

il test

Una settimana al volante della Smart ED, una delle prime city-car completamente elettriche disponibili. Otto ore per "fare il pieno" in una normale presa di corrente (2 euro), ma solo nel proprio box perchè le colonnine pubbliche promesse non esistono, e un centinaio di chilometri al massimo di silenziosa autonomia. Un sogno, o quasi. Ecco perchè...

DA MILANO ALBERTO CAPROTTI

La accendi, e non sai se è accesa. La guidi, e non capisci se è tutto vero. La usi, e ne comprendi i limiti, che non sono pochi. Le fai il pieno, e godi come un matto pensando alla faccia del benzinaio. Che già hai dimenticato com'è. Poi fai due conti, e resti perplesso. Perché l'auto elettrica ora esiste davvero, ma in pratica deve ancora arrivare. Vaneggiamenti da fulminati a 220 volt? No, è solo il bilancio (del tutto personale, s'intende) di una settimana da "autista elettrificato", alla scoperta di quali siano realmente oggi i pro e i contro nell'uso quotidiano di una vettura priva di motore termico. Lo abbiamo potuto fare guidando la Smart ED, una delle poche disponibili in Italia (e attualmente ancora non in vendita), esteticamente identica a una Smart "normale", se non fosse per l'inequivocabile spinotto nero disegnato sulla banda verde che contorna la cintura delle portiere, e per i cerchioni e i montanti del padiglione in tinta kiwi che sottolineano la vocazione ecologica di questa versione. L'approccio è insolito, perchè la curiosità di aprire le portiere al futuro è pari almeno all'iniziale scetticismo. Sarà un'auto vera o un go-kart per bambini? Nell'abitacolo, l'unica differenza sta nella strumentazione, che accoglie due "occhioni" che spuntano dalla plancia: al posto dell'orologio e del contagiri, ci sono l'indicatore di carica della batteria e un segnalatore di potenza "a lancetta". Bene, finora. Ma le... pile? Il pacchetto di batterie agli ioni di litio da 16,5 kWh è tumulato sotto il pianale, nello spazio in cui di solito sta il serbatoio; e allo stesso modo il motore a magneti permanente da 41 cavalli è montato posteriormente proprio come il suo omologo a scoppio. Rassicurante, quasi. Prima di usarla però bisogna nutrirla. La spina shuko con il suo filo giallo a spirale è più bello da vedere del tubo della pompa di benzina. Si infila nella normale presa elettrica del box (chi ce l'ha, s'intende, e già questo è un bel limite) e si aspetta. L'operazione di ricarica è semplice: lungo il cavo c'è un interruttore con due soli tasti: uno con scritto "test" e uno con "on", con tanto di lucina che conferma l'inizio delle operazioni. Quando la Smart Elettrica si sta ricaricando, attorno allo spinotto si accende un disco rosso che pare il cerchio di fuoco dove il domatore fa saltare le tigri: impossibile non vedere che tutto funziona. Otto-dieci ore, e il pieno è fatto. Una lentezza che rappresenta un limite non da poco nel reale quotidiano. Occorre infatti lasciare l'auto collegata alla presa per tutta la notte per essere certi che le batterie siano in perfetta forma. La mattina dopo, la "Smartina" è pronta. Spesa per il pieno: 2 euro circa di corrente. Un trionfo. L'euforia diventa stupore quando non giri la chiave per avviarla (basta infilarla) e non ti accorgi che è già in moto: accelerando si sente giusto un sibilo, e lo stesso vale anche per il rumore di rotolamento dei pneumatici, col battistrada studiato per fornire una resistenza minima. Silenzio, si va: ciclisti e pedoni non ti sentono arrivare, è vero, ma quella della pericolosità acustica di queste vetture è una leggenda metropolitana un po' stupida. A meno che esista qualcuno abituato a usare le orecchie e non gli occhi per attraversare la strada. Detto questo, la Smart elettrica si muove felpata nel traffico: in città è uno spettacolo, fuori molto meno. All'inizio (ma anche dopo), la sensazione è che cambiano le priorità: più che i semafori, le precedenze e il solito cretino che ti taglia la strada, l'attenzione è rapita dall'indicatore di riserva di batteria. Impariamo che per fare tanta strada serve viaggiare a velocità costante. In autostrada si possono tenere gli 80 km/h senza farsi maledire da nessuno (comunque oltre i 95 non andrebbe nemmeno frustandola), ma viaggiare costantemente in prima corsia tra camion giganti rispetto al tuo moscerino verde, risulta sempre un po' inquietante. Dieci, venti, trenta chilometri: la lancetta scende inesorabilmente, e guidando elettrico la stazione di servizio non è nemmeno un miraggio. Come gazzelle assetate nella savana desertica abbiamo scoperto perchè non avevamo mai visto le colonnine di ricarica di cui si è spesso sentito parlare. Semplicemente perchè non ci



