



**SKODA**  
**Karoq sportivo  
in arrivo  
a novembre**

■ Con il nuovo Skoda Karoq SportLine, che sarà presentato al Salone di Parigi 2018 il prossimo mese di ottobre, Skoda va sul mercato con una seconda nuova variante del SUV compatto Karoq, una versione ancora più sportiva in termini di design e dinamica di guida. Per essere all'altezza della sua vocazione, il nuovo modello monterà in esclusiva il motore a benzina più potente della serie con 140 kW

(190 CV). Lanciato nel 2017 Skoda Karoq offre tecnologie innovative come il cockpit virtuale e la ricarica wireless dei dispositivi mobili. In Svizzera sarà possibile scegliere fra tre motori efficienti e rispettosi dell'ambiente: il benzina 2.0 TSI con 140 kW (190 CV), dotato di serie di trazione integrale e cambio DSG a 7 rapporti, è un'esclusiva del modello SportLine. Gli altri motori sono il diesel 2.0 TDI, che ha pu-

re una potenza di 140 kW (190 CV) e supporta la trazione integrale, e un benzina 1.5 TSI (110 kW/150 CV) con trazione anteriore e il cambio DSG a 7 rapporti come optional, su richiesta in combinazione con la trazione integrale. Il modello SportLine sarà ordinabile in Svizzera a partire da novembre e al momento la casa non ha ancora reso noto il prezzo.

# Con l'e-Golf facciamo un tuffo nel futuro

Abbiamo provato la versione a motore elettrico della casa tedesca che dichiara 300 km di autonomia. Una tale distanza si percorre soltanto in modalità di guida «eco», che limita le prestazioni della vettura

TARCISIO BULLO

■ Che cosa ci interessa quando ci mettiamo alla prova di un'auto elettrica? Scontato affermare che vogliamo un confronto con una vettura mossa da motore a scoppio, ciò che nel caso della VW e-Golf è del tutto possibile vista l'ampia gamma dei modelli con lo stesso marchio proposti dalla casa.

Noi però cercavamo soprattutto certezze relative all'autonomia di guida offerta dal motore elettrico, perché si ha un bel dire che i lunghi tragitti sono l'eccezione e non la regola per la maggior parte degli automobilisti, ma in realtà può bastare un viaggio di qualche centinaio di chilometri per scompigliarti i piani e creare delle difficoltà. Bene: abbiamo avuto in prova una e-Golf per due settimane e bisogna pur dire che il nostro modello (prezzo base di 40.500 franchi), oltre a proiettarci nel futuro ha quasi completamente soddisfatto le nostre aspettative. Il quasi, avete indovinato, è legato all'autonomia della batteria, che la casa tedesca afferma essere di 300 km secondo lo standard NEDC2 (ci vorrebbe una pagina intera a spiegarlo: si tratta di un sistema standardizzato di misurazione dei consumi adottato su scala europea e basato su un'ipotesi di utilizzazione tipica dell'auto in Europa), ma che in realtà può essere anche largamente inferiore, a dipendenza dello stile di guida, delle condizioni della strada (quanta salita bisogna percorrere?) e del meteo (uso del climatizzatore o meno).

La e-Golf offre al conducente diverse varianti di guida, al di là del proprio stile di condurre il veicolo. Impostata in modalità «eco», la vettura offre il massimo dell'autonomia, ma limita la messa a disposizione dell'energia da parte della batteria con ripercussioni sull'accelerazione, sulla velocità massima raggiungibile e sul funzionamento della climatizzazione. Tutto ovvio, si dirà, ma è bene saperlo prima della scelta del propulsore ed esserne consapevoli prima di mettersi alla guida. Per dire: dobbiamo partire all'estero per qualche giorno con un volo da Milano Malpensa. Dallo svincolo di Bellinzona Nord all'aeroporto milanese

