



Comunicato stampa

Auto elettriche: calo del 25% dell'autonomia nel test invernale

Vernier, 15 marzo 2023. Quest'inverno, il TCS e il Club Norvegese dell'Automobile NAF hanno effettuato un nuovo test sull'autonomia delle auto elettriche e comparato gli esiti con le conclusioni tratte dallo stesso test condotto la scorsa estate. Come previsto, in inverno nessuna delle auto considerate ha raggiunto l'autonomia indicata dal produttore, poiché il riscaldamento e gli effetti del freddo comportano un ulteriore dispendio di energia. A temperature sottozero e su strade parzialmente innevate, i valori di autonomia delle auto sono risultati in media del 25% inferiori rispetto ai valori WLTP di laboratorio.

Il test dell'autonomia, condotto in cooperazione con Club Norvegese dell'Automobile NAF, simula un viaggio su strada realistico, integrando alla perfezione i valori WLTP, le misurazioni delle emissioni nei test di guida del TCS nonché i valori risultanti dal programma GreenNCAP. Mentre il test della scorsa estate ha rilevato valori di autonomia in media del 5% inferiori ai valori di laboratorio, quelli registrati nello stesso tratto in condizioni invernali sono risultati circa del 25% inferiori ai valori WLTP. Si tratta di un calo considerevole, dato dal fatto che una parte della carica della batteria viene impiegata per il riscaldamento del veicolo. Inoltre, le basse temperature causano resistenze elevate e limitano i processi elettrochimici all'interno della batteria. Anche nei mesi più freddi, i valori di autonomia sono comunque di gran lunga superiori alla distanza giornaliera media, il che dimostra che anche d'inverno è assolutamente possibile viaggiare con auto elettriche.

Ai fini di questo test sono state esaminate 28 auto elettriche di diverse case automobilistiche. Oltre alla statunitense Tesla, alle europee Volkswagen, BMW, Mercedes, Škoda e Renault, alle sudcoreane Kia e Hyundai e alle giapponesi Toyota e Nissan, erano inclusi anche numerosi produttori cinesi: Nio, BYD, Voyah, Maxus, MG, Hongqi e JAC, i cui veicoli sono già disponibili sul mercato leader norvegese. In Svizzera, invece, è presente soltanto JAC. In virtù dell'elevata percentuale di veicoli elettrici tra le auto nuove (oltre l'80%) e nel parco veicoli (oltre il 20%), la Norvegia è considerata un paese precursore nel campo della mobilità elettrica.

Risultati

Nell'ambito del test in condizioni invernali, è prima in classifica la **Tesla Model S Dual Motor**, con la batteria con una capacità di 95 kWh e un'autonomia reale di 530 km. È stato l'unico veicolo coinvolto nel test a essere riuscito ad attraversare il passo, beneficiando in seguito del lungo tratto in discesa verso valle in termini di autonomia e consumi. Si è aggiudicata il secondo posto la **Tesla Model X Plaid** (95 kWh di capacità e 437 km di autonomia), seguita dalla **BMW i4 eDrive40** con una batteria da 80 kWh e 433 km di autonomia. Gli ultimi cinque veicoli di questa classifica hanno registrato un'autonomia di poco superiore a 300 km.

Con 16,6 kWh ogni 100 km, la **Tesla Model Y** risulta vincente sul piano dei consumi. La seguono la **KIA Niro EV** con 17,2 kWh/100 km e la **MG 4** con 17,3 kWh/100 km. Dall'analisi è emersa come indiscusso fanalino di coda la voluminosa **Hongqi E-HS9** di fabbricazione cinese, che con 29,1 kWh/100 km ha un consumo pari quasi al doppio.

