

Un giorno con l'auto elettrica

Pubblicato: Venerdì 28 Dicembre 2012



Quella del giornalista è una professione straordinaria per chi ama provare e sperimentare.

A me è capitato diverse volte: con alianti, deltaplani a motore, biciclette elettriche e un buon numero di prodotti dop. L'ultima esperienza è stata con un prodotto ancora raro sulle strade varesine italiane: l'**auto elettrica**.

Ho guidato, più precisamente, per un giorno una vettura totalmente elettrica: senza serbatoi a scoppio d'emergenza, o alternative, o funzioni ibride. **Un veicolo che ancora soffre di molti pregiudizi**, alcuni dei quali ragionevoli e altri totalmente infondati.

I pregiudizi principali sono stati rappresentati dal timore dei miei colleghi, che quando sono uscita dalla redazione per la mia 24 ore a tu per tu con un'altra auto elettrica mi hanno detto: «**Se per caso resti a piedi con la macchina avvertici, ti veniamo prendere con le nostre auto a benzina**». In realtà la prova consisteva nel suo utilizzo in una normale giornata di lavoro: il che significa diversi percorsi da Varese a Gazzada, per un totale di poco meno di 40 chilometri. E, per la cronaca, non sono nemmeno lontanamente arrivata a consumare tutta l'energia disponibile: anzi, non ne ho consumata nemmeno la metà.

In compenso, **per tutto il giorno la protagonista è stata la macchina**: nel caso specifico una Renault Fluence. A causa della quale **sono stata fermata più volte** (persino da un ausiliario del traffico, che non voleva farmi la multa...) da persone che volevano qualche informazione in più: un esempio di quanto il veicolo, e i suoi effetti economici ed ecologici, non passi inosservato.

Quella che ho provato era un'auto vera, contrariamente a quel che mi aspettavo. **Niente citycar con due posti e senza bagagliaio**, come siamo abituati ad immaginarle: **ma una vera e propria berlina** con cinque posti molto comodi e bagagliaio adeguato. Oltre a navigatore, sensori di parcheggio, condizionatore: insomma, tutto quello che serve ad una macchina moderna. **Quello che manca** è un vero e proprio cambio (anche se sulla destra del sedile c'è una leva che lo fa assomigliare tanto), la frizione e persino lo scappamento. Senza contare il rumore, grande assente in quel veicolo.

E che rende quell'auto straordinariamente piacevole da guidare in città, per il silenzio che la circonda (guardare il video per credere) e per il fatto che non esiste problema di stop e ripartenze ai semafori: per fermarsi basta schiacciare il freno e per ripartire basta mollarlo, senza nessun altro stress. Al massimo,

ogni tanto vale la pena dare un colpo di clacson a pedoni e ciclisti, che non accorgendosi dal rumore della presenza di un'auto, potrebbero correre qualche pericolo in più.

Il limite? Uno, il più grande: la ricarica della batteria. Se non si ha una casa propria non è possibile metterla in carica, se si ha una casa propria la ricarica è di quasi otto ore per poter percorrere circa 200 chilometri (che peraltro consentono tranquillamente di andare a Milano e tornare). Per rendere quest'auto praticabile veramente da tutti, devono sorgere tante colonnine ad alta potenza di ricarica rapida, che consentono un pieno in un'oretta (una pausa pranzo quindi) o addirittura in mezz'ora (poco più di un caffè). Per ora, serve principalmente a chi si sposta su tragitti relativamente corti.

Un altro limite è senza dubbio, però, anche il prezzo, ancora molto alto. Destinato a scendere quando un'auto del genere non sarà più un fenomeno, ma il principale mezzo di locomozione per chi si sposta in città o in piccoli spazi.

Il risultato di questa prova, però, non è questa testimonianza, ma l'articolo di copertina di **Varesefocus** del mese di dicembre, contenente tutto lo "stato dell'arte" sull'auto elettrica. Che potete conoscere e [leggere anche qui](#)

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it