e rientro sono 250 km. Si parte col pieno di energia, in teoria 300 km di autonomia. Non possiamo (vogliamo) guidare in modalità «eco» per tutto il tragitto, dunque scegliamo l'opzione «normale». Al posteggio di Malpensa l'indicatore dice che abbiamo ancora 120 km di autonomia, il che non basta per il ritorno. Bisogna dunque pensare ad una sosta per il rifornimento tornando a casa. I punti di ricarica si individuano facilmente (basta scaricare sul cellulare l'app di emoti per esempio), ma il pieno di energia elettrica non avviene in un attimo come succede alla pompa di benzina: i tempi sono piuttosto lunghi. Nessun problema comunque: avendo la moglie al seguito, decidiamo per una sosta in uno shopping center poco prima della frontiera, dove la ricarica addirittura te la offrono con poche semplici formalità burocratiche.

Al di là dell'inconveniente legato al tragitto lungo, la e-Golf è una macchina stupenda, perfetta per un utilizzo giornaliero al di sotto dei 200 km e per un uso in città. Le sue prestazioni sono di tutto rispetto, la tecnologia di bordo e i sistemi che garantiscono la sicurezza sono di livello eccellente. L'abitacolo, curato, è perfettamente in linea con quello degli altri modelli della Golf. Molto apprezzato il cruscotto interamente digitale, comodissimi quattro posti a sedere, il quinto un po' meno dato che il divano posteriore è «attraversato» da un voluminoso tunnel centrale un po' indigesto per chi deve sedersi al centro.

Da apprezzare, su questo modello, anche l'ampia dotazione di serie, mentre qualche dubbio ce lo lascia il sistema di infotainment, seppur molto innovativo e al passo coi tempi, per la possibilità di comandarlo gestualmente muovendo le mani davanti allo schermo... La guida è piacevolissima: chi scrive ama il motore elettrico, con la sua capacità di mettere immediatamente al servizio della spinta tutta l'energia necessaria. È bello sfrecciare silenziosamente nell'aria, levare il piede dal pedale del gas e ritrovarsi con l'auto in decelerazione che quasi il pedale del freno non serve, mentre la batteria si ricarica autonomamente. Preciso lo sterzo, buono lo spunto, anche se non stiamo parlando di un'auto sportiva, stabile la tenuta di strada, interessante la possibilità di accedere a talune funzioni dell'auto (carica, climatizzazione) tramite un'app e lo smartphone. Considerato la stagione, non abbiamo potuto testare l'innovativo sistema di riscaldamento che sfrutta una pompa termica. Se usate l'auto in città e per tragitti corti, la e-Golf può essere la vettura che fa per voi.



**L'ESSENZIALE È SOTTO LA SCOCCA**



Le principali differenze fra la prima e la seconda generazione del modello e-Golf presentato su queste pagine, riguardano senza dubbio la parte elettrica. Oltre ad un motore più performante, la capacità della batteria è aumentata di quasi il 50%, passando da 24,2 a 35,8 chilowattora.

Se questo incremento si ripercuote in modo analogo sull'autonomia, il prezzo di vendita e il peso del veicolo hanno invece subito solo lievi variazioni rispetto alla versione precedente.

Il fenomeno, osservabile anche su modelli di altri costruttori, conferma la costante evoluzione tecnologica che, a parità di peso, volume e costo, permette alle batterie di immagazzinare una quantità di energia sempre maggiore.

La stessa evoluzione si applica anche alle infrastrutture di ricarica. In Ticino le colonnine ad accesso pubblico RiParTI stanno per essere completamente soppiantate dalle più moderne e performanti emoti, mentre le aziende di distribuzione di energia elettrica ticinesi propongono il noleggio, a partire da 20 franchi al mese, di un'apposita stazione di ricarica, adatta per l'utilizzo privato.

**emoti**  
elettromobilità

La tua ricarica di energia elettrica in Ticino  
[www.emoti.swiss](http://www.emoti.swiss)

Promosso da AECB AEM age ail AIM AAWB AMS SES

