

## AUTO&amp;MOTORI

## CONTROMANO

In autostrada  
a 150 all'ora  
Senza un perché

Come è già accaduto in passato, si torna a parlare della possibilità di innalzare i limiti di velocità in alcuni tratti autostradali, progetto che sembra stare a cuore al ministro Salvini. In realtà già dal 2003, l'articolo 142 del Codice della strada prevede - a precise condizioni, tra le quali la presenza di almeno tre corsie e del Tutor - la possibilità di viaggiare fino a 150 km orari. Nessun gestore autostradale tuttavia lo ha mai concesso, e non è difficile intuire la ragione.

Il mondo intanto va nella direzione opposta: molti sindaci stanno addirittura abbassando i limiti in città da 50 a 30 all'ora. E gli stessi costruttori stanno iniziando a limitare le prestazioni delle vetture, preparando un futuro elettrico dove sarà decisivo non penalizzare l'autonomia nei viaggi extraurbani. La domanda è una sola: che fretta hanno quelli ai quali è venuta l'idea dei 150 all'ora? E soprattutto: non c'è nulla di più importante a cui pensare?

## LA PROVA SU STRADA

Jeep Avenger, piace e convince anche l'elettrica  
Leggera, grintosa, bella da vedere e da guidare

ALBERTO CAPROTTI

Cinquantadue per cento in più. Sotto la voce "difetti", alla fine, c'è solo un numero. Cioè la differenza di prezzo esistente tra la versione di accesso al listino della Avenger elettrica (da 38.000 euro, al lordo degli incentivi) e quella a benzina (da 25.000 euro), che è proposta solo in Italia, Spagna e Polonia. Potrebbe non essere un handicap decisivo (e se lo fosse, sarebbe comune a tutte le vetture 100% a batteria), perché oggi un'automobile in contanti non la acquista più quasi nessuno. Anzi quasi nessuno la acquista proprio, visto che esistono molte formule alternative al possesso più convenienti. Il resto è Jeep. Nel senso che l'iconico marchio americano di Stellantis ha confezionato una vettura riscuotissima senza perdere granché del suo dna fuoristradistico e avventuroso, pur con un modello essenzialmente cittadino.

Si ricarica in fretta, ha 400 chilometri di autonomia, punta sui giovani. Unico difetto: costa il 52% in più della versione termica

Proporzionata, con linee grintose e dinamiche che sfruttano l'altezza da terra anche superiore alla media di altri piccoli Suv per dare slancio alle forme, punta su una clientela giovane e di conquista per il marchio. Dal punto di vista costruttivo, non ha nulla in comune con le Jeep di recente produzione. A cominciare dalla piattaforma, un'evoluzione della Cmp di origine PSA, condivisa con le Opel Corsa e Mokka, ma anche con le Peugeot 208 e 2008. In attesa che da questo pianale nasca anche la prossima Fiat 600, o comunque si chiamerà l'erede della 500X. La versione elettrica della Avenger è mossa da un motore elettrico da 156 Cv e 260 Nm, alimentato da una batteria da 54 kWh prodotta da Stellantis, per ora solo a trazione anteriore. Lunga 4,08 metri, è la Jeep più piccola sul mercato, con un bagaglio di tutto rispetto (da 355 litri), particolari intelligenti come i parafranghi in plastica leggermente sporgenti per evitare i piccoli danni alla carrozzeria, e un discreto spazio nell'abitacolo. I materiali dei rivestimenti interni restituiscono una sensazione di robustezza e solidità, e risulta piacevole alla vista la fascia della plancia colorata come la vernice esterna della carrozzeria, circondata da un'illuminazione soffusa a led molto riuscita, con colori personalizzabili. Su strada la Avenger elettrica è leggera e maneggevole, con 6 modalità di guida selezionabili a seconda del terreno da affrontare. Collegandosi a una colonnina ad alta potenza, la sua batteria si ricarica da 20 all'80% della capacità in 24 minuti (3 minuti per 30 km). L'autonomia è fino a 400 km (550 in città) con un pieno di corrente. Novemila ordini già realizzati in Italia prima del suo arrivo (all'85% per la termica) e il titolo di "Auto dell'Anno" vinto da poco spiegano perché è tanto attesa. Non deluderà, questo è certo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA PROVA SU STRADA

## Suzuki Across, l'ammiraglia che in città dà un senso al Plug-in

Nonostante dimensione e peso, il Suv giapponese rinnovato di recente vanta 98 km di autonomia a "emissioni zero" nel contesto metropolitano

