

VerbanoNews

Le news del Lago Maggiore

Perché le auto ibride in inverno consumano di più?

Marco Giovannelli · Tuesday, February 18th, 2025

In **Ecoverso** – l'associazione che promuove la mobilità sostenibile in Italia creando gruppi d'acquisto per auto ibride ed elettriche – con l'arrivo del freddo molti associati che guidano auto ibride lamentano un incremento dei consumi. Mentre in primavera, estate e autunno è comune ottenere percorrenze di 25-30 km con un litro di carburante, in inverno questi valori scendono a circa 20-25 km/l. Ma perché succede tutto questo?

In generale, **tutte le auto soffrono il freddo in inverno**, ma nel caso delle ibride la differenza diventa particolarmente evidente, non tanto a causa di cattivi consumi invernali, quanto per la più evidente differenza con gli ottimi consumi durante le altre stagioni dell'anno. Questo accade perché **col freddo il motore termico si accende con maggiore frequenza**, spesso solo per raggiungere o mantenere la temperatura minima di esercizio.

Come far scaldare il motore termico da fermi

Un fenomeno che capita frequentemente ai possessori di auto ibride è quello di notare una rapida discesa della carica della batteria durante il primo minuto di guida, anche se il motore termico è acceso. Questo accade perché, subito dopo l'accensione del motore, il veicolo utilizza la batteria elettrica per permettere al motore termico di riscaldarsi e raggiungere la temperatura ottimale di esercizio. Fino a quel momento, il motore termico non è in grado di offrire una trazione efficiente, e quindi si affida all'elettrico. Anche se questo comportamento è assolutamente normale dal punto di vista tecnico, per i consumi rappresenta un piccolo problema: una volta che il motore termico si riscalda, ma la batteria è già scarica, l'auto è costretta a riaccenderlo per proseguire il movimento, aumentando così il consumo.

La soluzione a questo inconveniente, piuttosto semplice, è quella di accendere il motore termico prima di mettersi in movimento. Basta, infatti, rimanere fermi e dare un leggero colpo all'acceleratore per far accendere il motore termico e permettergli di riscaldarsi. Durante il primo minuto di accensione non è necessario restare fermi: si può muovere l'auto a bassa velocità, approfittando di quel minuto per fare manovre come uscire dal garage o muoversi a passo d'uomo nel parcheggio. Una volta che il motore termico ha raggiunto la temperatura minima di esercizio ci darà trazione e potremo muoverci con maggiore efficienza.

La copertura del radiatore

Ma non è solo il riscaldamento del motore a complicare la situazione. Quando si guida in città, dove il motore termico si spegne frequentemente, l'aria fredda che entra nel radiatore può far

scendere la temperatura del motore al di sotto dei valori minimi. In questi casi il motore termico può accendersi per riportare il motore alla temperatura di esercizio, magari mentre siamo fermi al semaforo. Anche in questo caso, non ci sono problemi tecnici, ma il risultato è un piccolo aumento dei consumi.

Una soluzione efficace per prevenire questo inconveniente è l'installazione di una copertura del radiatore. Alcuni modelli di auto ibride, come la Toyota Prius, sono dotati di un sistema chiamato Active Grill Shutter, che attraverso delle alette regola automaticamente l'afflusso di aria fredda al motore in base alla temperatura esterna e al calore del motore. In estate le alette rimangono praticamente sempre aperte, mentre in inverno si chiudono. Tuttavia, modelli più semplici, come la Toyota Yaris Hybrid, non dispongono di questo meccanismo e soffrono maggiormente il freddo.

Per ovviare a questo problema, molti associati Ecoverso, per migliorare i consumi in inverno, montano delle coperture artigianali del radiatore. Queste coperture, spesso fatte con tubi di poliuretano espanso, consentono di preservare la temperatura del motore, riducendo l'attivazione inutile del motore termico e migliorando l'efficienza. È importante montare questa copertura solo quando le temperature scendono sotto i 10°C e assicurarsi di non coprire gli ingressi d'aria destinati a raffreddare l'inverter, che deve sempre rimanere libero per lavorare al meglio.

Tuttavia, queste coperture vanno rimosse quando si affrontano lunghi viaggi autostradali (superiori ai 50 km) o salite ripide (con dislivelli maggiori di 500 metri), dove il motore termico ha bisogno di un maggiore raffreddamento. Grazie a questi accorgimenti, gli associati Ecoverso riescono a ottenere consumi invernali che si avvicinano a quelli delle altre stagioni, mantenendo i vantaggi delle auto ibride anche nei mesi più freddi.

This entry was posted on Tuesday, February 18th, 2025 at 10:38 pm and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.