

modello del nostro test è di 223 km/h con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,1 secondi. I consumi vanno da 6,7 a 8,8 litri per 100 chilometri a dipendenza della situazione e del modo di guida. Molto utile si presenta il sistema che permette il monitoraggio a 360 gradi. Tramite quattro telecamere su frontale, fiancate e posteriore del veicolo, questo sistema mostra l'area attorno alla vettura su un display centrale. Otto sensori di parcheggio su frontale e posteriore rilevano la distanza degli ostacoli e fanno suonare un cicalino d'avvertimento. Quando viene mostrata la vista da-

vanti o dietro la vettura, si può avere contestualmente anche una visione generale dall'alto. Le telecamere anteriore e posteriore grandangolari a 177 gradi visualizzano un'area estesa. La nuova conformazione degli ammortizzatori assicura uno smorzamento più lineare anche per piccoli angoli di sollecitazione, mentre annulla con efficacia le sollecitazioni più grandi in modo da garantire un maggiore comfort di marcia. BP



Nissan Leaf, berlina di lusso a zero emissioni

Sono tante le soluzioni innovative adottate che garantiscono una guida sicura e con numerosi automatismi Buona l'accelerazione e non male l'autonomia assicurata dalle batterie che varia però in base ai percorsi scelti

■ Abbiamo avuto la fortuna di seguire l'evoluzione della Nissan Leaf, attraverso prove su strada, dalla sua prima apparizione sul mercato fino alla versione attuale. La trasformazione negli anni di questa vettura elettrica è stata notevole, non solo per il design (che oggi non ha nulla da invidiare ai più rinomati marchi automobilistici) ma anche per i contenuti tecnologici e per le prestazioni. La Nissan Leaf 2018 è bella fuori e più che mai elegante ed accogliente nell'abitacolo, curato fino nei dettagli, con inserti in pelle anche sul cruscotto. Il tutto, compreso l'acquisto della batteria, per 37.990 franchi, nell'allestimento Acenta, che comprende tra l'altro il cambio automatico a variazione continua. Nella nostra prova abbiamo invece avuto a disposizione la versione Tekna, la meglio accessoriata (41.990 franchi).

Già nell'accesso a bordo, grazie all'ampio angolo di apertura delle portiere, si distingue in meglio rispetto a numerose altre auto in circolazione. Nell'abitacolo, in questa berlina dalle dimensioni medio-grandi, quattro adulti trovano agevolmente posto, e nel bagagliaio c'è spazio in abbondanza per borse e valigie. Il tutto, unito all'accresciuta autonomia (ora le batterie agli ioni di litio hanno una capacità di 40 kWh invece dei 30 del modello precedente), ci ha spinti ad affrontare un viaggio di 200 km. Sulla carta un'impresa facile, considerato che la percorrenza massima dichiarata (sul sito internet della Nissan) è di 350 km. Al ritiro della vettura presso la concessionaria Nissan, ci viene però spiegato che l'autonomia reale è di circa 280 km, ma varia in funzione della velocità, del tipo di guida e del tipo di strada (nei percorsi in salita il consumo è maggiore).

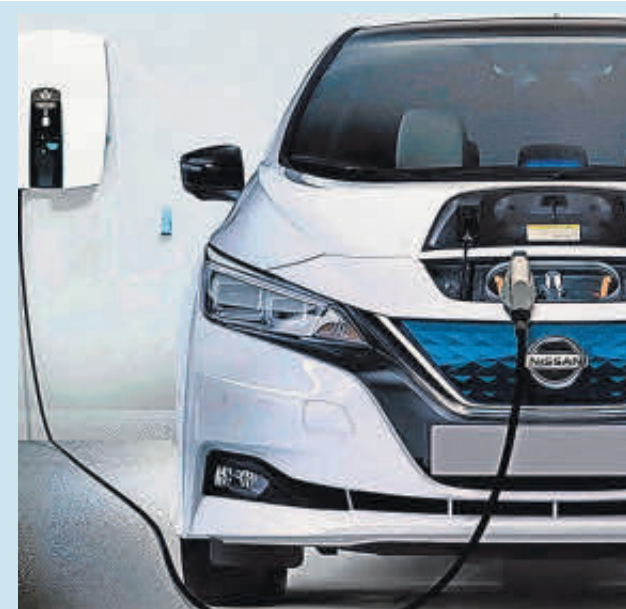
Fatto tesoro delle utili informazioni decidiamo di trovare una stazione di ricarica a circa metà del percorso scelto. La destinazione è Bardolino, sul lago di Garda, e il punto di ricarica lo abbiamo trovato in un centro commerciale nei pressi dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio. Ottima decisione, la pausa, considerato che in una giornata di pioggia l'uso di luci, tergicristalli e impianto dell'aria condizionata per spannare i vetri della Nissan Leaf ha richiesto una quantità d'energia aggiuntiva per raggiungere la destinazione prescelta. Partiti da Lugano con un «pieno» al 92%, viaggiando a una velocità di 100 km/h siamo arrivati al punto di ricarica prescelto con l'indicatore delle batterie che era sceso al 42%. La ricarica gratuita offerta dal centro commerciale non era lenta come quella che si può avere con una comune presa elettrica di casa, ma neppure molto veloce. E così in poco meno di un'ora e mezza abbiamo visto salire la nostra autonomia al 52%. Abbastanza per rag-

