

## MOTORI

GRUPPO VOLKSWAGEN

## Skoda Kodjaq lancia la sua sfida ai Suv premium

*Qualità, dotazione completa, hi-tech e connettività. Prezzi intelligenti*

Piero Evangelisti

**Palma de Mallorca** *Discover new grounds* è il claim con il quale Skoda va alla scoperta di nuovi territori con la novità Kodjaq: si tratta della riserva di caccia superaffollata degli Sport Utility dove la Casa boema si presenta con un solido e dinamico modello (a due e quattro ruote motrici) che porta il nome di un simpatico orso e dell'isola dell'Alaska da cui lo prende. Kodjaq è lungo 4,70 metri, largo 1,88 e alto 1,65, dimensioni che lo collocano in una posizione favorevole sul confine tra i segmenti C e D, proponendosi con i consueti prezzi intelligenti della marca (da 23.950 a 39.450 euro) che puntano a conquistare clienti nelle due fasce, soprattutto nella seconda dove ci sono Suv premium con prezzi decisamente elevati in rapporto a ciò che offrono. Il design riprende il linguaggio stilistico che Skoda ha affermato con Octavia e Superb.

Di Kodjaq (ben rifinito con materiali di qualità) si apprezza subito lo spazio disponibile. Per i bagagli è riservato un vano record che ha una capienza variabile tra 720 e 2.065 litri sfruttando anche il meccanismo che fa scorrere longitudinalmente il divano posteriore (Kodjaq può essere ordinato anche con due posti in più su una terza fila). L'identità di marca, oggi, per Skoda è indiscutibile e quindi fare parte del grande Gruppo Volkswagen può portare solo vantaggi, come la piattaforma Mqb sulla quale Kodjaq è realizzato, oppure i tanti motori di cui il nuovo Suv dispone. Si parte dal brillante 1.4 Tsi a benzina da 125 cv per passare poi ai propulsori turbodiesel, TDI da 150 e 190 cv, quelli che assorbiranno la quasi totalità della domanda in Italia dove Suv di questa taglia sono quasi tutti a gasolio e quasi sempre a trazione anteriore. Sem-

bra fatta su misura per questo tipo di cliente la versione col TDI da 150 cv e cambio automatico a doppia frizione Dsg a 7 rapporti, trazione anteriore, magari in allestimento Style, il top di gamma che dimostra che i confini del premium si stanno decisamente ampliando al di là dei soliti blasoni. La spinta del propulsore è decisa e fluida, non esiste rollio (lo abbiamo apprezzato sulle decine di tornanti che portano da Palma de Mallorca a Soller, nel Nord dell'isola) e la taratura delle sospensioni è corretta per ogni stile di guida. Ogni versione è ricca di tecnologia, per la sicurezza e per la connettività.



**AMBIZIOSI** Dall'alto, Skoda Kodjaq e Seat Ateca. Entrambi i Suv si avvalgono delle tecnologie del Gruppo Volkswagen. Nel primo caso, lo spazio la fa da padrone. Nel secondo, la linea gradevole rivela una serie di particolari ereditati da Leon

## Anche Seat Ateca guarda in alto e sprizza simpatia

*Il design esprime energia pura, come da regola spagnola. Per distinguersi*

**Barcellona** Ci ha messo un po' Seat a creare il suo primo Suv, ma adesso con Ateca la marca spagnola del Gruppo Vw va all'assalto di una fascia di mercato che ha tutta l'aria di voler continuare a crescere grazie alle continue novità sfornate dalle Case. Fondamentale è distinguersi e Ateca ci riesce molto bene con un design che esprime energia pura, un corpo dove alle linee spezzate ereditate da Leon si aggiungono i muscoli necessari per essere un vero Suv a due e quattro ruote motrici. «Poteva nascere solo a Barcellona», spiega Alejandro Mesonero Romanos, il madrilenio chief designer di Seat, ed effettiva-

mente Ateca, con le sue dimensioni da comoda compatta (è lunga 4,36 metri, larga 1,84, alta 1,60 e un capiente vano bagagli da 510 litri), si trova perfettamente a suo agio sulle Ramblas come salendo verso il Tibidabo che domina la capitale catalana.

Stabilità e zero rollio non sorprendono, perché sotto Ateca c'è la straordinaria e sempre più diffusa piattaforma Mqb del Gruppo Vw. L'identità di marca è un elemento decisivo per non confondersi nello sterminato oceano Volkswagen, e anche i dettagli contano, come i proiettori full-Led dallo stile inconfondibile montati su Ateca, la firma luminosa alla quale si aggiungono i Led negli specchietti retrovisori che, quando si apre la portiera, proiettano al suolo la silhouette della vettura, una chicca premium. Il carattere del Suv spagnolo (costruito nello stabilimento Skoda di Kvasiny, factory di eccellenza dove nascono le Superb) lo si ritrova negli interni per i quali è stata scelta una grafica moderatamente sportiva che racchiude l'abbondante tecnologia imbarcata. Sulla console spicca il *Driving Experience Button* che basta premere per selezionare 4 diversi profili di guida che diventano 6 se si sceglie la trazione integrale 4Drive abbinabile all'1.4 a benzina da 150 cv e ai 2.0 Tdi da 150 e 190 cv. Gli altri propulsori - un mille, tre cilindri a benzina da 115 cv (fa faville), e l'1.6 Tdi di potenza identica - sono offerti solo con trazione anteriore. La dotazione di sicurezza attiva è decisamente abbondante per un Suv della categoria di Ateca, una caratteristica che, insieme a una connettività ai massimi livelli, sta diventando un *must* su ogni nuova Seat. Anche i prezzi, aggressivi (si parte dai 20.850 euro della 1.0 Tsi), confermano le grandi ambizioni del nuovo Suv compatto di Seat.