480

Per ora la Smart Elettrica non si può comprare: la produzione in serie partirà nel 2012. Per primi 100 esemplari è stata scelta la formula del noleggio. Il contratto è quadriennale e prevede un canone mensile (per noleggio, manutenzione, auto sostitutiva, garanzia di 48 mesi e copertura assicurativa) di 480 euro. Non è poco ma nemmeno una follia (per chi percorre circa 90 km. al giorno), considerando che Enel offre ai clienti della Smart Elettrica una tariffa flat mensile a 25 euro, sufficienti per trenta giorni di pieno.

Benzinaio addio Meglio la scossa

sono. Il 30 giugno scorso il sindaco di Milano aveva annunciato che entro la fine del 2010 sarebbero stati installati 200 punti di ricarica. Troppa grazia: ne basterebbe uno per capire che l'auto elettrica ha un presente. Invece non ce n'è traccia. Avanti allora, invidiando taxi e auto fumanti (ma con contrassegno, certo) che saltano le code infilando bellamente le corsie preferenziali. La nostra macchinetta superecologica, silenziosa e futuristica non può, non lo merita evidentemente. Non ancora, non si sa, può darsi più avanti, vedremo. Boh? Elettrica? E che roba è? Che tristezza... Torniamo a noi, Le amministrazioni comunali ignorano, ma la gente è più avanti. Al semaforo ti guardano, un po' invidiosi (sapessero...), di certo curiosi. Alle fatidiche domande: "Quanto fa con un pieno?", rispondi: abbastanza, grazie. Che vuol dire tutto e niente. I 135 km di autonomia dichiarati forse si raggiungono spingendola in discesa, perchè oltre i 90-95 km è difficile andare. Pochi per pensare ad una gita al mare, ma più che sufficienti per raggiungere l'ufficio. L'autostrada, d'altro canto, non è l'habitat naturale della Smart elettrica (ma non lo è neanche delle altre Smart) e non serve essere l'ispettore Derrick per capire che il suo terreno ideale è la città. Ma qui la city-car tascabile sorprende davvero, facendo per certi versi meglio anche delle sorelle con motore termico. Lo spunto in accelerazione da fermo è notevole, l'assenza del cambio è un gran vantaggio: la Smart ED è monomarcia (automatica) e la progressione è molto più fluida. In più guidare elettrico è anche educativo. Ti abitua a guardare lontano e a prevedere le situazioni, così da riuscire a percorrere più strada possibile centellinando l'acceleratore o, meglio ancora, sfruttandone il rilascio. In questo caso, infatti, non solo non si consuma energia ma addirittura si ricaricano le batterie, grazie al cambio di ruolo del motore, che fa da generatore. In più, quando la carica della batteria scende sotto il 20%, la Smart Elettrica va in una specie di autoprotezione e impedisce al guidatore di dilapidare in modo sconsiderato la poca energia residua. In pratica, l'elettronica vieta al motore di salire troppo di giri anche pigiando come fabbri sull'acceleratore, mettendo a disposizione la carica con il contagocce per farla durare il più possibile. Un pensiero delicato. Come il colpo che dai alla portiera quando la riconsegna, dopo sette giorni di splendida illusione.



L'auto elettrica: domande & risposte

Quali sono le auto elettriche già acquistabili?

A parte l'inaccessibile Tesla (costa 101.000 euro), ci sono le tre gemelle iMiev-di Mitsubishi, Citroen C-Zero e Peugeot iOn: 36.000 il prezzo medio, anche se sono vendute con formule diverse. Altri marchi propongono auto elettriche a noleggio.

Perchè costano così tanto?

Più che la tecnologia necessaria per farle funzionare, sono le batterie al litio ad incidere molto sul prezzo.

Cosa serve per fare il "pieno" in casa?

Un garage o un posto auto con una presa di elettricità collegata ad un normale contatore da 3 o da 6 kW.

Ci si può rifornire lontano dal proprio box?

Teoricamente sì, collegandosi ad una colonnina pubblica. Al momento in Italia ne esistono pochissime (30 a Pisa, la città più avanti in questo senso). Alcune sono dislocate nelle grandi aziende che hanno auto elettriche. A Milano ne sono state promesse 200 entro fine anno, a Parma 100. Promesse, appunto.

