

AUDI È in arrivo una e-tron da urlo

■ Si annuncia una nuova era per il marchio dei quattro anelli. Con l'arrivo, entro fine anno, della versione di serie del prototipo Audi e-tron, la prima auto 100% elettrica di Ingolstadt che avrà un'autonomia di 400 km, Audi lancia il proprio impegno non solo come costruttore, ma anche come provider di sistemi per la mobilità mettendo a punto servizi per la ricarica su misura, a casa o in viaggio. Il prototipo Audi

e-tron sarà la prima auto sul mercato che si ricarica con potenze sino a 150 kW in corrente continua (con ricarica completa in 30 minuti) grazie a un innovativo sistema di raffreddamento delle celle. Inoltre il SUV di Audi potrà ricaricarsi con le colonnine AC con potenza standard (11 kW) elevabile fino a 22 kW: ossia con i normali impianti domestici (attenzione: parliamo di stazioni di ricarica predisposte al-

lo scopo, non di normali prese di corrente). Con il sistema connect a richiesta, abbinato a un sistema di gestione dell'impianto elettrico domestico, Audi e-tron può consentire una ricarica intelligente tenendo conto del fabbisogno delle altre utenze dell'abitazione per evitare il sovraccarico della rete. L'App myAudi permette di gestire da remoto tutte le operazioni, compresa la preclimatizzazione della vettura.



Nissan Leaf, l'elettrica che non si direbbe tale

Linea piacevole e quasi sportiva per il nuovo modello della casa nipponica che ha avuto tanto successo. L'abitacolo è luminoso, il motore sfodera 150 cavalli e la vettura ha un'autonomia di quasi 400 chilometri

ENRICO CAMPIONI

■ **FRANCOFORTE** La nuova Nissan Leaf, già proposta dai concessionari, è una berlina cinque porte elettrica della classe media, rielaborata partendo dall'ottima base del precedente modello (auto a corrente più venduta in assoluto, con oltre 300'000 unità in circolazione nel mondo e 85'000 solo in Europa) ma con la piattaforma ulteriormente affinata. L'ultima generazione si mostra più moderna, esteticamente simpatica e filante, quasi sportiva. La presa di ricarica della batteria resta nel frontale sotto un coperchio, ma l'aspetto ha forme più decise e la mascherina a «V» tipica delle Nissan recenti inserita tra i fari spigolosi. Dietro sono originali i fanali a forma di boomerang, mentre l'estrattore aerodinamico sotto il paraurti posteriore dà un tocco di sportività. Piacevole fuori, questa Nissan a emissioni zero brilla anche dentro: l'abitacolo è luminoso e al passo con i tempi, molto simile ai veicoli «tradizionali» e quindi non scioccante per chi sale a bordo di un'elettrica per la prima volta. Spiccano pure il minuscolo joystick centrale per selezionare le marce avanti o indietro e il chiaro display del cruscotto con i dati sul sistema elettrico, unito a un tachimetro a lancette. La plancia è molto grande e arricchita da molti inserti e comandi, con lo schermo tattile da 7" dell'impianto multimediale che include navigatore e protocolli Apple CarPlay e Android Auto per connettere gli smartphone. Gli accumulatori sono sotto il pavimento e questo ha

