

TESLA CONVINCE SENZA FARE RUMORE

In una milanese prova di guida, la prima berlina di lusso a propulsione elettrica promette un nuovo, sorprendente rapporto sia con la vettura, sia con la strada.

Matteo Ovi

Ispirati da vari, dettagliati articoli del nostro collega americano Kevin Bullis e incoraggiati dalla nostra recente chiacchierata (*Alla conquista del Vecchio Continente*, MIT Technology Review 6/2013) con Paolo Forchielli, Territory Service Manager di Tesla Motors per l'Europa occidentale, abbiamo deciso di metterci al volante della Tesla Model S per raccontarvi le nostre impressioni.

Fortunatamente, proprio a Milano si trova il primo showroom Tesla in Italia, che permette a chiunque, previo appuntamento, di provare una Model S. La disponibilità di Roberto Toro, responsabile media dello showroom, ci ha permesso di effettuare il test in tempi brevi. Altrimenti avremmo rischiato di aspettare un certo tempo, visto che i curiosi non mancano e sono disposti a spostarsi in giornata a Milano da altre regioni per venire a provare una interessantissima automobile che promette di regalare grandi emozioni e sta minacciando seriamente le rivali a benzina. Proprio così, abbiamo detto benzina. Caratteristica pressappoco unica della Model S è infatti la sua alimentazione interamente elettrica, ma questo non è da considerarsi un difetto, bensì un pregio e un fattore vincente.

Al momento, sono ancora poche le Case automobilistiche che si sono avventurate nel mercato delle vetture interamente elettriche. Alcune, come Renault con la Twizy, hanno deciso di partire dal basso, offrendo una vettura elettrica biposto che però, per dimensioni e comfort, non può rientrare veramente nel mercato delle "automobili".

Nissan, con la sua Leaf, interpreta meglio il ruolo di automobile vera e propria, con carrozzeria a 5 porte e 5 posti, ma per costo e prestazioni resta al livello di una normale vettura da città. BMW ha recentemente introdotto la sua i3, un'automobile elettrica "coraggiosa" nel look, che si dissocia notevolmente dal design attuale della Casa bavarese. Configurazione a 5 porte, con 4 posti e un look che grida "sono diversa", fa certamente volgere gli occhi, magari non sempre nella direzione desiderata.



Arriviamo dunque alla Model S che, con i suoi 5 posti (ai quali possono aggiungersi altri due sedili per bambini al di sotto dei 10 anni) e 422cv elettrici a 16mila giri al minuto, costituisce l'unica berlina di lusso a propulsione elettrica.

A differenza della i3, la Model S è stata disegnata per apparire accattivante senza dare a intendere la sua diversità dalle altre berline di lusso. La Model S pare progettata per rivoluzionare in silenzio il mercato automobilistico. Dalla linea filante, la finestratura rastremata, i grandi cerchi da 21 pollici, a dettagli come le maniglie che fuoriescono all'avvicinarsi del conducente alla vettura, la Model S segue gli attuali standard estetici, aggiungendo qualche tocco d'ingegno. Esteriormente, la sola caratteristica che può tradire la sua natura interamente elettrica è l'assenza di due tubi di scappamento rombanti.

Meccanicamente, la vettura si distingue per il pianale carenato che, oltre a ospitare il pacco di batterie da 85 kWh, funge da pianale e offre una elevata resistenza a flessioni e torsioni. La libertà con la quale possono venire disposte le celle della batteria ha permesso di gestire con grande agilità la distribuzione dei pesi con il 53 per cento sul posteriore e il 47 per cento sull'anteriore. Il motore, a corrente alternata trifase con una potenza pari a 422 cavalli e 600 NM, è posizionato a sbalzo sulle ruote posteriori. Ne deriva una purosangue a trazione posteriore con una esaltante capacità di incollare i passeggeri ai sedili e bruciare le rivali più blasonate.

Ma torniamo alla prova su strada. Abbiamo provato la Model S Performance, la top di gamma, dotata di tutti i gadget e gli optional che siamo abituati a desiderare e aspettarci da una vettura di alto livello. Se all'esterno la vettura seduce senza esagerare, gli interni sono dominati da un cruscotto rivoluzionario. Al posto dei soliti pulsanti, pomelli e levette, i controlli di bordo sono tutti accessibili da un gigantesco schermo touchscreen da



17', collocato al posto della tradizionale autoradio. Da questo touchscreen si può controllare tutto quello che avviene all'interno e all'esterno della vettura.

Tenuto conto del momento in cui viviamo, pieno di tablet, smartphone e di tutto ciò che viene etichettato "smart" purché dotato di connessione Internet e presa USB, lo schermo touchscreen risponde alla perfezione al gusto contemporaneo.

Lo schermo domina la plancia in tutto e per tutto, consentendo di controllare con un dito l'apertura delle porte, l'apertura del tettuccio, i fanali, l'illuminazione interna, la navigazione on-line (ogni vettura usufruisce infatti di un browser dedicato con cui navigare su Internet anche in movimento), e altro ancora.