Quanti chilometri si possono percorrere in media con una ricarica?

Le Case costruttrici, relativamente alle city-car, parlano di circa 150 km con un pieno. La realtà provata dimostra che un normale utilizzo cittadino consente un'autonomia massima di 90-100 km.

Quanto si spende per usarle?

I dati ufficiali dicono 2 euro di elettricità per 100 chilometri. Per fare un paragone, con una piccola a benzina si spendono circa 7 euro. In più l'auto elettrica è esente dal bollo (per i primi cinque anni).

Dove si possono acquistare?

Presso le normali concessionarie per chi già le ha a disposizione. Le altre sono prenotabili via internet.

Sono davvero "ecologiche"?

Totalmente, se si considera le emissioni nocive (pari a zero). Solo parzialmente invece se si tiene conto dell'inquinamento provocato dalla produzione dell'energia elettrica necessaria per farle funzionare.

È vero che possono essere meno sicure delle auto "normali"?

Assolutamente no. Le auto elettriche devono superare gli stessi test di sicurezza previsti per le altre auto. L'impianto elettrico è protetto e un sistema di sicurezza blocca la corrente in caso di gusto o urto sia in fase di marcia, sia in fase di ricarica.

DI FERDINANDO SARNO

Ecológico, ibrido, addirittura completamente elettrico. Il futuro è già adesso, ma oltre la teoria, c'è la... pratica. Con domande che necessitano risposte convincenti per non ridurre la mobilità che ci aspetta in una semplice e splendida utopia. Un esempio: se compro una vettura elettrica, in caso di guasto, chi me la ripara? È ovvio che, se mi rivolgo al concessionario che me l'ha venduta, non dovrebbero esserci problemi perchè, si presume, dovrebbe essere anche in grado di ripararmela. Se mi rivolgo, invece, a un autoriparatore indipendente, uno che non è associato alla rete di nessun costruttore di auto, quello magari di cui mi fido e che ha l'officina vicino a casa mia, cosa succede?

Verde è bello, ma poi chi me lo aggiusta?

l'indagine

Gli autoriparatori e le vetture ecologiche, un problema e un nuovo business: «Siamo pronti»

un'influenza minima sulle loro attività. Per gli autoriparatori, le famiglie di prodotti maggiormente interessati da questa evoluzione del mercato saranno le batterie (38%) e i pneumatici (29%); seguite dalle attrezzature elettriche e elettroniche (12%). Secondo l'indagine, la maggioranza degli autoriparatori ritiene che i veicoli "puliti" rappresentino

un'opportunità più che un rischio per le loro attività. Sono coscienti che dovranno investire in attrezzature e formazione; la maggior parte è convinta che riparare il veicolo ecologico sia un nuovo mestiere mentre il 93% non pensa che queste evoluzioni tecnologiche porteranno a una cessazione della loro attività. Insomma, ci siamo. Tutto è pronto ormai: dopo le vetture, anche dietro le quinte, sta per iniziare la grande corsa verso il nuovo business. Nel quale ognuno, è proprio il caso di dirlo, cerca di difendere il proprio "orticello". Secondo Lo-

ris Casadei, presidente dell'Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), «spesso l'automobilista si rivolge ad una piccola officina indipendente perchè il costo della manodopera gli appare inferiore. Tuttavia, queste officine non sono obbligate a rispettare le tabelle orarie ufficiali, quindi il cliente corre il rischio di vedersi addebitare un numero di ore di manodopera superiore a quello della rete ufficiale, vanificando così il risparmio. In più, la piccola officina indipendente, difficilmente è in grado di acquistare le sempre più numerose e costose attrezzature specifiche e di seguire i corsi di aggiornamenti

delle Case». Di tutt'altra opinione, Giuseppe Polari, direttore editoriale de "Il Giornale del Meccanico", organo ufficiale di Confindustria Autoriparazione: «L'autoriparatore indipendente - dice - non ha nulla da invidiare a quello autorizzato perchè è consapevole che investendo sulla propria attività (formazione, acquisto attrezzature, ricambi di qualità) e comportandosi in maniera trasparente e professionale, riuscirà a tenersi ben stretto il cliente automobilista. Oggi più che mai, il meccanico indipendente è qualificato e preparato per risolvere anche gli inconvenienti più difficili che possono verificarsi sulle vetture di ultima generazione come quelle equipaggiate con impianti a GPL metano, e con tecnologie ibridi e elettriche».