

Debutta in questi giorni negli USA la nuova generazione della Hyundai Elantra, berlina di categoria media che esordirà a breve nel resto del mondo. Per la prima volta, alla praticità tipica del modello nelle sue svariate edizioni, spicca un design accattivante e personale che troverà sicuramente molti nuovi estimatori anche al di fuori della tradizionale clientela Hyundai.



La forma segue la funzione

Oltre a essere filante e molto gradevole, la linea della Elantra permette di raggiungere il ragguardevole coefficiente aerodinamico cx di 0,27. Conseguentemente, ne guadagnano la riduzione dei consumi e le prestazioni. Riguardo gli interni, il posto guida è nettamente orientato verso il pilota con tanto di indicatori circolari dal “sapore” sportivo, mentre la plancia è dominata dallo display TFT 4.2”, che assolve varie funzioni come ad esempio il navigatore satellitare. Riguardo la qualità percepita, i progettisti Hyundai sottolineano con orgoglio il vasto impiego di materiali soft touch, secondo una filosofia più da Marchio premium che da costruttore generalista aggiungiamo noi. Rimanendo in argomento, apprezzabili sono anche le guide di scorrimento dei sedili completamente ricoperte, quando vi sono vetture decisamente più costose che ne sono sprovviste. Infine, l’abitabilità è molto valida per cinque persone, complice il generoso passo in rapporto alle compatte dimensioni esterne.



Nuova struttura e motori indovinati

La Hyundai Elantra ha una scocca completamente inedita, realizzata con materiali avanzati

e alto resistenziali. In dettaglio, la rigidità torsionale è aumentata del 29,5% rispetto alla precedente generazione, mentre il corpo vettura più robusto ottempera ai più rigidi parametri dei crash test statunitensi. Passando a trattare delle motorizzazioni, al momento del lancio negli USA la Elantra adotta un 4 cilindri 2.0 litri a benzina con ciclo Atkinson. Sistema, quest'ultimo, assai in voga tra i costruttori orientali e che consente di ridurre i consumi grazie alla chiusura ritardata delle valvole di aspirazione.



Quanto alla potenza massima, il 2.0 Hyundai raggiunge il buon valore di 147 CV a 6.200 giri/min.. Infine, proporzionalmente più efficiente sarà il nuovo 1.4 litri della serie Kappa, atteso nel corso della primavera prossima, in virtù dell'iniezione diretta di benzina e della sovralimentazione mediante turbocompressore. In questo caso la potenza massima è di 128 CV, mentre il picco di coppia pari a 156 lb ft non solo è superiore ai 132 lb.ft del due litri, ma rimane anche costante da 1.400 a 3.700 giri/min (contro i 4.500 giri/min. dell'unità di maggiore cilindrata). In conclusione, certamente alle nostre latitudini non mancheranno le motorizzazioni diesel.

Gian Marco Barzan

Photogallery