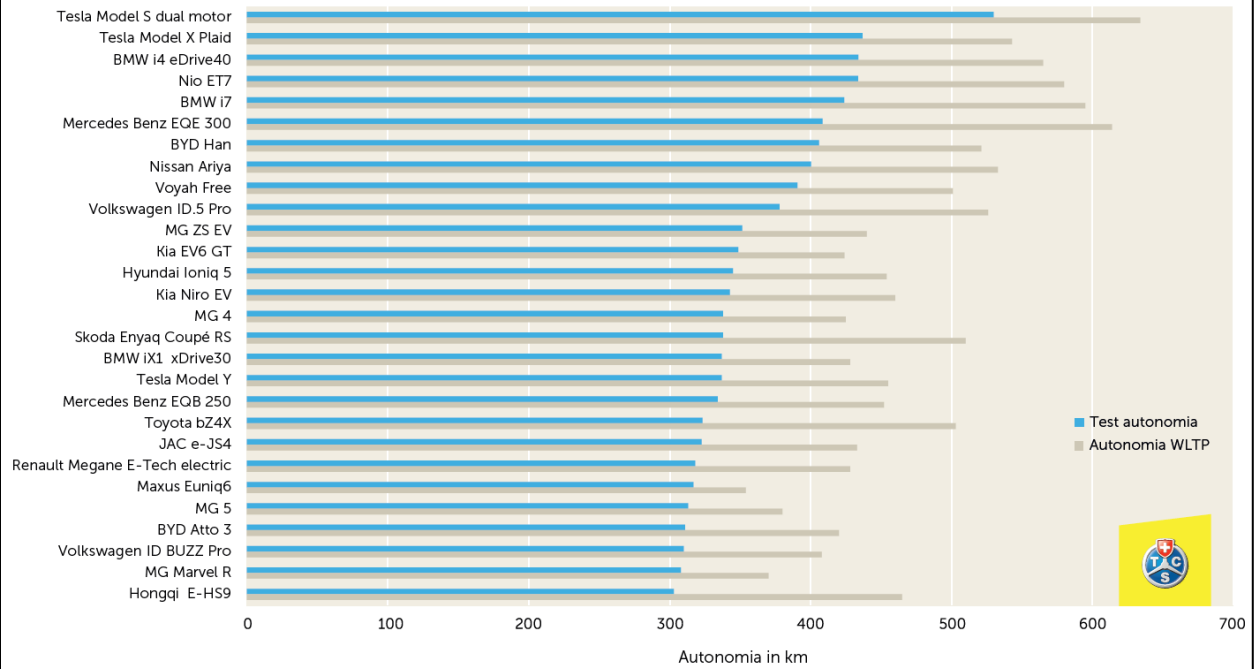
La classifica stilata in base al rapporto tra l'autonomia raggiunta e il prezzo del veicolo nuovo è invece dominata da vetture cinesi. Se si considerano soltanto le auto disponibili sul mercato svizzero, spunta il primo posto la cinese **JAC e-JS4** con CHF 106 per kWh, seguita da **Nissan Ariya** (CHF 117), **Kia Niro EV** (CHF 123), **Tesla Y** (CHF 126) e **Renault Megane E-Tech electric** (CHF 138). Ad occupare l'ultima posizione in classifica è la berlina di lusso **BMW i7** con CHF 403 al chilometro di autonomia.

Metodo

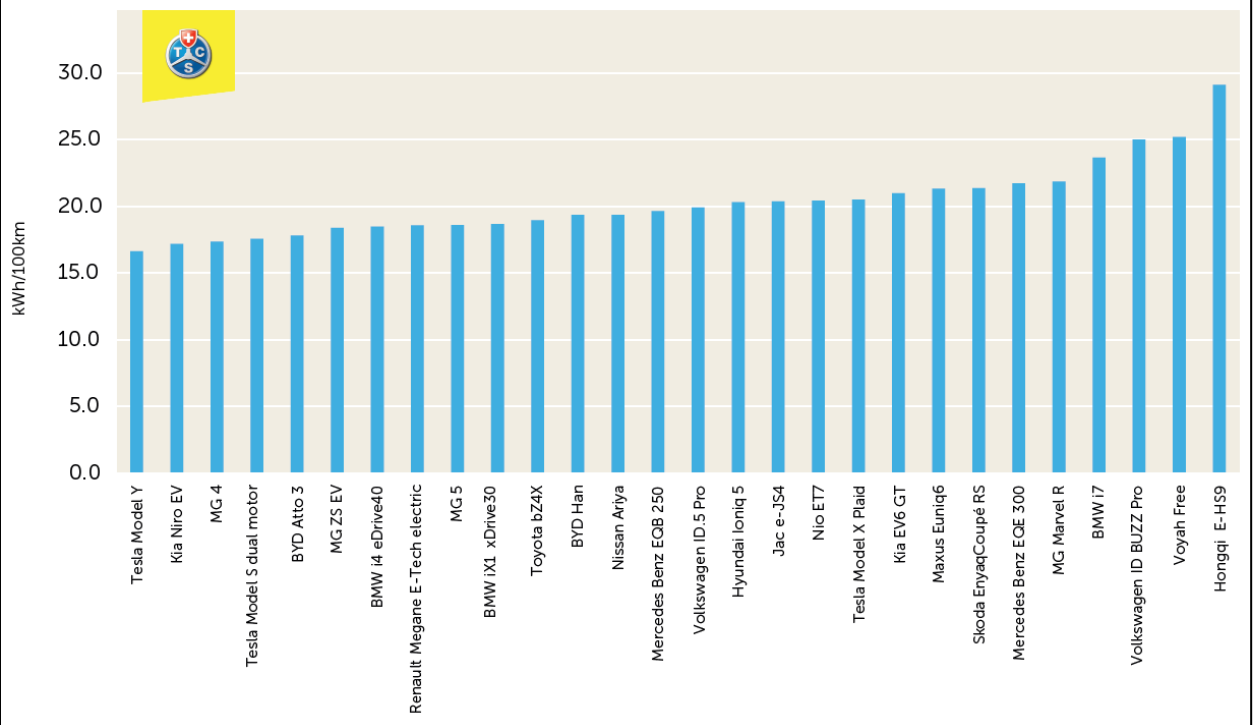
I parametri **autonomia** e **consumo energetico** sono stati misurati con una guida su strada controllata in circostanze reali, nel corso della quale le auto hanno percorso lo stesso tratto sotto le medesime condizioni. Le uniche differenze riguardavano infatti il carico delle auto, il flusso del traffico ai semafori, negli incroci e nelle rotonde, così come gli pneumatici delle vetture. Sugli esiti del test hanno inoltre influito il terreno e le condizioni meteorologiche. In questo caso, non hanno rivestito un'importanza primaria i valori assoluti dei dati misurati, bensì lo scostamento rispetto ai valori standard secondo il WLTP e il confronto con i test eseguiti sullo stesso tratto stradale l'estate scorsa.

