

WEEKEND “ELETTRICO” IN COSTA AZZURRA CON KIA e-NIRO

Turismo futuribile per luoghi eleganti, sentendosi “illuminati” per la guida senza emissioni. Con una nuova auto in grado di effettuare anche grandi percorrenze senza rinunce dinamiche

Ieri quando siamo arrivati alla meta, il raffinato paesino di Théoule-sur-Mer sulla costa dell'Estérel, c'era un magnifico tramonto che esaltava il contrasto tra le rocce e il mare. Ora con la luce del giorno, possiamo ammirare meglio la costa dell'Estérel. Il lato meridionale del massiccio omonimo, composto da rocce vulcaniche, si snoda tra l'estremo orientale di La Napoule e quello occidentale di Saint-Raphaël e Frejus. Il fascino è nella scarsa o nulla antropizzazione, nell'andamento frastagliato del litorale, nelle splendide formazioni di porfido rosso che discendendo fino al mare formano i caratteristici calanchi. Il tratto più spettacolare è compreso tra Théoule sur Mer e Agay, verso Saint-Raphaël, con diversi punti di sosta panoramica, alcune calette e piccole spiagge. Al centro dell'area, la massima elevazione è rappresentata dai 614 metri del Mont Vinaigre.



Ci rimettiamo alla guida e, senza distrarci troppo dal paesaggio, osserviamo gli interni della particolare crossover coreana, prendendo appunti mentali per esprimere le presenti riflessioni. L'abitacolo presenta qualche profilo blu, che fa tanto elettrico, lungo le cuciture dei sedili e nei profili delle bocchette di aerazione. Seduta comoda, quasi sportiva, all'altezza giusta per l'accesso: valida visibilità, comandi a portata di mano.

Sedile posteriore anche per tre e buon bagagliaio, maggiore rispetto a entrambe le Niro "solo" ibride, per la diversa disposizione delle batterie, qui sotto il pianale: limando però un paio di centimetri all'angolazione della gambe.

Voglia di guidare veloci

È il momento: traffico assente, strada libera, favore di luce,

regolazione su Sport e via. Il peso di 1700 kg circa di e-Niro è ben distribuito, l'assetto lo asseconda, la potenza e la coppia sembrano cancellare una cospicua quota della massa. L'accelerazione è pronta, prontissima: un paio di partenze "sprint" quasi stupiscono, la ripresa è fulminante, nemmeno un motore tradizionale con compressore farebbe di meglio, e il peso del propulsore – oltretutto posto in basso – non è paragonabile a un termico. E si guida davvero forte.



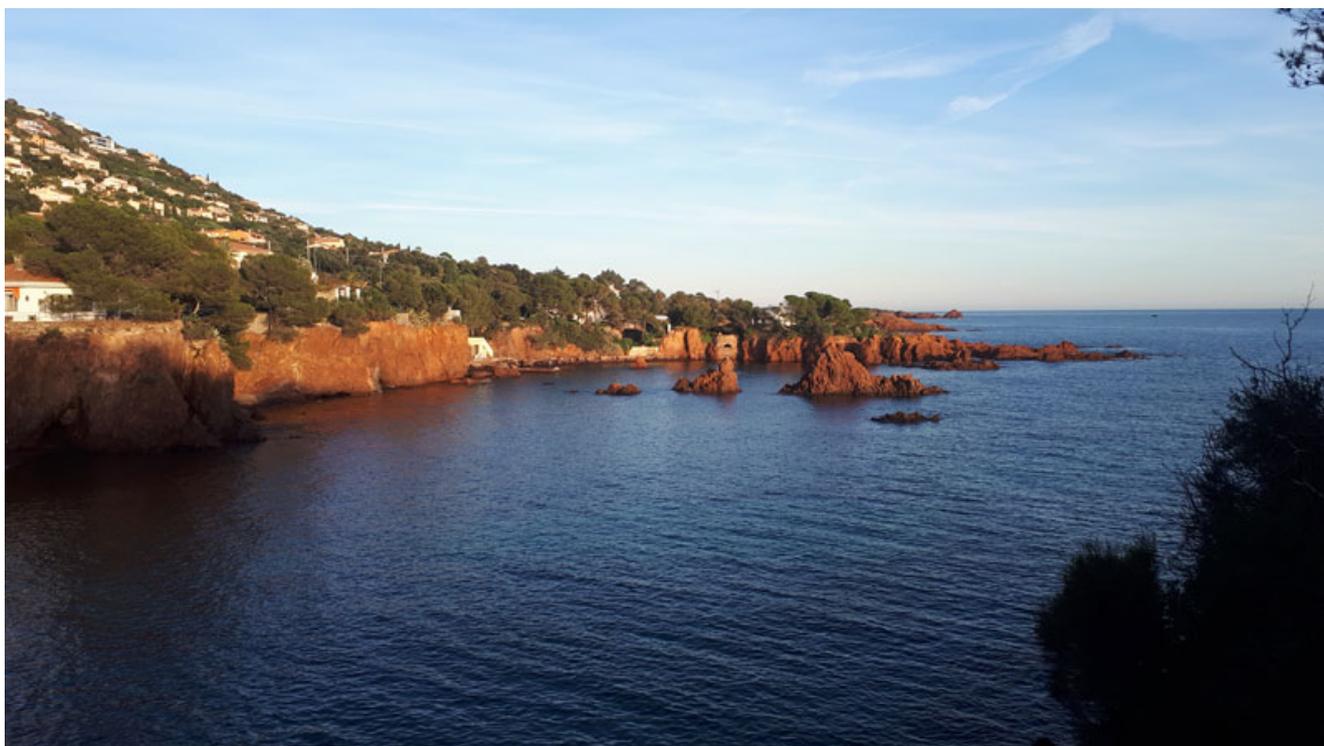
La strumentazione è configurabile, davanti al volante con display centrale tra indicatore di potenza erogata (o recuperata) e tachimetro: grafica e contenuti variano anche secondo la regolazione della modalità di guida, Eco+, Eco, Normal e Sport. Al centro della plancia il display da 7 pollici con navigatore mostra lo stato delle batterie e la conseguente gestione dell'autonomia (indicata anche con cerchi distanziometrici sulla mappa secondo i km percorribili), è utile anche per trovare la ricarica più vicina.

