di carica fino a raggiungere il 5%, limite oltre il quale è meglio avere una colonnina vicino. Ha vinto la Lucid Air con 571 km, ma l'autonomia dichiarata sarebbe di 839 (-32%); seconda si è piazzata la Tesla Model 3 con 498 km contro i 639 del ciclo Wltp (-21%). Ultima posizione per la Lexus Rz, 243 km contro 406 (-40%), ma fra tutte è quella con la batteria più piccola, 64 kWh (è ora disponibile un aggiornamento migliorativo), contro i 112 kWh di quella della Lucid Air, che però a listino costa 159.000 euro.

Questo quadro evidenzia ancora una volta come sia necessario del tempo affinché la tecnologia degli accumula-

tori possa garantire una migliore autonomia. Del resto, risulta impietoso un paragone di queste auto elettriche con la Fiat 500L euro 6 a gasolio della quale dispone chi scrive, che riempita a tappo supera i 1.000 chilometri agevolmente. Un enorme vantaggio delle auto elettriche sarebbe certamente la riduzione dei costi di manutenzione, ma il prezzo iniziale enormemente più alto li vanifica in partenza: è un po' come se si pagassero in anticipo una serie di tagliandi. Il cui costo, sui diesel moderni, dipende parecchio da come si usano le vetture.

Stando alle prove pubblicate, risulta anche che la Tesla Model 3 occuperebbe il primo posto del podio per quanto riguarda l'economia di marcia, facendo 100 chilometri con 10 euro, laddove al-

la colonnina si ricarica con un costo di 0,66 euro al chilowattora. Salto sulla sedia: con il gasolio a 1,8 euro al litro, 10 euro corrispondono a 5,55 litri, ma una vettura come la Fiat 500L viaggia senza difficoltà a 110 km l'ora costanti facendo oltre 21 km con un litro. E moltiplicando per i nostri 5,55 litri a disposizione, risulta fare oltre 116 km di strada, più del gioiello tecnologico di **Elon Musk**.

A ben guardare poi, a vuoto la Tesla Model 3 pesa 1.624 kg contro i 1.380 kg della Fiat 500L presa a (modesto) esempio. Entrambe trasportano cinque persone a una velocità massima superiore a quella consentita (165 km orari l'italiana, 230 l'americana, ma il limite è 130). Con la differenza che, nuova, la prima costava circa 20.000 euro, l'altra oltre 42.500 euro. Altro che

I RISULTATI DELL'ESPERIMENTO

Modello	Autonomia reale	Giri di Giro	Autonomia dichiarata	Differenza	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

Fonte: Insideevs.it

LaVerità

fare manutenzioni, per non parlare del valore residuo: sul web si trovano Model 3 a 18.000 euro, mentre le 500L intorno a 11.000. In proporzione, ha mantenuto meglio il valore. Nulla da dire sull'eleganza, la silenziosità, la connettività: Tesla al confronto pare un'astronave, ma non si racconti all'automobilista che l'efficienza della vettura elettrica è sempre migliore delle recenti endoterme. Una cosa è, infatti, il paragone tra i motori, nel quale l'elettrico supera il 95% e l'endotermico - a fatica - il 33%, ma

nell'intero «sistema vettura» a vincere è chi sposta una determinata massa, ovvero l'auto più il carico di persone e cose (e il peso delle elettriche è sempre elevato), a pari velocità, con il miglior costo: una regola derivata da quella che misurava l'efficienza del motore con il peso del carburante bruciato, per cavallo di potenza disponibile, per il tempo di utilizzo, un metodo tanto caro ai professori di fisica. E per le elettriche, come dice **Valentino Rossi** in una pubblicità, «ce n'è da lavorare!».

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