indotto i progettisti a creare una posizione di guida rialzata ma con il volante un po' basso e non regolabile in profondità. I sedili rivestiti in pelle e Alcantara sono piuttosto anatomici, comodi e riscaldabili. Il baule ha una capienza che parte da 394 litri, ma la soglia di carico è un po' alta (72 cm), visto che il pavimento sta 25 cm più in basso. Gli schienali posteriori sono reclinabili, il che consente di ampliarne la capacità. Ma è al volante che la nuova Nissan Leaf è ancor più accattivante. Il motore ha 41 cavalli extra grazie all'inverter raffreddato a liquido e si dimostra generoso nella spinta, che è energica e progressiva tanto da toccare i 100 orari in 7,9" e raggiungere i 144 km/h. Lo sterzo è ottimo (sensibile, pronto e senza reazioni quando si pesta sul gas), i freni rispondono bene e la tenuta di strada è da «quasi sportiva»: la Leaf non rolla e in curva segue bene le traiettorie, rivelandosi sicura nelle reazioni, sempre comoda e bella da guidare. In più, a livello di autonomia, Nissan ha fatto molti passi avanti. Secondo il ciclo NEDC si fanno 378 km, mentre con il recente ciclo d'omologazione WLTP, più severo, la marca dichiara 270 km di percorrenza su percorso misto prima di avere le pile a secco. Ma se si gira in città (terreno ideale per un'elettrica), la marcia stop-and-go permette di ricaricare le batterie fino a un'autonomia di 415 km. La Nissan Leaf 2018 adotta sempre batterie agli ioni di litio, ma con una maggiore capacità (40 kWh) e in 15 minuti, con una colonnina di ricarica ad alta potenza, è possibile ricaricarla per percorrere 100 km. Di serie la nuova Nissan Leaf ha quattro alzacvetri elettrici, climatizzatore automatico, tempomat, autoradio e vari aiuti alla guida (frenata d'emergenza, sensori d'angolo cieco, ripetizione dei segnali stradali nel cruscotto, sistema di mantenimento di corsia e altro ancora). In Svizzera questa vettura è in listino in quattro varianti a partire da 35.790 franchi (allestimento Visia) e 41.590 franchi (allestimento Tekna).



Ideale per la città
Anche se la sua autonomia le permette scorribande di tutto rispetto, la nuova Nissan Leaf rimane l'automobile ideale per essere usata nel tessuto urbano

INbreve

CAPACITÀ DELLA BATTERIA	40 kWh
POTENZA E COPPIA MAX	150 CV e 320 Nm
ACCELERAZIONE	0-100 km/h in 7,9 sec.
VELOCITÀ MASSIMA	144 km/h
AUTONOMIA	378 km (NEDC)

CURIOSITÀ Sistemi d'aiuto molto preziosi

■ La Leaf si presenta con tre sistemi utili, soprattutto in città. Il primo, ProPilot, è un dispositivo di guida semiautonomo attivo dai 30 km/h. Premendo un tasto la Leaf controlla in automatico sterzo e velocità in base al traffico e si ferma e riparte da sola. C'è poi il sistema di parcheggio automatico ProPilot Park, con cui l'auto trova gli stalli liberi si ferma e fa la manovra in totale autonomia: chi guida deve solo premere un pulsante. Infine, l'e-Pedal consente di accelerare, rallentare e frenare con un unico movimento. Basta rilasciare l'acceleratore per attivare la frenata rigenerativa e ripremere per un'accelerazione basata sulla velocità istantanea: per Nissan si ha un controllo affinato in salita, discesa e tratti tortuosi.

DA SAPERE



Quanto costa effettuare «il pieno» di energia con questa macchina? La nuova Nissan Leaf dispone di una batteria con una capacità di 40 kWh. Considerando che per un'economia domestica il costo dell'energia erogata è di circa 0.20 CHF/kWh, una ricarica completa si aggira attorno agli 8 franchi. Di conseguenza, con un'autonomia reale di 250-300 km, otteniamo un costo di 3 franchi per ogni 100 km percorsi. Ricaricando lo stesso veicolo da una colonnina pubblica emoti e sottoscrivendo l'abbonamento con un fisso mensile di 8 franchi, il costo dell'energia erogata sarà compreso fra 0.22 e 0.26 franchi per ogni chilowattora, a cui in alcune ubicazioni va aggiunto un costo di stazionamento. In compenso, rispetto alla ricarica domestica il tempo impiegato sarà fino a quattro volte inferiore.

emoti
elettromobilità

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

Promosso da AECB AEM age ail AIM AAMB ams CEF SES

