

stile di guida si fa più grintoso. La CUPRA Ateca è il SUV che ha segnato l'anno scorso la nascita di un nuovo brand. Questo modello propone un design esterno dinamico, un abitacolo elegante e ottime prestazioni sempre grazie al propulsore di 300 CV abbinato al cambio DSG a sette rapporti dagli innesti fluidi e precisi. A ciò si aggiunge il sistema 4drive che è stato ideato per migliorare la guidabilità in ogni situazione. È infatti ottimizzato per la guida in varie modalità: comfort, sport, individual, snow, offroad. Tutto questo esprime affida-

bilità, disinvoltura e sicurezza. Prima di entrare in pista abbiamo provato il SUV lungo un percorso fuoristrada piuttosto impegnativo: l'Ateca ha affrontato salite e discese ripide, su un terreno sconnesso, con grande disinvoltura. Nel circuito si è comunque notata (e non poteva essere altrimenti) la differenza con la Leon, anche se il comportamento dell'Ateca (accelerazione, frenata, stabilità) è sempre stato all'altezza delle aspettative. Il prezzo parte da 48.500 franchi. Ciliegina sulla torta della trasferta a Maiorca è stata

la presa di contatto con la CUPRATCR (350 CV) e la E-TCR (versione completamente elettrica con una potenza di 680 CV): si tratta di bolidi concepiti unicamente per la competizione. Assieme al pilota Jordi Gené abbiamo effettuato alcuni giri sul circuito maiorchino: tra accelerazioni e staccate mozzafiato abbiamo avuto l'opportunità di vedere in azione un vero pilota su una pista molto tecnica, il tutto sotto la supervisione del pilota svizzero Fredy Barth che è ambasciatore CUPRA in terra elvetica.



Jaguar I-Pace, un'elettrica mozzafiato

Concepita per sfidare la Tesla, si presenta con linee eleganti e moderne, ha lo scatto di un giaguaro. Monta due propulsori alimentati da una batteria di 90 kWh e dispone di un abitacolo molto curato

TARCISIO BULLO

Di questa Jaguar I-Pace che abbiamo potuto condurre per quindici giorni vi abbiamo già raccontato un po' (cfr. CdT del 13 marzo 2019, pag. 3), ma ci eravamo fermati più che altro al contorno, ossia alle peripezie affrontate per riuscire a fare il pieno d'energia durante un viaggio tra Bellinzona e Ginevra.

Adesso è ora di parlare invece della macchina, che non faticiamo a definire spettacolare, seppur non priva di qualche difettuccio.

Il primo colpo d'occhio gettato alla primogenita completamente elettrica della casa del giaguaro, al vostro cronista regala un brivido intenso di piacere.

C'è un'armonia quasi esemplare a dettare le linee di questa di vettura dalla carrozzeria elegante, moderna, decisamente sportiva. E nel disegno si evidenzia subito un abitacolo molto avanzato rispetto alla tradizione, il primo segnale della presenza di un motore elettrico - che è molto meno ingombrante rispetto al propulsore a scoppio - e delle batterie. Lo spazio risparmiato per alloggiare il propulsore è stato dunque sfruttato per avanzare la cabina destinata ai passeggeri. Parlare

di motore al singolare però è sbagliato: infatti la I-Pace monta due motori, entrambi capaci di erogare 200 cavalli, uno applicato alla trazione anteriore, il secondo a quella posteriore. La somma dà un totale di 400 cavalli che al primo affondo sul pedale del gas si sentono proprio tutti, anche per via di una coppia impressionante di 696 Nm che, grazie alla spinta elettrica, è a disposizione immediatamente.

Insomma, più giaguaro di così quest'auto non potrebbe essere, con le sue caratteristiche da sprinter che la portano a raggiungere i 100 km/h in meno di cinque secondi mentre ti senti incollare al sedile.

