



Varia

Test e-scooter 2019 fino a 45 km/h

Gli scooter a trazione elettrica sono attualmente molto richiesti. Il TCS ha esaminato quattro modelli disponibili in Svizzera e li ha testati nell'uso quotidiano. Una premessa: la qualità ha il suo prezzo, anche nel settore dell'elettromobilità.

La mobilità elettrica continua ad avanzare. Dapprima sono state elettrificate le bici, poi sono venute le auto ed ora la tendenza punta sugli e-scooter. Questi si prestano idealmente agli spostamenti nei centri abitati, non inquinano e sono praticamente silenziosi. Un motivo sufficiente per il TCS, assieme all'ADAC (Automobil club tedesco), per testare quattro scooter elettrici disponibili in Svizzera. Tutti i modelli provati rientrano nella categoria A1 e hanno una velocità massima di 45 km/h. A partire dal 1° gennaio 2021, gli scooter saranno inclusi nella nuova categoria AM (velocità massima di 45 km/h, cilindrata massima di 50 cc o potenza massima di 4 kW) e potranno essere guidati già a partire dai 15 anni. Gli e-scooter dovevano dare prova di sé nei quattro seguenti criteri: uso quotidiano, ergonomia, propulsione e caratteristiche di guida. In sintesi, le differenze più marcate si sono constatate nell'illuminazione, nei tempi di ricarica e nelle batterie estraibili, nei freni, nel raggio di autonomia della versione di base, nonché nel prezzo.

Scooter elettrico iconico

Un «molto consigliato» è andato alla Vespa Elettrica, lo scooter più caro del test. L'italiana convince per la buona ergonomia e la migliore autonomia nella versione di base. Purtroppo, in questo scooter elettrico «cult» non è possibile rimuovere la batteria, ma in compenso la Vespa offre un ampio vano oggetti sotto il sedile. Inoltre, vanta i tempi di ricarica più brevi tra i modelli esaminati. A causa del suo peso elevato, la Vespa Elettrica risulta difficile da spingere, però dispone di retromarcia integrata, il che aiuta.

La sorpresa è venuta soprattutto dall'economico scooter Niu N1S, che ha superato il test con un «consigliato». Sotto il suo allestimento alla moda si cela una tecnica moderna e ben studiata. La batteria estraibile è alloggiata nel pianale del veicolo. Ciò abbassa il baricentro e consente anche di avere un



Quattro e-scooter Sottoposti a test Torrot Muvi, Kumpan 1954 Ri, Vespa Elettrica e Niu N1S (da s.).

capiente vano oggetti sotto il sedile. L'illuminazione si affida completamente alla tecnologia LED, anche se la luce proiettata dal faro principale potrebbe essere migliore. Il Niu non ha invece convinto nel test di frenata, inoltre ha registrato il tempo di ricarica più lungo di tutti gli scooter esaminati.

Ha concluso con un «consigliato» anche il Torrot Muvi. Le ruote da 16 pollici influiscono positivamente sulla stabilità di guida, ma il comfort delle sospensioni è penalizzato dalla rigidità delle molle. Il comfort è nettamente migliore con due persone a bordo, sebbene ci sia poco posto a causa del sedile corto e, per il passeggero, poche possibilità di tenersi saldo. Se però si circola da soli, il Torrot Muvi (contrariamente al Niu) è adatto anche a persone alte. L'illuminazione non è riuscita a convincere gli esperti. Unico tra gli scooter testati, il Torrot Muvi ha fallito il test in salita.

Problemi di software

Una brutta figura l'ha fatta il Kumpan 1954 Ri, che ha concluso il test solo con un «consigliato con riserva». Il produttore ha promesso miglioramenti. Nella versione di base, questo costoso scooter dispone dell'autonomia più limitata. Il raggio si può però estendere con set di batterie supplementari a pagamento. Durante il test il Kumpan è stato penalizzato da continui problemi di software. La pessima illuminazione del faro ha comportato un abbassamento della nota complessiva, poiché l'illuminazione costituisce un elemento essenziale per la sicurezza e così non garantisce una guida notturna sicura. Il Kumpan ha convinto invece per l'ottimo telaio, lo spazio

sufficiente per le persone di alta statura e per un allestimento ben ideato con molte possibilità di stivaggio.

