

un prezzo base di 56.240 franchi. La guida della Kodiaq RS è piacevole, facile e divertente: a ciò contribuisce la posizione alta del sedile del conducente, che permette di avere un'ottima visione della strada, un cambio automatico a doppia frizione e a sette rapporti morbido ed elastico, appena percettibile nel passaggio da una marcia all'altra, ma soprattutto la potenza di un motore che mette a disposizio-

ne la coppia massima di 500 Nm sin dal primo affondo sul pedale del gas, tra i 1.750 e i 2.500 giri/min. L'abitacolo della Kodiaq è un nido che ti coccola e ti vizia come poche auto di questo segmento e questo prezzo possono permetterti di fare. Ogni cosa è al posto giusto, i sedili avvolgenti, il materiale utilizzato per realizzare la plancia e i rivestimenti di ottima fattura, la strumentazione di bor-

do un invito alla scoperta di funzioni sempre nuove (ma qui qualcuno potrebbe avere qualcosa da ridire: la vita a bordo è complicata...). Il virtual cockpit si presta a diverse declinazioni, tutte sostanzialmente utili, cioè nello spirito di Skoda. Non stiamo parlando di un'auto «simply clever»? Certo, e dunque gli ingegneri cechi hanno riservato anche e soprattutto a questo modello grandi, impagabili attenzioni. T.B.

IN BREVE

| | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| CILINDRATA | 1.968 cc |
| POTENZA E COPPIA MAX | 240 CV e 500 Nm |
| ACCELERAZIONE | 0-100 km/h in 6,9 sec. |
| VELOCITÀ MASSIMA | 221 km/h |
| CONSUMI E EMISSIONI CO ₂ | 6,4 l/100 km e 168 g/km |



Hyundai Kona, l'elettrica che non dice le bugie

Un test al volante della nuova auto con la spina della casa sudcoreana conferma: oltre 400 km di autonomia. Il SUV compatto a zero emissioni offre allestimenti di grido, una linea futuristica e prestazioni eccellenti

TARCISIO BULLO

■ Toh, ecco finalmente un'auto elettrica che mantiene le promesse. Quando si parla di autonomia, è importante che non si giochi sulle cifre che si riferiscono al quantitativo di chilometri che le batterie permettono di percorrere e in questo senso, possiamo ben dire che la nuova Hyundai Kona è davvero una gran signora. L'«Auto più verde della Svizzera» per il 2019 dichiara un'autonomia di 449 km, specificando - giustamente - che le condizioni stradali e del traffico, lo stile di guida e il meteo possono influenzare questo dato. Ebbene: per la prima volta da quando effettuiamo dei test con veicoli elettrici, la scollatura tra i dati annunciati e quelli realmente constatati è davvero minima. Sissignori: la Kona quattrocen- to chilometri senza ricarica li percorre davvero e già questo ci sembra un buon punto di partenza. Se poi aggiungiamo che l'auto della casa coreana non ti lascia davvero mancare nulla a livello di comfort e di tecnologia,



possiamo ben dire che siamo di fronte ad un riuscito esercizio di produzione di un'elettrica.

Allestita in due varianti, Amplia e Vertex, noi abbiamo potuto testare il modello più alto della gamma, la Vertex per l'appunto, dal costo tutto sommato non proibitivo - per un'auto con la spina - di 52.200 franchi. E in quel prezzo, a parte il kit di ruote invernali, c'è tutto quello che si può avere dalla Kona, senza brutte sorprese, senza allargare il portafoglio per rincorrere qualche optional.

Già col modello base, comunque, l'allestimento è di gran lusso, basti dire che già nell'Amplia è compreso il sistema di rilevamento della stanchezza e la frenata d'emergenza col riconoscimento dei pedoni.

Fatta eccezione per il frontale chiuso e il design diverso dei cerchi aerodinamici, esteriormente la nuova Kona electric richiama alla vista il modello dotato di motorizzazione tradizionale. Quando poi si accende il motore e si parte, in un silenzio rotto solo dal fruscio dell'aria che accarezza la macchina, si capisce che anche il motore elettrico ha delle potenzialità enormi: i 204 CV sprigionati dal propulsore si sentono tutti e in modalità di guida sportiva regalano brividi e divertimento, anche per quello strano effetto della coppia disponibile sin dal primo affondo sul pedale del gas, roba che il motore a scoppio può soltanto sognare. Le linee esterne dell'automobile non tradiscono certo lo spirito di chi l'ha ideata: siamo di fronte ad un SUV compatto, dal linguaggio stilistico che ci proietta nel futuro e dal disegno aggressivo. Dentro la Kona se possibile è ancora più bella, per-



ché nulla è stato lasciato al caso per sistemare ogni cosa al posto giusto, in una visione modernissima e diremmo quasi futuristica. Avete presente la leva del cambio? Dimenticatela: qui tutto si decide semplicemente premendo dei pulsanti, esattamente come si fa col freno di stazionamento. La strumentazione digitale a bordo è ra-

zionale, ben disposta e completa. In base alla modalità di guida selezionata, cambiano sia il colore sia le informazioni visualizzate su un ampio display. Interessante la possibilità di influenzare il recupero dell'energia tramite una regolazione attivata al volante dal conducente, che può adattare l'effetto frenante favorendo un comportamento di guida

più fluido. La posizione di guida è perfetta, comoda e garantisce ampia visibilità. I sedili sono regolabili elettricamente, la sicurezza attiva garantita da una serie di sistemi di assistenza che nei segmenti più alti del mercato si ottengono solo pagando pacchetti opzionali. Insomma, niente da dire: Hyundai con questa elettrica ha fatto centro!



DA SAPERE

Come scegliere una stazione di ricarica domestica?

I veicoli elettrici moderni dispongono di batterie con una capacità sempre maggiore e necessitano di sistemi di ricarica adeguati. Nel caso di Hyundai Kona electric la ricarica completa da una comune presa domestica richiede ad esempio circa 35 ore.

La soluzione è l'installazione di un'apposita stazione di ricarica al proprio domicilio, ma visto che ne esistono di diverse potenze (3,6, 11 e 22 kW), come scegliere quella adatta? Innanzitutto è necessario sapere se la ricarica in corrente alternata (AC) del veicolo è monofase o trifase.

I sistemi monofase hanno una potenza massima di 7,2 kW, consentita però solo quando si ricarica da una colonnina pubblica.

A livello domestico le norme ne limitano la potenza massima e di conseguenza i veicoli dotati di ricarica monofase, incluso Hyundai Kona electric, necessitano di una stazione di ricarica con una potenza massima di 3,6 kW, con la quale il tempo per una ricarica completa è di circa 18 ore.

Le stazioni di ricarica domestiche da 11 e 22 kW, sono invece destinate ai veicoli muniti di un sistema di ricarica trifase. In Ticino, emoti offre diversi tipi di infrastrutture, adatti a tutti i veicoli attualmente in commercio.



emoti
elettromobilità

La tua ricarica di energia elettrica in Ticino
www.emoti.swiss

Promosso da AECB AEM age ail AIM AMB ams CF SES