Inutile sottolineare, evidentemente, la silenziosità quasi totale che caratterizza la marcia del veicolo. I due motori emettono un flebile sibilo, sicché dentro l'abitacolo il rumore che si avverte di più è legato al fruscio delle ruote che fanno attrito con l'asfalto. Ma anche parlare di solo asfalto è riduttivo, perché la I-Pace è stata concepita come un autentico SUV e dunque è in grado di destreggiarsi con grande abilità su qualsiasi tipo di terreno, grazie ad un assetto del telaio variabile, che può essere alzato o abbassato con un semplice comando. Poi, avendo tra le mani un gioiellino così, pensare di portarlo in fuoristrada fa male al cuore, ma la possibilità c'è e il veicolo, mosso dalla trazione integrale, si comporta sempre docilmente. Sulla strada la I-Pace è fatta per divorare curve su curve. Perfetta nella tenuta di strada, dotata di uno sterzo diretto molto preciso, esalta un comfort ottimale anche grazie alla presenza di sospensioni pneumatiche di ultima generazione. All'interno la sensazione è gradevolissima: l'abitacolo è sta-



LA PROVA
Jaguar I-Pace HSE

to costruito con materiali pregiati, le rifiniture sono molto curate, la strumentazione di bordo è di ultima generazione e il quadro su cui è messa a disposizione del conducente è chiaro, facilmente comprensibile. Buono il sistema multimediale, accessibile tramite un grande schermo disposto sulla consolle centrale. In materia di assistenza alla guida si possono dormire sonni tranquilli: non

manca nulla. E i difetti allora? In primis bisogna parlare del peso: siamo nell'ordine delle 2,2 tonnellate, che di per sé è già una bella dimensione per tutti i veicoli, ma se consideriamo che questo è mosso a batterie, si comprenderà che i due motori sono costretti a mostrarsi piuttosto voraci. Il nostro calcolo di 25,9 kWh per 100 km si basa su un lungo percorso in autostrada, ma se appena si fan-

no strade di montagna o ci si muove in città, il consumo sale anche oltre i 30 kWh per 100 km. Inoltre la carica della batteria a 50 kW massimi, a fronte della capacità di 90 kWh, allunga di molto i tempi del pieno di energia (vedi box). Piccolo appunto critico anche per la visibilità dall'abitacolo (scarsa) e per un bagagliaio dalle dimensioni non proprio generose.

INbreve

AUTONOMIA VERIFICATA

330 km

POTENZA E COPPIA MAX

2 X 200 CV e 696 Nm

ACCELERAZIONE

0-100 km/h in 4,8 sec.

VELOCITÀ MASSIMA

200 km/h

CONSUMI E EMISSIONI CO₂

25.9 kWh/100 km e 0 g/km



LA CURIOSITÀ

QUANTO TEMPO PER RICARICARE UNA I-PACE?

Il tempo per ricaricare un veicolo può essere calcolato dividendo la quantità di energia necessaria per una ricarica (anche parziale) delle batterie, espressa in chilowattora (kWh), per la potenza massima che il veicolo può assorbire in chilowatt (kW). Il risultato ottenuto è comunque indicativo, poiché quando lo stato di carica della batteria supera l'80-90% la corrente si riduce e i tempi si allungano leggermente. Il veicolo oggetto del test dispone di una batteria da 90 kWh e può rifornirsi con una potenza massima di 50 kW da una colonnina rapida in corrente continua (DC), permettendo la ricarica della batteria dal 20 all'80% (54 kWh) in poco più di un'ora. La potenza massima per una ricarica in corrente alternata (AC) è invece di 7 kW. Di conseguenza utilizzando ad esempio una stazione di ricarica ad accesso pubblico emotti occorreranno circa 8 ore per ricaricare 54 kWh (dal 20 all'80%).

A livello domestico, installando un'apposita stazione di ricarica, la potenza massima è di 3,6 kW. Il tempo per una ricarica parziale (20-80%) è di circa 15 ore e superiore a 25 ore per una ricarica completa (0-100%).

Utilizzando una comune presa domestica, che eroga una potenza massima di 1,8 kW, i tempi indicati addirittura raddoppiano.

La scelta dell'opzione di ricarica adatta, in funzione del tragitto e del tipo di utilizzo del veicolo, è quindi fondamentale.



emoti
elettromobilità

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

Promosso da

