

Guidare elettrico

I centimetri cubi cedono il passo ai kilowatt. L'era della conversione ecologica è scoccata anche per l'auto. La strada non è ancora in discesa ma il tratto in salita sta per finire. La conferma è arrivata anche da Detroit dove si è appena concluso un Salone internazionale dell'auto all'insegna del piccolo e dell'ecologico. La kermesse automobilistica che inaugura l'anno e orienta il mercato in crisi profonda è stata un susseguirsi di annunci di nuove vetture elettriche in arrivo. A sfilare lungo la Electric avenue, un'area di 3.500 metri quadri dedicata al segmento, c'era ad esempio la cinese Byd (Build your dream): lancerà entro l'anno in Nord America un crossover completamente elettrico che costerà quanto un'auto di taglia simile alimentata a benzina. A ottobre, invece, Mercedes avvierà la produzione in serie della Classe A E-Cell negli stabilimenti di Rastatt. La nuova vettura si andrà ad affiancare alla Smart fortwo ED (electric drive), realizzata in piccola serie già dal novembre scorso, e alla Mercedes-Benz Classe B F-Cell elettrica, alimentata con celle a combustibile a idrogeno. La Classe A elettrica è equipaggiata con un propulsore capace di erogare ben 70 kW con una coppia massima di 290 newtonmetri (Nm), alimentato da una batteria elettrica agli ioni di litio che non pregiudica affatto l'abitabilità della vettura e del bagagliaio e garantisce un'autonomia di oltre 200 km. Completamente elettrica anche la BMW ActiveE, con un motore da 170 cavalli che accelera da 0 a 100 chilometri orari in meno di sette secondi.

Costi da scossa A Detroit ha fatto mostra di sé anche la piccola Fiat 500 BEV, esposta nello stand Chrysler. Il prototipo unisce il design grintoso della versione Abarth e la tecnologia sviluppata da Chrysler nell'ambito del programma Envi. «Probabilmente arriverà prima un veicolo commerciale al quale stiamo lavorando – ha spiegato però Sergio Marchionne, amministratore delegato di Fiat Chrysler – e io la 500 elettrica l'ho guidata ed è una grande macchina. Il problema che abbiamo con le vetture elettriche è quello del costo». Il costo ancora troppo elevato: ecco il motivo principale del ritardo con cui i motori elettrici si diffondono sulle strade italiane e non solo. Per questo la società di consulenza Boston Consulting stima che nel 2020 questi veicoli rappresenteranno solo il 2,8% del mercato globale, mentre le vetture ibride e quelle che montano un piccolo motore a benzina per ricaricare le batterie conquisteranno il 23% del mercato. Altre problematiche, come l'eccessivo ingombro delle batterie sono ormai in via di risoluzione. E un bel salto di qualità è stato fatto con il passaggio dalle batterie tradizionali a quelle agli ioni di litio, decisamente più longeve e dotate di un'autonomia superiore. Anche per questo c'è chi non è così pessimista. «Il costo del veicolo sarà sostanzialmente identico fra l'auto elettrica e un modello convenzionale equivalente – spiega Jacques Bousquet, direttore generale di Renault Italia – e la batteria non sarà venduta ma noleggiata con un pacchetto di servizi. Considerando sia i possibili incentivi che il costo di esercizio di un'auto elettrica, che è almeno del 20% inferiore rispetto a un'auto convenzionale, alla lunga un'auto elettrica è competitiva e addirittura vantaggiosa per il cliente».

Pit-stop batterie Che Renault abbia puntato con de

...

Consultazione dell'intero articolo riservata agli abbonati

01/02/2010