giungere la destinazione finale con una velocità moderata. Se si usa invece la Nissan Leaf come auto con cui fare la tratta casa-lavoro e lavoro-casa, magari anche a un centinaio di km di distanza, non si verrà assaliti dal timore di rimanere bloccati per strada con le batterie a zero. In Ticino le stazioni di ricarica sono più numerose rispetto all'Italia, e se ne trovano anche a ricarica rapida. Del resto la vettura ha un'apposita funzione grazie alla quale possiamo visualizzare sullo schermo di bordo le postazioni di ricarica della regione in cui ci troviamo (anche all'estero), e a quanta distanza si trovano da noi. Basta così scegliere quella preferita e attivare il navigatore per raggiungerla in modo estremamente facile.

Le prese per «fare il pieno» alle batterie (una per la ricarica veloce e l'altra per la ricarica normale) rimangono nel frontale della Nissan Leaf, nascoste da un piccolo coperchio. Una volta che le batterie sono ben cariche non resta che divertirsi alla guida di un veicolo che sa essere anche brillante, con accelerazioni da 0 a 100 km/h in meno di 8 secondi. La guida è facilitata da numerosi dispositivi elettronici, a cominciare dal sistema «Nissan ProPilot» che aiuta il conducente a mantenere la vettura al centro della carreggiata, controlla gli angoli ciechi, rallenta e accelera automaticamente la Leaf, anche a bassa velocità, in base alla velocità del veicolo che ci precede. Scegliendo la modalità «Eco» è possibile contenere i consumi, mentre attivando la funzione «e-Pedal» si cambia la modalità di guida tradizionale, visto che permette al guidatore di partire, accelerare, decelerare e fermarsi, usando solo il pedale dell'acceleratore. Quando quest'ultimo viene completamente rilasciato, il sistema di recupero dell'energia cinetica aiuta a fermare la vettura. Se però si è costretti ad un arresto improvviso, ad esempio a causa di veicolo che ci taglia la strada, meglio usare anche il pedale del freno. La funzione «ProPilot Park» vi toglie invece d'impiccio dalle manovre di parcheggio; ci pensa la Nissan Leaf. OSMI



LA CURIOSITÀ



Cosa significa "Vehicle-to-Grid-Ready"?

Come la maggior parte delle autovetture elettriche, anche la nuova Nissan Leaf dispone di due modalità di ricarica, normale e rapida. Per la ricarica rapida, Nissan utilizza lo standard «CHAdeMO», il quale, oltre a consentire il rifornimento in poco più di mezz'ora, permette l'operazione inversa, ovvero l'immissione nella rete elettrica di una parte dell'energia precedentemente immagazzinata nelle batterie del veicolo.

Con questa funzione denominata «Vehicle-to-Grid-Ready» (V2G) e un'apposita stazione bidirezionale, è ad esempio possibile ricaricare il veicolo durante il giorno, grazie ai pannelli fotovoltaici installati sul tetto di casa, per poi utilizzare una parte di quest'energia, la sera, per la propria economia domestica.

I sistemi sperimentali di V2G sono in corso in varie parti del mondo. In California ad esempio, un miliardo di dollari sarà investito dalle grandi utilities per implementare dei sistemi di ricarica bidirezionali, che sono già in uso anche nel Regno Unito e in molti Paesi del Nord Europa. Le auto elettriche diventano stazioni energetiche mobili e chi guida un veicolo del genere può caricare l'auto quando il prezzo è più basso e cedere energia alla rete quando le condizioni sono più vantaggiose.

INbreve

CAPACITÀ 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

CONSUMI ED EMISSIONI CO₂

20,6 kWh/100 km e 0 g/km

emoti
elettromobilità

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

Promosso da AECB AEM age ail AIM AMB ams GF SES

