

ganti, innumerevoli cromature abbelliscono ulteriormente l'aspetto dell'Espace, che all'interno dell'abitacolo regala sensazioni di eleganza e cura del dettaglio. Forse è sfuggita un po' di mano ai progettisti la sistemazione dei vani porta-bevande, finiti sotto la consolle centrale in una posizione difficile da raggiungere. Nella versione a cinque posti si sta molto comodi, i due sedili anteriori, regola-

bili elettricamente, sono avvolgenti, imbottiti, riscaldabili elettricamente e dotati di dispositivo per i massaggi. La nuova Espace è lunga quasi cinque metri, ma mettendosi alla sua guida quasi non ce ne si accorge: intanto la posizione del guidatore è leggermente rialzata e consente di dominare bene la strada; le quattro ruote sterzanti, poi, sono una garanzia di maneggevolezza. Il mo-

tore a benzina è silenzioso e risponde molto bene alle sollecitazioni: nella variante di guida sportiva le prestazioni sono eccellenti, anche grazie all'ottima reattività di un cambio morbido e dolce. Compagna ideale per i lunghi viaggi, la nuova Espace ha una dotazione di serie interessante e dal punto di vista tecnologico offre tutto quanto ci si può aspettare da un'auto della sua categoria. T.B.

INbreve

CILINDRATA	1.798 cc
POTENZA E COPPIA MAX	225 CV e 300 Nm
ACCELERAZIONE	0-100 km/h in 7.6 sec.
VELOCITÀ MASSIMA	224 km/h
CONSUMI E EMISSIONI CO₂	6,8 l/100 km e 153 g/km



Jaguar I-Pace, l'elettrica che mette i brividi

È in arrivo il primo SUV a zero emissioni della casa inglese: autonomia di quasi 500 km e prestazioni di punta. È una vettura che si può guidare quasi senza frenare, sfodera interni di lusso e ha un'accelerazione fulminante

TARCISIO BULLO

■ FARO La prima impressione è che ci sediamo alla guida di un autentico gioiello dalle linee aerodinamiche moderne e fluenti: silenzioso, agile, polivalente e potente. È tutto questo la nuova Jaguar I-Pace, che quando sfreccia senza far rumore lungo la strada sembra volare. L'abitacolo, ampio e luminoso, dispensa tantissimo comfort. Il doppio motore elettrico mette addosso i brividi quando si pigia sull'acceleratore alla ricerca di una potenza che, come nel caso di tutti i motori elettrici, viene messa a disposizione immediatamente, grazie alla capacità di ottenere il massimo della coppia sin dal primo affondo sul pedale del gas. Il fruscio appena percettibile emesso dalla I-Pace in movimento non rende merito a questa potenza, abituati come siamo a identificare la forza di una vettura col rombo emesso dal suo motore, ma la parte anteriore della Jaguar si alza ad ogni accelerazione e il guidatore viene schiacciato contro il sedile; in fase di sorpasso la macchina può diventare un missile. Il piacere di guida? Totale, inebriante, fantastico, alla faccia di coloro che sostengono come il vero piacere di guidare un'automobile sia dato esclusivamente dal motore a scoppio. Bisogna abituarsi un po' a prendere le misure di quest'auto: non tanto per le sue dimensioni, ma proprio per lo stile di guida richiesto. Seduti al volante della I-Pace, potete quasi addirittura dimenticare di utilizzare il freno. Davvero: non serve. Basta allentare il piede sull'acceleratore e l'auto frena fino a fermarsi, recuperando in questo modo energia in decelerazione, sfruttando la forza di ricarica dei motori. Diciamola tutta: di primo acchito si rimane quasi sbigottiti, occorre farci l'abitudine, ma dopo pochi chilometri si entra in sintonia con questo nuovo mondo e la felicità è assoluta. La I-Pace è la prima vettura elettrica di serie realizzata da Jaguar, una casa che peraltro si sta illustrando anche nel mondo della Formula E dalla stagione 2016/17. Il costruttore inglese ci tiene a battezzarla come SUV: in effetti lo è, ma scordatevi lo stile classico, tutto muscoli, un po' squadrato e con posto di gui-