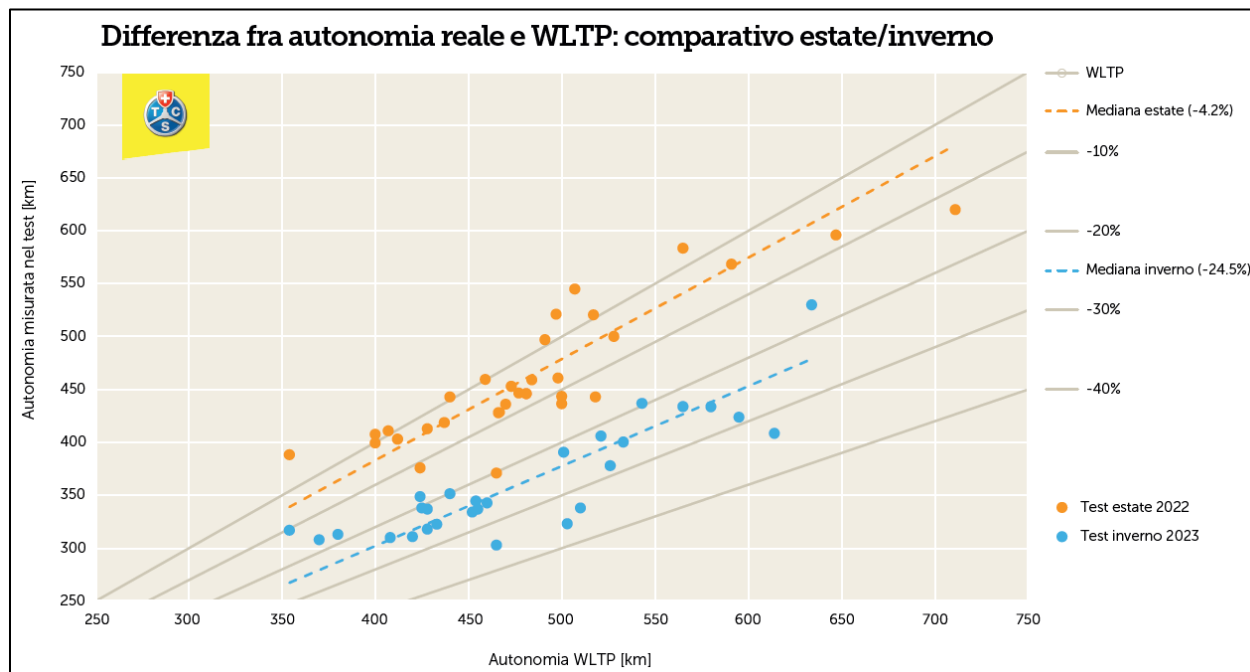


Test autonomia e WLTP



Consumo





Contatto: Massimo Gonnella, portavoce del TCS, 058 827 27 26, 076 367 25 33, massimo.gonnella@tcs.ch, www.pressetcs.ch, www.flickr.com

Touring Club Svizzero – sempre al mio fianco

Club leader in Svizzera della mobilità | fondato nel 1896 | 23 Sezioni in tutta la Svizzera | oltre 1.5 mio di soci | 1'900 collaboratori | 198 pattugliatori | 355'000 interventi per panne | 82% degli automobilisti soccorsi riprendono il viaggio | 40'000 interventi di assistenza della centrale ETI | 21 centri tecnici | 143'000 controlli tecnici di veicoli | 15 centri di guida | 8 sedi di protezione giuridica | 40'000 casi giuridici e oltre 10'000 consulenze giuridiche telefoniche | 29 campeggi con 1'000'000 pernottamenti turistici | distribuzione di 185'000 pettorine riflettenti Triki.