Occorre ammetterlo subito, per evitare equivoci: la città non è il suo "terreno di caccia" preferito. Eppure anche con un Suv impegnativo come la Across, nonostante i suoi 4,64 metri di lunghezza e un peso non proprio da ballerina, si può tranquillamente viaggiare per quasi 100 km in modalità 100% elettrica, dimenticando che faccia abbia il benzinaio. Potere del Plug-in, tecnologia che nel caso dell'ammiraglia di Suzuki, abbina un efficiente motore termico da 2,5 litri a due motori elettrici per complessivi 306 Cv di potenza. Quando si abbandonano le vie trafficate e le per-

correnze lente per affrontare tangenziali o autostrade, ovviamente la musica cambia, i consumi aumentano di molto e di pari passo cala drasticamente l'autonomia a "zero emissioni", ma questo è un handicap comune a tutte le vetture a doppia alimentazione. Resta comunque il valore di fondo di questo sistema ibrido con la spina, che gli ingegneri giapponesi hanno fatto debuttare e addirittura scelto come unico possibile sotto il cofano della Across, modello in commercio dal 2020 ma che è stato aggiornato di recente. L'abbiamo provato a fondo e in contesti diversi, apprezzandone

il confort e la silenziosità, come pure la rapidità con cui è possibile fare il pieno di corrente alla batteria da 18,1 kWh in sole 3 ore grazie al caricatore di bordo da 7 kWh. Una sola la versione presente a listino, già super accessoriata e con tutti gli optional di serie, dotata di cambio automatico e trazione integrale permanente, a 55.400 euro.

La Across è sempre figlia della sinergia di Suzuki con Toyota, e dalla "sorella" Rav4 si distingue per il frontale più ampio e alcuni dettagli della dotazione. Ma l'aggiornamento cui è stata sottoposta le ha regalato un sistema di infotainment completamente ri-

progettato per garantire un dialogo continuo, immersivo e personalizzato tra l'auto e chi sta al volante grazie allo schermo centrale, ora da 10,5" con un nuovo software e connettività Apple Car Play wireless, e al nuovo quadro di bordo, ora full-digital da 12,3" con grafiche inedite e ampie possibilità di personalizzazioni. L'abitacolo è molto spazioso, così come il bagagliaio da 490 litri in configurazione 5 posti (che diventano 1.604 abbattendo i sedili posteriori) e le finiture di buon livello, comode le ampie sedute rivestite in ecopelle. Tra i numerosi sistemi di assistenza alla guida presenti, i sensori di parcheggio



La Suzuki Across è disponibile solo in versione ibrida ricaricabile

anteriore e posteriori con recamera, oltre ai cerchi da 19 pollici. Al volante la Across si conferma molto solida e affidabile, con la guida alta che regala sicurezza e grande visibilità. L'agilità non è il suo forte, e non potrebbe essere altrimenti, ma si guida senza difficoltà alcuna e con il vantaggio

dei consumi contenutissimi garantiti dal Plug-in finché le batterie sono cariche e non si esagera con la richiesta di velocità in tutti gli spostamenti quotidiani. Al di fuori di questi, si può contare sull'efficiente motore benzina da 2,5 litri per allungare le percorrenze quando necessario. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Auto alla spina, la scelta non manca Ora serve il prezzo

Materiali rigorosamente sostenibili e riciclati, linee pulite, motore ovviamente ed esclusivamente elettrico, sedili extra comodi e abitacolo relax (o Cocoon, come amano dire quelli bravi per intendere un ambiente protetto e rilassato). Ma il pregio principale della nuova Ioniq 6 è quello di salirci e di avere subito la sensazione che se ancora guideremo in futuro, probabilmente lo faremo con vetture come questa. Al limite sorprende che la berlina con cui Hyundai insiste sulla tendenza inaugurata con la Ioniq 5, abbia forme esterne bombate e spioventi un tantino retrò, insieme a contenuti tecnologicamente avanzatissimi. Ma l'apparente contrasto non dispiace per niente. Eccola dunque su strada la nuova arrivata della famiglia 100% a batteria della casa coreana, progettata per privilegiare l'aerodinamica (0,21 il Cx, uno dei più bassi in assoluto), lo spazio a bordo e il piacere di guida. L'abbiamo provata nelle incantevoli colline delle Langhe, terreno ideale per apprezzarne la fluidità e l'autonomia (fino a 614 km dichiarati), mentre alla colonnina ad alta potenza bastano 15 minuti per ricaricare l'energia sufficiente per percorrerne 350. La Ioniq 6 è disponibile con due diverse potenze (53 o 77,4 kWh) e prezzi che partono da 47.750 euro (o 48