da rialzato. Al primo sguardo non direste mai che la I-Pace possa essere un fuoristrada. E invece lo è, come hanno voluto dimostrarci gli inglesi, che nell'Algarve hanno predisposto percorsi sterrati e ci hanno persino condotto a guardare dei ruscelli per dimostrare che l'auto può alzarsi da terra a comando, affrontare tratti di strada sconnessi e che la batteria, posta sul pavimento sotto l'abitacolo, è perfettamente isolata. E come se non bastasse, a decretare la versatilità di quest'auto che vizia conducenti e passeggeri con interni di lusso, rifiniture di prestigio e strumentazione di bordo moderna e chiarissima (come da tradizione della casa, verrebbe voglia di dire) Jaguar ci ha anche portato a fare qualche giro di pista sull'autodromo di Portimao, dove tra curve e dossi che nascondevano alla vista del pilota il nastro d'asfalto, abbiamo potuto portare al limite (tanto per darci delle arie, mica siamo collaudatori ufficiali della casa...) un'auto spettacolare per la sua capacità di accelerare (4,8 secondi da 0 a 100 km/h) e sprigionare ben 400 cavalli nonostante un peso di oltre due tonnellate. «E l'autonomia?» si chiederà qualcuno. Tranquilli: la casa annuncia ben 480 chilometri, ma una verifica effettiva non sarà mai possibile, perché molto dipende dalle condizioni di guida. Strade in salita, accelerazioni velezose, alta velocità possono condizionare la resa, ma anche considerando un 15% di consumo supplementare rispetto a quelli annunciati, si supereranno i 400 km di autonomia, ciò che fino a qualche anno fa sarebbe stato un sogno.

«L'abbiamo disegnata su un foglio bianco, rivoluzionando il modo di concepire un'autovettura» dicono quelli di Jaguar. Alluminio per contenere il peso, baricentro basso, due motori, uno anteriore e l'altro posteriore, a servizio della trazione sulle quattro ruote. E siccome il motore elettrico è meno voluminoso di quello a scoppio, si è potuto ricavare ampio spazio per i passeggeri, spingendo avanti l'abitacolo e ricavando un vano portabagagli anche nella parte anteriore.



LA CROCIATA DELL'ELETTRICO NEL SEGMENTO DEL LUSO



Fino pochi anni fa, gli specialisti prevedevano che i veicoli elettrici si sarebbero affermati partendo dal segmento inferiore e da un utilizzo prevalentemente cittadino. In effetti le caratteristiche del motore elettrico si adattano perfettamente alle condizioni del traffico urbano, dove la percorrenza media giornaliera è piuttosto limitata. In controtendenza rispetto a queste previsioni, dieci anni or sono Tesla commercializza il primo veicolo puramente elettrico, in grado di percorrere oltre 300 km con una sola ricarica. Il successo di questo modello e di quelli che sono seguiti ha colto le altre case automobilistiche di sorpresa, permettendo a Tesla di rimanere per anni il leader in contrasto del segmento superiore, per le vetture a zero emissioni. La Jaguar I-Pace è in effetti il primo vero concorrente di Tesla, mentre altri modelli sono attesi a partire dal prossimo anno. Le elevate prestazioni dei veicoli di alta gamma richiedono una batteria di grandi dimensioni e sistemi di ricarica adeguati. Nel caso della Jaguar I-Pace, i 90 kWh della batteria richiedono 12,9 ore per una ricarica completa da una comune presa domestica (35 km all'ora di autonomia). Optando per un veicolo di questo tipo è quindi indispensabile l'installazione di un'apposita stazione di ricarica, come ad esempio uno dei modelli emoti, offerti a noleggio dalle aziende di distribuzione di energia elettrica ticinesi.

SUCCESSO A SCATOLA CHIUSA

Disponibile nelle varianti S, SE e HSE (stesso motore, ma allestimenti e finiture differenti) la Jaguar I-Pace in Svizzera ha conosciuto un successo enorme a scatola chiusa: tutti i modelli disponibili sono esauriti, bisogna mettersi in lista di attesa sino a marzo del 2019. Dal 5 luglio l'auto sarà in agenzia e si potrà provare. Prezzo del modello base: 82.800 franchi.

INbreve

BATTERIA	90 kWh
POTENZA E COPPIA MAX	400 CV e 696 Nm
ACCELERAZIONE	0-100 km/h in 4,8 sec.
VELOCITÀ MASSIMA	200 km/h
AUTONOMIA	480 km (ciclo WLTP)

emoti
elettromobilità

La tua ricarica di energia elettrica in Ticino
www.emoti.swiss

Promosso da AECB AEM age ail AIM AAWB ams CEF SES