Che la qualità abbia il suo prezzo, lo dimostra la Vespa Elettrica. Comunque, è anche possibile guidare uno scooter consigliato per metà del prezzo della Vespa, come dimostra il Niu N1S. Il nettamente più caro Torrot Muvi non riesce proprio a brillare, a causa della scarsa illuminazione e dell'esito negativo ottenuto nel test di pendenza. Il Kumpan avrebbe il potenziale per un piazzamento migliore, ma la scarsa illuminazione e l'elettronica inaffidabile hanno condotto al giudizio «consigliato con riserva». Sono quindi le esigenze personali a determinare l'acquisto e a far cadere la decisione sul modello più adatto, infatti ogni scooter ha i suoi pregi e i suoi punti deboli.

CONSIGLI

Prima dell'acquisto, accertarsi dove poter ricaricare lo scooter. Non tutte le batterie sono estraibili.

Analizzare il profilo di guida, perché le batterie supplementari aumentano il prezzo d'acquisto.

Fare dei giri di prova, vi sono modelli di varie dimensioni.

Seguire le istruzioni di manutenzione e messa fuori servizio per salvaguardare la batteria.


I fari sul manubrio offrono una miglior illuminazione in curva.

Verificare la rete dei rivenditori e l'assistenza guasti.



Varia

Test e-scooter 2019 fino a 45 km/h

					
Marca/modello		Kumpan 1954 Ri	Torrot Muvi	Niu N1S	Piaggio Vespa Elettrica
Potenza [kW]		4	2	2.4	3.5
batteria estraibile		sí	sí	sí	no
Autonomia minima [km] ⁽¹⁾		33 ⁽²⁾	48 ⁽³⁾	53	76
Consumi incl. dispersione di corrente [kWh/100km]		5.2	4.7	3.5	5.8
Tempo totale di ricarica [h]		5.5	5.5	8.5	3.8
Accelerazione 0-40 km/h [s]		6.1	6.9	7.1	6.9
Prezzo [en CHF]		5'790	5'500	3'670	6'995
Rivenditori in Svizzera		www.kumpan-electric.ch	www.torrot.ch	www.niu.com	www.vespa.ch
	ponderazione				
Uso quotidiano	0.25	18%	42%	62%	64%
Ergonomia	0.25	74%	46%	46%	66%
Propulsione	0.25	46%	46%	42%	64%
Caratteristiche di guida	0.25	58%	44%	40%	48%
Voto complessivo		28%	46%	48%	60%
Valutazione TCS		★★	★★★	★★★	★★★★
⊕ Punti forti ⊖ Punti deboli		⊕ buon telaio, sistema batteria modulare, adatto a conducenti di alta statura	⊕ batteria estraibile, adatto a conducenti di alta statura, sistema frenante di serie, app disponibile	⊕ batteria estraibile, autonomia adeguata, app disponibile	⊕ miglior autonomia di fabbrica, brevi tempi di ricarica, telaio confortevole, app disponibile
		⊖ illuminazione pessima, problemi con il software, rifiniture in parte approssimative	⊖ illuminazione scarsa, sospensioni dure, debolezze in salita	⊖ frenata mediocre, tempo di ricarica notevole, seduta poco confortevole per il conducente	⊖ batteria non estraibile, veicolo pesante, prezzo d'acquisto molto elevato

(1) Autonomia in modalità Power, autonomia maggiore in modalità Eco, ma con conseguente velocità ridotta.

(2) Versione base con 1 batteria, estendibile a 3 batterie per un'autonomia fino a 99 km.

(3) Autonomia versione base con batteria da 25 AH, in opzione batteria da 36 Ah per un'autonomia di 67 km.

Scala di valutazione

80-100%	★★★★★	eccellente
60-79%	★★★★	molto consigliato
40-59%	★★★	consigliato
20-39%	★★	consigliato con riserva
0-19%	★	non consigliato