

nonostante i suoi 177 cavalli e una coppia massima di 265 Nm che fatica però a farsi sentire, anche quando scegliamo l'opzione di guida più dinamica. Nonostante linee grintose, abbiamo tra le mani un'auto poco agile, che in curva risente un po' di rollio, senza dubbio anche per la sua mole non proprio contenuta. In città e in autostrada però la guida è molto rilassante, senza dubbio perché approfittiamo della posizione piuttosto rialzata che permette di dominare la strada e di sedili molto comodi. L'abitacolo, spazioso, è perfetto per accogliere quattro per-

sone, ma anche in cinque si sta piuttosto comodi. L'insonorizzazione è più che discreta, la disposizione dei comandi nella consolle è razionale e molto intuitiva, mentre uno schermo centrale di buone dimensioni (7 pollici) dispensa generosamente aiuti al conducente e ai passeggeri e offre una grafica di buon livello. Giusto anche segnalare le grandi dimensioni di un bagagliaio che conferma come quest'auto sia stata concepita soprattutto per soddisfare le esigenze delle famiglie. La versione che abbiamo provato, 1.6 T-GDI DCT, ha un prezzo di 35.950 franchi. T.B.



# BMW i3s, citycar eco, agile e maneggevole

Un'auto elettrica costruita con molta attenzione e rispetto nei confronti della sostenibilità ambientale. Guidarla è divertente, il motore sfodera ottime prestazioni e il comfort a bordo è decisamente elevato

Le dimensioni sono quelle di un'utilitaria, ma a guardarla bene sembra una piccola monovolume: è la BMW i3s, l'elettrica sportiva della casa bavarese, che si spinge un po' oltre i limiti della sorella i3.

La nostra prova su strada è stata eseguita con un modello privo del cosiddetto range extender, ossia quel motorino a benzina che entra in funzione quando la carica della batteria si affievolisce e subentra il pericolo di doversi fermare in assenza di una stazione di ricarica elettrica. Da novembre, con l'arrivo della nuova batteria da 120 Ah, questa opzione in Svizzera non è più prevista.

La BMW i3s è un'auto che non lascia indifferenti per le sue linee futuristiche che sicuramente non piaceranno a tutti e ci proiettano direttamente in un mondo del quale stiamo soltanto imparando a scoprire le novità.

Anche l'abitacolo, dominato da display e tecnologia digitale, è perfetta in sintonia con questa linea ultra moderna.

La variante «s» del modello i3 che abbiamo potuto testare dice chiaramente che l'allestimento è di tipo sportivo e infatti a livello di opzioni di guida, schiacciando un tasto si entra in un'altra dimensione rispetto alla versione per così dire nor-

male. Il motore nella modalità sport spinge che è una meraviglia, facilitato anche dal fatto che tutta la coppia è a disposizione sin dal primo affondo sul pedale del gas. Entrare e uscire dalle curve è un vero divertimento, con un'auto che ha il baricentro basso, sospensioni tarate per una resa sportiva e uno sterzo che risponde prontamente ad ogni sollecitazione. Occhio però, perché se è vero che ogni medaglia ha il suo rovescio, nel nostro caso la conseguenza di una guida un po' troppo spinta è un consumo di energia che aumenta in maniera esponenziale. Ora, va detto che questa BMW ha un'autonomia già piuttosto limitata di suo e dunque occorre stare attenti, perché a dipendenza del tragitto da percorrere si corre il rischio di doversi fermare per un rifornimento che ha tempi decisamente differenti e nettamente più lunghi rispetto a quelli della colonnina di benzina (per il «pieno», da una ricarica emoti, bisogna calcolare tre ore).

Sempre per restare in tema: la casa bavarese annuncia un'autonomia di 280 chilometri in ciclo NEDC, ma nella nostra prova, con la ricarica effettuata con una presa da 11 kW, non abbiamo mai superato i 180 km. Come tutte le elettriche poi, l'autonomia è legata alla modalità di guida e il massimo rendimento si ottiene selezionando l'opzione eco plus: velocità limitata a 90 km/h e completa esclusione del sistema di ventilazione. Dunque a chi consigliare questo veicolo? Sicuramente a chi lo utilizza per recarsi al posto di lavoro in città, non troppo lontano dalla propria abitazione. Fatte queste premesse, parliamo di un'auto studiata accuratamente in tutti i dettagli e realizzata in maniera ambien-



**LA PROVA**  
BMW i3s

talmente sostenibile (vedi box). Insomma, la i3s non tradisce certamente lo spirito della casa madre e si inserisce nel solco di una linea che vuole vetture curate e molto dinamiche.

Gli interni della i3 sono davvero spettacolari e l'abitacolo è realizzato con materiali sostenibili come plastica riciclata, materie prime rinnovabili, fibre naturali e legno di eucalipto puro (perché si tratta di un albero a ricrescita rapida). A

livello di spazio, diciamo che siamo di fronte ad una city car adatta ad accogliere quattro persone, le quali disporranno di tantissima luminosità e di uno spazio confortevolissimo, dato che la vettura è stata costruita senza il montante tra le portiere anteriori e quelle posteriori e senza il tunnel centrale di trasmissione. A proposito di portiere, stupisce la scelta degli ingegneri di optare per un'apertura in direzione opposta delle porte.

Una trovata che a prima vista piace, ma che alla lunga stanca, prima di tutto per l'impossibilità di aprire le porte posteriori senza aprire anche quelle anteriori. Come dire, insomma, che l'accessibilità non è delle migliori. Per contro, agilità, maneggevolezza, cura dei dettagli e prestazioni del motore parlano tutti in favore di un'auto che nella sua versione sportiva è in vendita a partire da 43'900 franchi.

## INbreve

### AUTONOMIA

260 Km

### POTENZA E COPPIA MAX

184 CV e 270 Nm

### ACCELERAZIONE

0-100 km/h in 6,9 sec.

### VELOCITÀ MASSIMA

160 km/h

### CONSUMI E EMISSIONI CO<sub>2</sub>

1,6 l/100 km (equival.) e 0 g/km



## LA CURIOSITÀ

### ENERGIA GRIGIA

Con «energia grigia» si intende l'energia necessaria per la costruzione, il trasporto e la vendita di un prodotto, nel nostro caso un'automobile.

La fabbricazione di un veicolo elettrico e delle sue batterie è più dispendiosa, in termini energetici, rispetto ad una vettura tradizionale, ma grazie al maggior rendimento del motore, al termine del ciclo di vita il bilancio energetico è comunque nettamente a favore del propulsore elettrico.

Oltre alla riduzione del fabbisogno energetico, il presupposto per minimizzare l'impatto ambientale è l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili, come nel caso delle colonnine emoti che erogano esclusivamente energia certificata tiacqua. Con il modello i3, BMW ha però voluto che anche la produzione fosse sostenibile: le fibre di carbonio utilizzate sono infatti realizzate interamente con energia idroelettrica, mentre lo stabilimento di produzione a Lipsia è alimentato al 100% con energia eolica.



**emoti**  
elettromobilità

La tua ricarica di energia elettrica in Ticino  
[www.emoti.swiss](http://www.emoti.swiss)

Promosso da AECB AEM age ail AIM AMB ams ECF SES

