

# Un'elettrica da montagna, anche se...

**Motori - La BMW iX, manifesto tecnologico del gruppo tedesco, ha migliorato le prestazioni in autonomia, potenza e prestazioni; non si può dire lo stesso del prezzo**

/ 06.12.2021

di Mario Alberto Cucchi

Una prova estrema per un'automobile elettrica? Semplice: basta affrontare un dislivello importante come andare in montagna, magari con temperature molto rigide e, perché no, con una parte del percorso effettuato in notturna. Se poi si vuole davvero esagerare si può anche accendere il climatizzatore e magari pure i sedili riscaldabili elettricamente senza dimenticarsi del sistema di **infotainment** per ascoltare della buona musica. Proprio così. Questi sono tutti elementi che contribuiscono ad aumentare l'assorbimento di energia e di conseguenza a diminuire l'autonomia.

Sino a pochi anni or sono era proprio impensabile utilizzare una vettura elettrica per andare in montagna. Il freddo e la salita «tagliavano le gambe» della già pur risicata autonomia. Oggi le cose sono cambiate ed è per questo che, mettendoci al volante di una BMW iX, abbiamo voluto affrontare un percorso montano con temperature vicine allo zero.

La BMW iX rappresenta il manifesto tecnologico del gruppo tedesco. Per la Casa bavarese la lettera «i» equivale all'innovazione che porta all'interno del mondo elettrificato mentre la «X» indica il mondo della mobilità a quattro ruote motrici. La nuova iX li rappresenta entrambi e riunisce in un solo mezzo la massima espressione della tecnologia attuale rendendola anche espandibile per il futuro.

In pratica si tratta di un mezzo *upgradabile*. Computer più potenti, sensori più definiti e connettività veloce. Tutto ciò permette oggi una guida assistita di secondo livello espandibile in futuro con le nuove tecnologie, rispettando gli eventuali cambiamenti normativi che saranno introdotti. I sensori sono ventidue e controllano l'intera vettura. Telecamere da otto mega pixel e sensori radar che sono in grado di analizzare fino a 300 metri nella parte frontale del veicolo. Tutti integrati in una calandra anteriore che rappresenta l'emblema tecnologico della vettura.

Questa calandra tipicamente BMW è realizzata in polimeri in grado di autoripararsi eliminando piccoli graffi e mantenendo la massima performance dei sensori. I motori sono elettrici: uno sulla parte anteriore e uno su quella posteriore. La trazione è integrale.

Abbiamo testato la motricità che resta buona anche su fondi con scarsa aderenza, grazie a sistemi elettronici che hanno un controllo diretto sullo slittamento delle ruote intervenendo in modo quasi impercettibile per il guidatore ma decisamente efficiente e puntuale. Due le versioni disponibili: iX 40 e iX 50. Tra queste cambia il prezzo, l'autonomia, la potenza e le prestazioni. I cavalli per la versione d'accesso sono già 326, mentre l'autonomia è di 425 chilometri con un prezzo a partire da 98'700 franchi svizzeri, che salgono a 115'900 per la versione più potente iX50 con i suoi 523 cavalli

di potenza e un'autonomia massima di circa 600 chilometri.

Quest'ultima, per due motivi, è la versione da scegliere se dovete fare tanti chilometri. Il primo lo abbiamo imparato nella nostra prova. L'autonomia dichiarata scende e di molto nel momento in cui si affrontano salite e le condizioni ambientali sono sfavorevoli. Il secondo motivo è che, guidando un'automobile elettrica, quando si vede che l'autonomia residua è del dieci per cento ci si inizia a preoccupare, e molto, dato che le colonnine di ricarica non sono certo frequenti come i distributori di benzina.