

mette di distinguersi nel comunque vasto panorama della supercar (in Svizzera, si sa, il mercato è, in questo senso, interessante per i produttori). Ci si cala in questa due posti secchi (forse un piccolo spazio supplementare posteriore, nell'abitacolo, la renderebbe ancora più attrattiva, rispetto alla concorrenza: su questo punto il marchio del giaguaro, sembra, stia lavorando), si accende il V8 e i 575 CV sono

pronti a scalpitare: certo, per sfruttarli al meglio, ci vorrebbe un circuito, ma anche rispettando i limiti di velocità la F-Type si fa sicuramente apprezzare. La guida è precisa, il cambio, di otto rapporti, rapidissimo, le accelerazioni mozzafiato e la tenuta, grazie alla tradizione integrale, stupefacente. Siamo effettivamente nell'alta gamma ma, considerati i prezzi di vetture di analoga qualità e potenza, piuttosto con-

correnziali. Questa supercar si adatta facilmente ad ogni situazione e può senz'altro essere considerata (per chi se lo può permettere) un'auto per i tutti i giorni, dagli spostamenti brevi, fino ai viaggi più lunghi. Tra le innumerevoli qualità, siamo stati particolarmente colpiti dall'estrema maneggevolezza e dalla facilità con cui si riesce a gestire tutta questa potenza. Il prezzo parte da 157.100 franchi. BP

IN BREVE

CILINDRATA	5.000 cc
POTENZA E COPPIA MAX	575 CV e 700 Nm
ACCELERAZIONE	0-100 km/h in 3.7 sec.
VELOCITÀ MASSIMA	322 km/h
CONSUMI E EMISSIONI CO₂	10,9 l/100 km e 249 g/km



MONDO AUTO

KIA Niro Plug-in-Hybrid, la regina della città

La combinazione del motore elettrico e di quello a benzina assicura consumi contenuti e buone prestazioni. Generosi gli spazi dell'abitacolo e la dotazione tecnologica – Sui percorsi fino a 52 km si viaggia a zero emissioni

OSVALDO MIGOTTO

Abbiamo provato la Kia Niro Plug-in-Hybrid con cambio automatico, utilizzabile anche in modalità manuale, propulsore 1.6 GDi a benzina 4 cilindri in grado di erogare una potenza di 105 CV e un motore elettrico da 61 CV. La potenza complessiva erogata è di 141 CV. Lunga 4,36 metri si presenta come una vettura poco ingombrante e si lascia guidare con facilità anche grazie al buon raggio di sterzata. Gli spazi nell'abitacolo della Niro Plug-in-Hybrid sono generosi grazie a un passo di 2,7 metri. Particolarmente agevolati risultano i passeggeri dei sedili posteriori. Mentre il bagagliaio deve cedere parte dello spazio alla batteria, ma restano comunque 324 litri, ampliabili ribaltando lo schienale dei sedili posteriori. Comandi intuitivi e una rumorosità contenuta garantiscono un elevato benessere a conducente e passeggeri durante il viaggio. Il cambio automatico a doppia frizione a sei rapporti assicura cambiate fluide. In mo-



dalità puramente elettrica le prestazioni sono limitate, mentre in modalità ibrida le accelerazioni sono di tutto rispetto: 10,8 secondi per raggiungere i 100 km/h da fermi. La Niro Plug-in-Hybrid è dotata delle più recenti tecnologie.

La dotazione di sicurezza comprende ad esempio la frenata d'emergenza. Grazie ai sensori montati nel paraurti anteriore e a una telecamera installata nel parabrezza il traffico viene monitorato e vengono individuati potenziali pericoli, rappresentati da altri veicoli o da dei pedoni. Nei viaggi lunghi si apprezza invece il Tempomat con assistente alla distanza, un dispositivo molto utile che regola la velocità e mantiene sempre automaticamente la giusta distanza dai veicoli che vi precedono. Mentre l'assistente al mantenimento della corsia controlla costantemente la vostra posizione e vi informa visivamente e acusticamente, nel caso in cui deviate inavvertitamente dal tracciato. Se non reagite, il veicolo prende il controllo della situazione e vi riporta dentro le linee di demarcazione della carreggiata.

Nelle calde giornate estive abbiamo apprezzato in modo particolare, oltre al climatizzatore automatico, anche la possibilità di fare uscire aria fresca dai sedili anteriori. Aspetto non di poco conto se si considera che in estate quando la vettura resta a lungo parcheggiata sotto il sole, volante e sedili di pelle diventano roventi. La Kia Niro Plug-in-Hybrid è proposta solo nell'allestimento Style, molto ben accessorio, e per questo il prezzo è di 44.450 franchi. Per chi volesse spendere meno senza rinunciare al motore ibri-



do, vi è però la possibilità di scegliere la Niro Hybrid (senza sistema Plug-in) la cui versione base, nell'allestimento Power 24, è proposta già da 30.950 franchi. Va però sottolineato che il vantaggio offerto dalla versione Plug-in-Hybrid sta nel fatto di poter ricaricare la batteria del motore elettrico collegandosi a una normale presa di casa. Se il luogo di lavoro si

trova entro il raggio di una ventina di chilometri, con una sola carica si va e torna ad emissione zero, e, naturalmente, con un pieno di energia decisamente più a buon mercato rispetto a quello di benzina. Inoltre se si ha la necessità di fare in breve tempo «il pieno d'energia», la batteria della Niro Plug-in Hybrid può essere ricaricata completamente presso le

colonnine pubbliche di ricarica in circa 2 ore e 15 minuti. Il motore ibrido offre il miglior rendimento in città dove frenate e rallentamenti ricaricano la batteria. Nella nostra prova viaggiando in solo elettrico abbiamo raggiunto la distanza massima di 52 km, meno dei 58 km indicati dal costruttore.



DA SAPERE

UNA GAMMA COMPLETAMENTE ELETRIFICATA

Kia Niro è proposta esclusivamente con tre motorizzazioni, accomunate dalla presenza di un propulsore elettrico. Nel dettaglio le principali caratteristiche.

Elettrico (EV)

La versione elettrica, ordinabile a breve, sarà alimentata esclusivamente da energia elettrica e disporrà di una batteria con una capacità di 64 chilowattora (kWh), che consentirà secondo il fabbricante un'autonomia di 455 km.

Ibrido (HEV)

Il modello ibrido dispone di due motori che lavorano in sintonia: uno elettrico e uno a benzina. La batteria, con una capacità di 1.56 kWh, si ricarica durante le fasi di decelerazione o grazie all'azione del motore termico. Il rifornimento si effettua esclusivamente alla pompa di benzina. Secondo il fabbricante il consumo medio è di 4.2 litri/100 km, l'autonomia in modalità elettrica è di pochi km.

Ibrido plug-in (PHEV)

L'architettura del modello oggetto della prova è un'evoluzione del sistema ibrido nel quale la batteria ha una capacità maggiore (8.9 kWh) e può essere ricaricata dalla rete elettrica. L'autonomia in modalità «zero emissioni» può raggiungere i 58 km. emoti offre in Ticino una rete di ricarica ad accesso pubblico capillare e delle infrastrutture adatte ad un utilizzo privato, compatibili con tutte le versioni elettriche e ibride plug-in.

emoti
elettromobilità

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

Promosso da AECB AEM age ail AIM AAMB AMS CE SES