PEV

» di Massimo Ghenzer\*  
**Strisce pedonali**

**Un altro anno con l'auto capro espiatorio**

Con l'inverno ritorna, puntuale, il tema dell'inquinamento atmosferico. La scarsa propensione al-



la programmazione dei politici di questo Paese, non affronta il tema attraverso una strategia di medio respiro, che concili tutte le esigenze, non ultime quelle degli automobilisti, ma risponde come al solito con i divieti di circolazione. Misura di dubbia efficacia concreta, ma di rilievo mediatico. C'è qualche amministrazione locale che si spinge anche più in là impedendo, permanentemente, la circolazione a vetture Euro3. In questo modo e in maniera demagogica, si penalizzano i cittadini facendo credere di avere risolto il problema. Sorprende come la miopia di questi amministratori continui imperterrito a fare errori elementari, allontanandosi sempre più da soluzioni logiche e strutturate, che basterebbe avere un minimo di cultura industriale automobilistica per attuarle senza ricorrere a penalizzazioni.

Il mondo dell'auto ha riconosciuto da anni il tema delle emissioni e sta investendo da decenni e con gradualità crescente in nuove tecnologie che riducono sensibilmente le emissioni. Si assiste, in Nord Europa, a una collaborazione tra cittadini e amministratori pubblici, con misure di supporto e sgravi per l'acquisto e la gestione di modernissime vetture a basse emissioni se non zero, come quelle elettriche. Stimoli all'acquisto di questa tipologia di vetture meno inquinanti vengono messi a disposizione anche di attività di trasporto taxi.

La profonda dicotomia tra il formidabile sviluppo industriale del settore auto e le iniziative degli amministratori locali e nazionali non può essere più compresa. Ogni Casa ha in gamma veicoli ibridi, elettrici e comunque a emissioni sempre meno inquinanti. Le associazioni di categoria hanno presentato proposte per stimolare il tema dello sviluppo sostenibile a medio e lungo termine, ma tutto rimane inascoltato, e sterili e pletorici tavoli vengono indetti per allungare i tempi e non prendere decisioni. Alcune municipalità hanno timidamente iniziato a comprendere che il tema va risolto incentivando i comportamenti virtuosi dell'acquisto di vetture moderne che sostituiscono quelle inquinanti, e non con i divieti. Queste iniziative isolate non sono tuttavia sufficienti e appena scalfiscono il parco vetture, obsoleto e inquinante.

\*Presidente Areté Methodos

Andrea Montanari

**Merano** Oltre il 50% dei veicoli acquistati nel nostro Paese sono equipaggiati con motori diesel da 1.5 a 1.7 litri di cilindrata. Per questo, Volkswagen Italia introduce sul mercato Tiguan 1.6 da 115 cavalli. Dal punto di vista estetico non presenta differenze sostanziali rispetto ai modelli più potenti: lunga 449 cm e larga 184, mostra un buon equilibrio nelle proporzioni, ed è caratterizzata da linee tese e semplici.

Esternamente sono previsti i cerchi in lega da 17", fari posteriori a Led, mancorrenti e vetri oscurati.

All'interno troviamo una plancia piuttosto spigolosa, il cruscotto semplice e ben leggibile, e nella console centrale lo schermo tattile da 8"

CASA MADRE

## E Tiguan punta ora sul diesel da 115 cv

*La versione 1.6 con cambio manuale e una ricca dotazione per la sicurezza*

dell'impianto multimediale.

La posizione di guida, adatta a persone di ogni statura, è decisamente rialzata, con il volante multifunzione piuttosto inclinato in avanti. Materiali e assemblaggio sono di buon livello: caratteristici i sedili in tessuto (grigio o nero) con impunture a rombi. A richiesta si possono avere i sedili in pelle (2.150 euro). Il vano bagagli è regolare, ben rifinito e capiente: 520 litri, che diventano 615 portando avanti i sedili posteriori. Il divano è comunque reclinabile in tre parti differenti. La motorizzazione provata

(1.6 da 115 cv) raggiunge una velocità di 185 orari e un'accelerazione da 0-100 in circa 11". Dunque, brio apprezzabile con il motore che supera senza problemi i 4.500 giri, anche se un po' rumoroso.

Diversamente dalla versione 2.0 TDI, la cui spinta cresce

quasi brutalmente quando il turbo comincia a spingere sul serio, questo 1.6 è più progressivo e facilita una marcia rilassata nel traffico.

Il cambio è manuale a 6 rapporti, buona la precisione dello sterzo e la maneggevolezza. Al volante su una strada di

montagna non si può pretendere una guida molto brillante in salita, ma si procede in modo gradevole, senza strappare troppo il cambio.

Per questa versione non è previsto il automatico Dsg e nemmeno la trazione integrale (entrambe le scelte sono destinate al 2.0 TDI).

Quanto ai consumi, quelli dichiarati sono di 20,8 km/litro, risultato ottimo rispetto alle sue dirette concorrenti. Ricca la dotazione, soprattutto sul fronte della sicurezza. Da 26.500 euro, grazie all'offerta della Casa.



RIALZATA

Lunga 449 cm, Tiguan ha tra i punti di forza la seduta rialzata per una migliore visione