Verso il ritorno: con una sola ricarica si può

Di nuovo con la luce alle spalle, procediamo lungo l'intera costa dell'Estérel, completando il tragitto fino a Saint-Raphaël, quindi Fréjus e Fréjus Plage.

Ci spostiamo verso l'interno: D37 in direzione Nord, quindi autostrada A8 entrata 38 Fréjus, per aggirare il massiccio dell'Estérel e ritornare verso Nizza.

Trovando il tempo, tra l'andata e il ritorno, è consigliabile la sosta a La Napoule, per visitare il castello (trecentesco ma ricostruito da Henry Clews, artista e ricchissimo, all'inizio del novecento), che contiene la collezione privata dello stesso.



La nostra variante, per non ripetere tutta l'autostrada, è di uscire a La Bocca (n. 41), procedere verso Cannes percorrendo la Croisette, quindi ammirando il paesaggio di Golfe Juan, spingersi lungo la penisola di Juan-les-Pines, dirigendosi ad Antibes. Variante per le vecchie mura, quindi costeggiando il

mare, tornare all'aeroporto. Facciamo i conti: siamo abituati a considerare, per la maggior quota di auto elettriche, l'autonomia dichiarata come un valore da dimezzare.



In alcuni casi siamo riusciti a consumare meno energia di quanto previsto, ma con una guida da economy run, eco-rinunciataria a qualsiasi piacere di guida. Non è questo il caso di Kia e-Niro: durante il percorso del nostro weekend, assolutamente misto e senza accortezze, ha mostrato il consumo di 14,9 kWh/100 km, guidando per 2 ore e 10 minuti: media di 50 km/h circa. Possibile fare molto meglio. Importante notare che dall'autonomia iniziale di 374 km la residua era esattamente di 274, confermando il calo pari alla percorrenza e non il doppio come accade solitamente. Quindi un viaggio da Milano a Théoule-sur-Mer sarebbe possibile con una sola ricarica e senza eccessiva attenzione. Il futuro sta arrivando.

Dove Dormire

Tiara Miramar Beach Hotel & Spa è sulle rocce, offre vista dai piani alti fino al mare, con accesso diretto e privato.



Nove tipologie di camere e suite, per sistemazioni con arredamento e servizio curatissimi, dove il panorama è comunque un fattore preponderante. Stile interno mediterraneo, con tratti moderni (anche molto, ma non sconvenienti) e altri classici; piscina, spa e wellness, per ogni comfort di qualità.





Dove mangiare

Varie le possibilità di scelta tra bar e ristoranti, aperti anche in funzione della stagione: Lounge bar, Moya Beach, L'Or Bleu Restaurant, ma la nostra preferenza, come anticipato, cade sul Bistrot M, il cui menu consultabile online è una certezza.



Cucina francese con forte accento mediterraneo (in particolare provenzale) e qualche divagazione verso antipasti di stile spagnolo e, volendo, alcune ricette orientali. Definito “bistronic restaurant” da bistrot e gastronomic, aggiunge la vista, impagabile, definendo una “linea” propria, il New Riviera Lifestyle. Ideale complemento al fascino del luogo.

Tiara Miramar Beach Hôtel & Spa Côte d’Azur

47 Avenue de Miramar, F-06590 Théoule-sur-Mer, Francia

(<https://miramar-beachspa.tiara-hotels.com/>)

Compagna di Viaggio KIA e-NIRO

Focalizziamo i dati salienti della nuova crossover elettrica coreana, con una scheda sintetica. Lunghezza 438 cm, larghezza 181 cm, altezza 156 cm, capacità di carico da 451 a 1.405

litri. Motore elettrico da 150 kW (204 CV) disponibili da 3.800 a 8.000 giri, con coppia di 395 Nm da 0 a 3.600 giri.



Batterie ioni di litio-polimeri da 64 kWh, 356 V, 170 kW e 180 Ah, ricarica con sistema di bordo da 7,2 kW in 9 ore e 35 minuti. Trasmissione con rapporto unico, trazione anteriore. Le prestazioni: accelerazione 0-100 km/h in 7,8 secondi, velocità massima 167 km/h, consumo medio 159 Wh/km e autonomia di 455 km (dati WLTP). Prezzo non ufficiale, ma ipotizzab