Alcune delle caratteristiche più importanti per quanto concerne la gestione attiva della vettura consistono nella possibilità di regolare l'altezza da terra attraverso le molle pneumatiche, regolare l'intensità della forza frenante applicata dal freno rigenerativo e regolare il voltaggio in fase di ricarica. Questa stessa strumentazione ha permesso a Tesla di risolvere a distanza, senza la necessità di richiamare le vetture in officina, una serie di problemi che mettevano a rischio l'integrità del blocco batterie in caso di collisione con ostacoli a terra. Lo scorso anno, infatti, Tesla ha dovuto rispondere alle prime critiche scettiche fomentate da una serie di incendi (*L'incendio alle batterie di una Tesla*, MIT Technology Review 6/2013) divampati nel blocco batterie a seguito di forti collisioni con oggetti voluminosi abbandonati per strada. È il caso di precisare, però, che qualunque vettura avrebbe riportato gravi danni in caso di impatti violenti come quelli subiti dalle Model S in questione e che, in tutti i casi, le misure di sicurezza a bordo della Model S hanno permesso ai passeggeri di accostare e scendere dalla vettura in sicurezza.

La possibilità di aggiornare il software di controllo senza richiamare fisicamente le vetture in officina è forse una delle qualità più importanti e rassicuranti che Tesla ha saputo introdurre

nelle Model S, tanto che lo stesso Elon Musk ha voluto replicare a quanti paragonavano questi interventi *over the air* a dei tradizionali richiami. In effetti, la possibilità di continuare a guidare la propria vettura non è certo paragonabile all'obbligo di riconsegnarla per un aggiornamento. Ovviamente, non tutti i problemi nascono dal software, dal momento che Tesla ha dovuto richiamare alcuni modelli per cambiarne la presa di carica standard.

La ricarica è un altro aspetto fondamentale per Tesla. È possibile ricaricare la vettura con una comune presa domestica, ma i tempi richiesti per fare il pieno di elettroni sono spaventosi (a seconda dell'intensità della corrente a disposizione si parla di un'autonomia tra i 7 e i 16 km per ogni ora di ricarica). Ricorrendo alle colonnine trifase, invece, si possono superare i 100 km di autonomia per ogni ora di ricarica. Per questo motivo, dal 2012 Tesla ha avviato una campagna per la realizzazione di stazioni di ricarica rapida con cui garantire ai clienti la possibilità di effettuare spostamenti più rilevanti. Proprio il mese scorso, Tesla Motors ha ultimato negli Stati Uniti il primo percorso *coast-to-coast* con stazioni di ricarica rapida. Le stazioni sono state posizionate strategicamente nei pressi delle aree urbane più densamente popolate, passando dall'Arizona al Sud Dakota, a Chicago e arrivando infine a New York.

Le stazioni *supercharger* possono ricaricare l'80 per cento di una vettura in appena 40 minuti. La creazione del percorso *coast-to-coast* fa venire in mente il completamento della Prima Ferrovia Transcontinentale nel 1869, grazie alla quale gli Stati Uniti promossero la rivoluzione economica e la crescita demografica degli Stati dell'Ovest.

La possibilità di percorrere in serenità lunghe distanze favorirà sicuramente la diffusione delle vetture elettriche. In effetti, il timore, fino a poco tempo fa fondato, di rimanere "a secco" a bordo di una vettura elettrica è più che comprensibile. A oggi, non è facile trovare una stazione di ricarica.

D'altronde, con un'autonomia dichiarata di 350 chilometri, il pericolo di restare a piedi non è proprio alle porte. Per quanto riguarda l'Italia, Tesla è già impegnata nel completamento di una prima rete di stazioni di ricarica rapida che conatterà il nord Italia a Roma entro la fine del 2014.

Nella nostra prova su strada non ci siamo spinti oltre Milano, ma abbiamo potuto ugualmente constatare il grande comfort di marcia, assaggiare qualche bruciante accelerazione al semaforo (per poi lasciare ai freni rigenerativi il compito di rallentarci) e constatare quello che, a oggi, potrebbe emergere come il vero problema della Model S e delle vetture elettriche in generale. Fatta eccezione per il rumore dei pneumatici sull'asfalto e il leggero sibilo del motore, infatti, non si è in grado di percepire la vettura in movimento. Questo costituisce anzitutto un pericolo per i passanti ignari e un handicap, superabile, per i guidatori abituati a "sentire" anche acusticamente la propria macchina.

A parte questa caratteristica intrinseca delle vetture elettriche, le sensazioni di guida della Model S sono esaltanti. Dalle prestazioni elevate, con un tempo di 4,6 secondi per raggiungere i 100 km/h e meno di 15 secondi per i 180, all'effetto hi-tech della strumentazione di bordo, riassunta nello schermo touchscreen, la vettura corre su un vento che sa di una novità rivoluzionaria. ■

Matteo Ovi è collaboratore della edizione italiana di MIT Technology Review.