## FORME RETRÒ E MATERIALI SOSTENIBILI

La berlina con "effetto Cocoon"  
Hyundai Ioniq 6 è un passo avanti

rate da 429 euro con 14.600 euro di anticipo). Per rifornirla, il marchio coreano offre la sua "Charge by Hyundai", che fa accedere tramite app a 460mila punti di ricarica in 30 Paesi con tariffe ottimizzate in base alle proprie esigenze.

A bordo tutto è pensato per rendere l'esperienza della mobilità elettrica più immediata e confortevole possibile, grazie anche all'illuminazione dual color, gli specchietti esterni digitali integrati o il volante interat-

tivo. La vernice a pigmenti riciclati da pneumatici fuori uso per il rivestimento della parte inferiore della carrozzeria, e quella a pigmenti di carbone di bambù per alcune tinte della parte superiore, oltre alla pelle tinta in modo ecologico o il tessuto riciclato per i sedili e la moquette derivata da reti da pesca riciclate infine spiegano come l'automobile si stia evolvendo verso una visione "eco" ormai indispensabile. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## ESTETICA ORIGINALE, PROSPETTIVE INTERESSANTI

Aways U6 ad alta tecnologia: garantisce Koelliker  
Tra le cinesi d'Italia arriva un nuovo super Suv

Nessun preconcetto, e diffidenza zero. L'unico modo per approcciare con intelligenza un'ambiziosa vettura "made in Cina" è questo. Abbiamo provato a farlo, concedendoci al massimo un po' di sana curiosità, mettendoci al volante della nuova Aways U6. Il marchio, battezzato nel 2017, è poco più che neonato. E il nome è una fusione tra i termini inglesi che significano "intelligenza artificiale" e "viaggio". Il modello invece è un Suv coupé molto originale da 4,80 metri di lunghezza, evoluzione della primogenita U5, ovviamente 100% elettrico, a due ruote motrici con motore singolo, alimentato da una batteria da 63 kWh che produce l'equivalente di 218 Cv di potenza.

In Italia, Aways è importata e commercializzata da Koelliker, storico Gruppo milanese con quasi 90 anni di storia alle spalle che, dai giapponesi ai coreani, ha sempre investito per primo su marchi "esotici" diventati poi molto familiari alle nostre latitudini. Difficilmente ha sbagliato mira, e già questo è un buon motivo per puntare sulla nuova arrivata cinese della sua scuderia. Esteticamente la U6 si presenta con un design muscolare, un frontale audace con ampie prese d'aria, interni non propriamente sobri ma altamente tecnologici e ispirati all'ergonomia, una barra del cambio orizzontale simile al "manetone" delle barche e un grande schermo da 12,3" in mezzo alla consolle che controlla tutte le funzioni della vettura, di chiara ispirazione Tesla.

Il riferimento non è affatto casuale, perché il costruttore cinese ha evidentemente trovato nel marchio americano il suo modello di riferimento. Parlare di confronti con moderni brand iconici, ma anche con altri prodotti nati dall'esperienza di decine di anni alle spalle, è ovviamente ancora troppo presto. Aways è un marchio acerbo, ma la U6 ci è sembrata per molti aspetti una vettura con prospettive interessanti e soluzioni innovative, a partire dal design. Piacevole l'impressione di guida, anche grazie alla leggerezza del telaio e al basso coefficiente di resistenza aerodinamica. L'autonomia dichiarata è di 405 km, e bastano 25 minuti per ricaricare da 20 all'80% della capienza se ci si collega a colonnine ad alta potenza. In Italia arriverà prima dell'estate, solo in versione full optional, quindi le personalizzazioni saranno limitate alla scelta dei colori esterni e interni, caratteristica che dovrebbe anche accorciare i tempi di consegna. Il prezzo? In effetti 49.900 euro possono sembrare non pochi per una sconosciuta, ma la tipologia e i contenuti della vettura che li giustificano ci sono tutti. Bisognerà solo verificare come sarà accolta dal mercato. E qui la scommessa è aperta, e di certo impegnativa da vincere.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA