

- 1.798 cm³
- 100 kW (136 CV)
- 4 cilindri benzina ibrido
- Euro 5
- Bollo: € 258,00
- CO₂: 89 g/km
- € 32.951

★★★★★ CINQUE STELLE D'ORO
PER I CONSUMI

AIM Mychro-3 e

LA MOSCA BIANCA

**FINO A 29 KM CON
UN LITRO IN CITTÀ**

Innovativa, diversa
e anche un po' snob,
l'ibrida giapponese
ha già un vantaggio
chilometrico sulle
automobili «normali»

DI CARLO DI GIUSTO



Che cosa promette

• 25,6 KM/LITRO
IN CITTÀ

la risposta a pag. 120

• VITA BATTERIE
ILLIMITATA

la risposta a pag. 122

• SBARAGLIARE
LA CO₂

la risposta a pag. 123

PROVA SU STRADA

Parabrezza idro-repellente. Fa parte degli accessori della nuova Prius. Vuol dire che potremo fare a meno del tergicristallo? Oppure è l'alternativa hi-tech dell'antico gesto dello strofinare una patata sul parabrezza? In realtà il singolare accessorio che equipaggia questa Toyota riassume il pensiero che sta dietro al sistema Prius. Ovvero un'auto in cui ogni dettaglio è pensato per ridurre al minimo l'impiego di energia: se l'acqua scorre via dal parabrezza per effetto dell'aria, il tergicristallo (che consuma elettricità) va azionato meno sovente.

RISPARMIO ENERGETICO

Ogni particolare, insomma, dà il suo contributo per utilizzare al meglio l'energia disponibile. Se è vero - e lo è - che la Prius consuma poco, non è solo per il fatto di essere full hybrid. Esempio: cerchi da 15 pollici, per montare gomme strette ad alta scorrevolezza, e costruiti di lega realmente leggera, tant'è che la funzione estetica è delegata ai coprimozzi di pl-

stica. Le luci degli stop sono a led, come gli anabbaglianti, anche e soprattutto perché richiedono meno energia. Il tetto con i pannelli fotovoltaici alimenta le ventoline per il ricambio dell'aria, così il climatizzatore ci mette meno tempo a raffreddare l'abitacolo. Alla fine, metti

insieme i singoli contributi di ogni soluzione e viene fuori la rispettabile percorrenza media di quasi 22 chilometri con un litro: 21,88, per l'esattezza, come puntualmente rilevato dal Centro prove di «Quattroruote». Un po' meno di quanto dichiarato dalla Casa, 25,6 (nel «misto» e

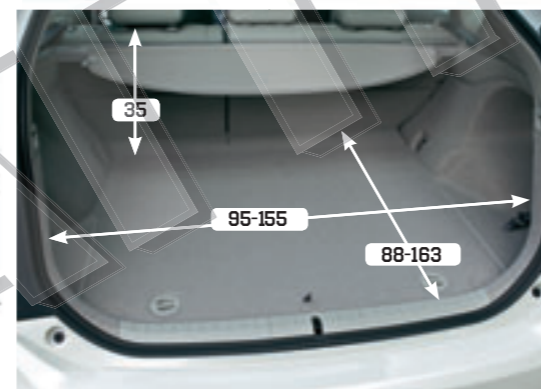
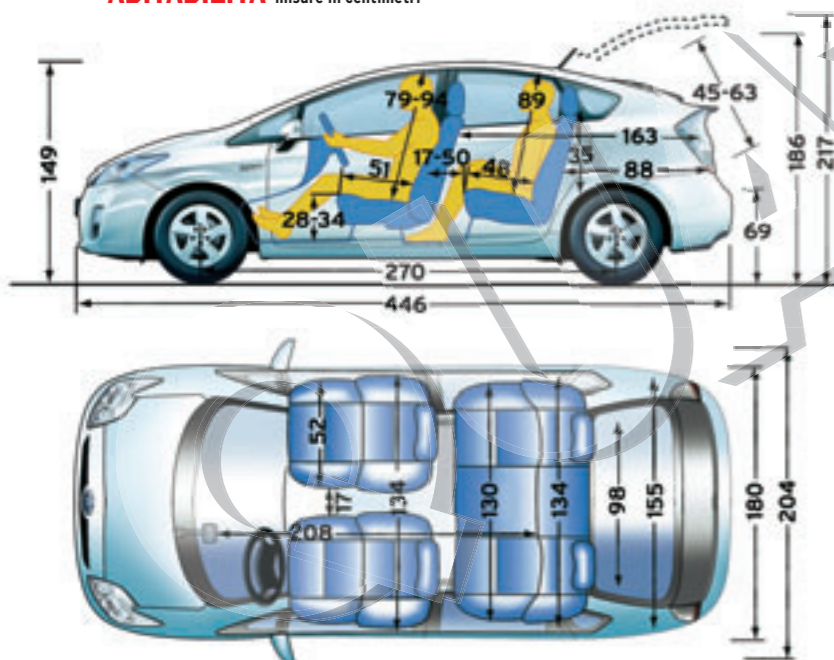
La silhouette della Prius è la migliore dal punto di vista aerodinamico. Il suo Cx, infatti, è pari a 0,25

segue a pag. 116»



L'allestimento Executive prevede di serie i rivestimenti di pelle sui sedili e il navigatore satellitare. I cerchi di lega leggera da 15 pollici sono abbinati al tetto solare (1.000 euro): di serie, infatti, monta ruote da 17 pollici. Che fanno consumare di più

ABITABILITÀ misure in centimetri



Il bagagliaio ha una capacità di carico pari a circa 385 litri, piuttosto capiente quindi. C'è molto spazio anche per le persone, sia davanti sia dietro



ACCESSORI PRINCIPALI

(in euro)

	Prius
• Prezzo di listino	32.951
• Prezzo della vettura provata	33.951
• Abs ed Esp	di serie
• Airbag frontali, laterali, a tendina e per le ginocchia	di serie
• Cambio automatico	di serie
• Cerchi di lega leggera da 17 pollici	di serie
• Climatizzatore automatico	di serie
• Fari a Led con lavafari	di serie
• Interni di materiale pregiato	di serie
• Safety Pack (1)	1.400
• Sedili anteriori riscaldabili	di serie
• Sistema di navigazione con hard disk da 40 Gb	di serie
• Solar Roof (2)	1.000
• Telecamera posteriore	di serie
• Vernice metallizzata	450

In rosso: presente su vettura provata. Note: 1) comprende il sistema pre-crash e il regolatore attivo di velocità; 2) comprende il pannello solare con tetto apribile, i cerchi di lega da 15 pollici e l'attivazione a distanza del clima.



PROVA SU STRADA

» continua da pag. 114

in città). Ci sta, ma non è tutto. Conta pure lo stile di guida.

QUESTIONE DI GUSTI

In effetti la Prius un po' si subisce. Cioè ti induce a guidare in quel modo lì, ad accelerare piano, a rinunciare ai sorpassi, a rallentare in anticipo. Ti fa andare piano, insomma. Non è un male, di per sé. A patto di apprezzare il genere.

Se c'è una caratteristica che domina sulle altre, questa è la leggerezza di guida. La Prius, per intenderci, è un maxiscooter a quattro ruote: facile in città - anche a dispetto delle dimensioni -, buona per i brevi trasferimenti extraurbani e adeguata per quelli

esclusivamente elettrica. Questo perché è un pedale «drive-by-wire», in altre parole a comando elettronico. Semmai possono essere migliorati gli spazi d'arresto: sono più lunghi rispetto alla media delle vetture di queste dimensioni. I pneumatici sottili e ad alta scorrevolezza hanno le loro responsabilità: nel bene e, appunto, nel male.

Sono i responsabili, insieme alle sospensioni, anche dell'assorbimento delle asperità. La Prius è comoda e silenziosa nel traffico e a velocità costante. In accelerazione un po' meno, ma, più che la quantità, a infastidire un poco è il tipo di rumore. Si sopporta: presto o tardi arriverà la trazione elettrica e le automobili saranno tutte molto silenziose. ●●●●



Tre modalità di funzionamento: Ev, per l'utilizzo solo elettrico; Eco Mode, che va bene sempre; Pwr (power) Mode, per privilegiare le prestazioni



lunghi, in autostrada. Magari non è l'ideale per gratificare i gusti di guida più raffinati, ma va benissimo per appagare il proprio spirito ecologista. O per guidare senza troppo impegno. Il similcambio automatico, un accrocchio d'ingranaggi tanto semplice quanto geniale, che risponde al nome di ruotismo epicicloidale, ha tre posizioni: avanti, folle e indietro. Più una: B (brake, freno motore), da usare solo in discesa. Fine.

Lo sterzo è leggero. Non come prima, ma almeno adesso dà una sensazione di controllo più efficace. Anche il pedale del freno richiede poco sforzo e, oltre a essere modulabile, non cambia il feeling sia a motore acceso sia nella marcia in mo-



Qui a fianco, una delle scenografiche schermate del quadro strumenti. Fanno tanta scena, ma possono distrarre. Sotto, spie e indicazioni su livelli diversi: tutto dal sapore molto futuristico

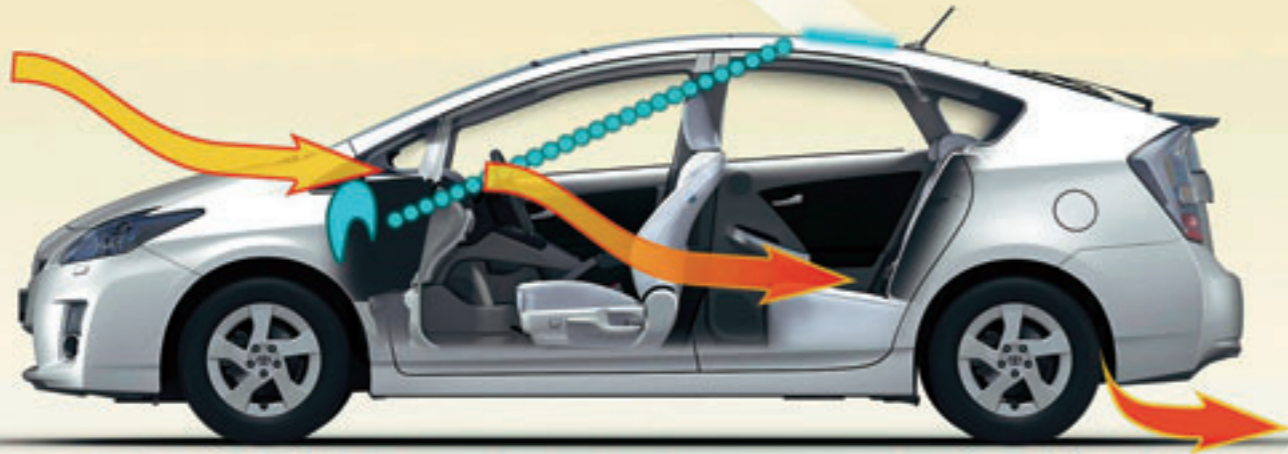


Le forme ingannano: la Prius è lunga meno di quattro metri e mezzo. Dispone di un sistema di ausilio al parcheggio



La porzione posteriore del tetto piastrellata di celle fotovoltaiche: alimentano la ventilazione forzata dell'abitacolo

ADDIO VITA DA CANICOLA



• Sono due le soluzioni innovative introdotte sulla Prius 3 in tema di climatizzazione. La prima è il sistema di ventilazione forzata dell'abitacolo alimentato da celle fotovoltaiche (nell'illustrazione qui sopra): una volta attivato, il dispositivo provvede automaticamente al ricambio dell'aria mentre la

vettura resta parcheggiata sotto il sole. Abbinato al tetto apribile, costa 1.000 euro, ma è disponibile solo sugli allestimenti Active ed Executive. L'altra soluzione è davvero unica: tramite un tasto sul telecomando della Prius, si può accendere l'impianto di aria condizionata elettrico prima di entrare nell'abitacolo

per un massimo di tre minuti. Ovviamente a motore spento, perché sfrutta l'energia del pacco batterie. È di serie solo sulla Executive, mentre sulle altre non è disponibile neppure a pagamento: peccato, perché funziona bene ed è efficace. Oltretutto, abbinato al tetto solare, evita di essere investiti dalla classica botta di caldo.

In questa scatola, posta a fianco del motore termico e sopra quello elettrico, risiede l'unità di controllo del sistema ibrido

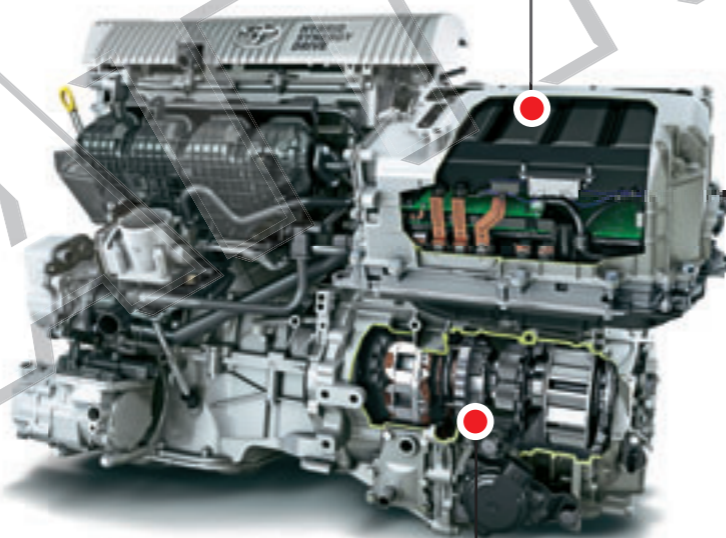
CARATTERISTICHE TECNICHE

fornite dal costruttore

TOYOTA PRIUS 1.8 HSD EXECUTIVE

• **Motori:** ant. trasv., 4 tempi - 4 cilindri in linea - Alesaggio 80,5 mm - Corsa 88,3 mm - Cilindrata 1.798 cm³ - Rapporto di compressione 13,0:1 - Potenza max. 73,0 kW (100 CV) a 5.200 giri/min - Coppia max 142 Nm a 4.000 giri/min. Motore elettrico sincrono a magneti permanenti - Potenza max 60 kW (82 CV) - Coppia max 207 Nm. Potenza max complessiva del sistema 100 kW (136 CV). • **Trasmissione:** trazione ant. - Cambio automatico continuo con ruotismo epicicloidale. • **Pneumatici:** 195/65 TR 15 (vettura provata con Bridgestone B250 Eco-Pia) - Kit di riparazione. • **Corpo vettura:** berlina 2 volumi, 5 porte, 5 posti - Cx 0,25 -

Scocca di lamiera d'acciaio - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson), molla elicoidale - Retrotreno a ruote interconnesse, bracci longitudinali, molla elicoidale - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, ant. autoventilanti, Abs ed Esp - Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico - Serbatoio 45 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,700 m - Carreggiata ant. 1,515 m - Carreggiata post. 1,510 m - Lungh. 4,460 m - Largh. 1,745 m - Alt. 1,490 m - Massa a vuoto 1.395 kg, a pieno carico 1.805 kg, rimorchiabile 1.000 kg - Bagagliaio 445 dm³. • **Prodotta a:** Tsutsumi (Giappone)



La Prius non ha un cambio tradizionale: i rapporti variano con un meccanismo di soli cinque ingranaggi

L'ibrido italiano PER ORA SI VA SU TRE RUOTE

• Il Piaggio MP3 Hybrid è stato realizzato montando un motore di 125 cm³ a quattro tempi a totale controllo elettronico - acceleratore compreso del tipo Ride by Wire - abbinato a un motore elettrico con funzione propulsiva, di generatore e di recupero di energia in frenata. L'aspetto interessante sta nel dimensionamento del propulsore elettrico, che garantisce le prestazioni necessarie, ma con un assorbimento abbastanza contenuto da poter adottare le efficienti batterie al litio. Altro vantaggio della trazione ibrida è la riduzione di consumi e inquinamento: secondo i dati dichiarati, si arriva a 60 km/l con emissioni di CO₂ di soli 40 g/km. Le modalità di funzionamento sono tre. Per le massime prestazioni si utilizza la Hybrid Power, che abbinata, sino al raggiungimento dei 60 km/h motore termico ed elettrico; sopra spinge, invece, solo il motore termico. Questa sinergia, nonostante la massa di 230 kg, consente all'MP3 di districarsi senza problemi nel traffico cittadino e la ripresa rimane abbastanza brillante. La seconda modalità è chiamata Hybrid Charge: qui la trazione è affidata al solo motore termico che, in parallelo, provvede a ricaricare la batteria. Le prestazioni ne



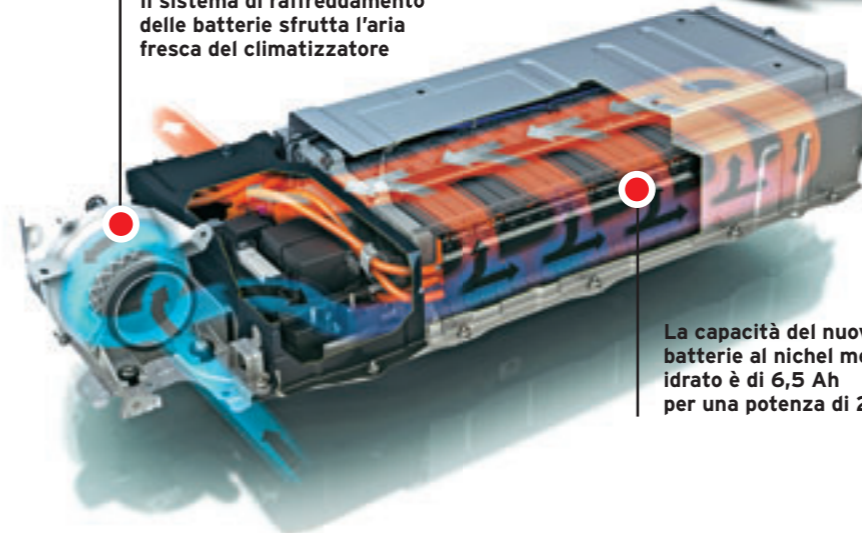
A che punto è l'industria italiana in materia di tecnologia ibrida? In attesa del bicilindrico Fiat elettrico-benzina («Quattroruote» maggio 2009) la Piaggio arriva per prima con uno scooter

risentono e il piccolo 4 tempi fa sentire la sua fatica con un po' di rumorosità e di vibrazioni in più. L'ultima modalità è a pura trazione elettrica (prevede anche la retromarcia). In tal caso il silenzio è assoluto, la velocità si aggira sui 30 km/h, l'autonomia è attorno a 20 km. L'MP3 Hybrid si guida da 16 anni con la patente A e con la B. È già in vendita a circa 9.000 euro chiavi in mano.

LUIGI BIANCHI
DIRETTORE DI «QUERRUOTE»



Il sistema di raffreddamento delle batterie sfrutta l'aria fresca del climatizzatore



La capacità del nuovo pacco batterie al nichel metal idrato è di 6,5 Ah per una potenza di 27 kW

Honda Insight COSÌ UGUALI COSÌ DIVERSE

• Prius o Insight? Il dubbio è legittimo. Perché le due ibride si assomigliano e perché non è così immediato cogliere le intime diversità. Ma anche e soprattutto perché c'è una sostanziosa differenza di prezzo a favore della Honda: 6.000 euro. La ragione è squisitamente tecnica: la Prius è assai più



s sofisticata ed evoluta e per un massimo di due chilometri può muoversi senza l'ausilio del motore termico. La Honda Insight no, perché il motore elettrico si limita ad aiutare quello tradizionale. Anche le prestazioni sono molto diverse: la Prius è maggiormente brillante in virtù di una cinquantina di cavalli in più. Tutto bene, quindi, ma quei 6.000 euro potrebbero influenzare parecchio la scelta.



PROVA SU STRADA

promette 25,6 KM CON UN LITRO IN CITTÀ



LA MENO AMATA DAI BENZINAI

• Il dato è straordinario: quasi 30 chilometri con un litro nel nostro (severo) ciclo urbano. Un risultato superiore alle aspettative e ai dati dichiarati dalla Casa. Non aspettatevi, però, percorrenze così elevate tutti i giorni e in ogni condizione: servono batterie cariche al massimo. Un'eventualità che si verifica dopo una tirata in autostrada e per un tempo limitato di guida nel traffico cittadino. Se, invece, la marcia urbana si protrae più a lungo, le percorrenze si riducono, pur rimanendo irraggiungibili per qualsiasi automobile tradizionale: 22,1 km/l. Facendo la media si ottiene un valore di 25,8 km/litro. E l'autonomia teorica in città è di oltre 1.000 km. La promessa della Toyota è perciò mantenuta.

città



• La spinta propulsiva del motore elettrico è decisiva nelle accelerazioni e nelle riprese: via via che la velocità si stabilizza, rimanendo costante per tratti più lunghi, i vantaggi del sistema ibrido si riducono. E con essi la percorrenza media. Eppure, nel ciclo extraurbano, questa Toyota segna consumi nell'ordine dei 4,7 litri per 100 chilometri. Qui, in effetti, entrano in gioco gli altri accorgimenti messi in campo dalla Prius per utilizzare l'energia in maniera più efficiente: dall'aerodinamica alla scorrevolezza meccanica, passando attraverso tutte quelle soluzioni che contribuiscono a ottimizzare il funzionamento dell'auto. Tant'è che il consumo reale si avvicina parecchio a quello dichiarato e anche in questo caso è migliore di quello di un'auto tradizionale. A differenza del ciclo urbano, sulle strade a più ampio respiro il sistema ha maggiori occasioni per ricaricare le batterie e offrire a lungo le prestazioni migliori.

extraurbano

autostrada



13,7 KM CON UN LITRO

• In autostrada le percorrenze della Toyota Prius crollano: dai risultati straordinari del ciclo urbano e quelli eccellenti nel ciclo extraurbano, si passa a valori normali. Con un consumo di 7,3 litri per 100/km, che equivale a 13,7 chilometri con un litro, la Prius si comporta pressoché come un'auto tradizionale. Ovvero un po' meglio di una millesesi a benzina e un po' peggio di una due litri turbodiesel. Va detto che il nostro ciclo

autostradale è piuttosto duro e prevede anche qualche allungo per completare un sorpasso. In effetti i risultati a velocità costante sono confortanti. Almeno fino ai 130 km/h: da qui in su la richiesta di carburante aumenta parecchio. Meglio rispettare i limiti, quindi. Per dire, se a 140 si fanno i 13,4 con un litro di verde, a 120 si sfiorano i 18: una notevole differenza di consumo per uno scarto di velocità piuttosto basso.

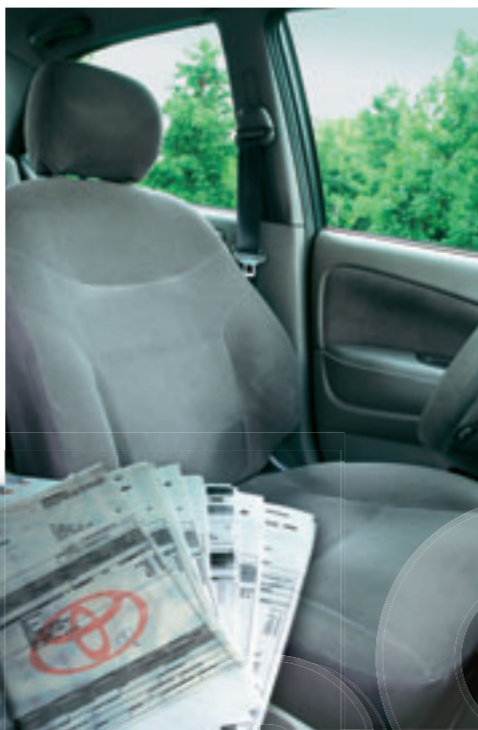
PROMESSA MANTENUTA

ha percorso **25,8 KM CON UN LITRO IN CITTÀ**



PROVA SU STRADA

L'ingegner Piero Ottani è entusiasta della Prius acquistata nel 2003 e con la quale ha percorso 491.348 km. In media ha speso 228 euro ogni 15.000 km per i tagliandi



500.000 KM CON LA PRIMA PRIUS

NESSUNA BRUTTA SORPRESA

«50.000 km con lode» titolammo nell'agosto 2002 il resoconto del test di durata d'un anno con la Prius prima serie. Eravamo, quindi, molto curiosi quando un agente di vendita milanese, da sempre nostro lettore, ci ha contattato per raccontarci il suo mezzo milione di chilometri in poco più di sei anni e mezzo con lo stesso modello. L'ingegner Piero Ottani si è presentato con la documentazione completa della sua vita con la Prius. «Per lavoro ho viaggiato molto in Europa», questo il racconto, «e nei primi tre anni, andando spesso in Svezia, ho macinato 300.000 km, nei tre anni successivi altri 200.000 km. Oltre ai consumi ridotti, da 15 km/l con l'aria condizionata al massimo a 17 km/l con temperature e limiti di velocità svizzeri, mi ha impressionato la durata di tutti i componenti. Il sedile di guida è come nuovo e, grazie all'aiuto della frenata elettrica, dopo 491.348 km ho ancora i dischi originali. Ho cambiato le pastiglie ogni 190.000 km e i pneumatici ogni

85.000 km. Ho fatto sostituire a 245.000 km, per precauzione, la catena di distribuzione del motore a benzina (1.548 euro) e a 467.000 km la marmitta catalitica (1.425 euro) era esausta. A 450.000 km ho cambiato la guarnizione della testa (2.156 euro), ma la colpa è del carrozziere che non mi aveva sostituito a regola d'arte il radiatore dopo un incidente. L'assistenza aveva dimenticato di sostituire le candele, per questo a 280.000 km si sono accese le spie di malfunzionamento motore, che comunque girava bene. Insomma, fino a 400.000 km zero riparazioni, solo una media di 228 euro ogni 15.000 km per i tagliandi». E la parte elettrica? «Perfetta. Lo dice uno che vende motori elettrici e inverter. Unico intervento, dopo sei anni e 471.456 km, la sostituzione delle batterie (2.228 euro) per la rottura di un elemento: il sintomo era l'improvvisa salita di giri del motore a benzina mentre l'auto rallentava».

EMILIO BRAMBILLA

491.348 KM
IN 80 MESI

7.080 EURO
PER **31** TAGLIANDI

8.003 EURO
PER INTERVENTI EXTRA

BATTERIE CAMBIATE
A **471.456** KM

**PROMESSA
MANTENUTA**

promette DI ABBATTERE LA CO₂

UN PRIMATO DI PULIZIA TECNICA

Le emissioni di anidride carbonica (CO₂) sono direttamente legate al consumo. Logico, quindi, che un'auto che consuma poco ne emetta meno di una che consuma di più. La Prius, anche stando ai dati dichiarati dalle Case, è in netto vantaggio sulle alternative tradizionali. Qui a fianco abbiamo messo a confronto i valori delle emissioni di CO₂ di tre berline assimilabili alla Prius 3: la Fiat Bravo 1.4 T-Jet 120 CV, la Toyota Auris 1.3 5 p. Sol e la Volkswagen Golf 1.4 TSI 122 CV. Li avete visti bene? Ecco, la Toyota per la Prius dichiara 89 grammi per chilometro (il 14% meno del modello che sostituisce). Praticamente non c'è confronto. Il dato è stato sostanzialmente confermato anche dai nostri test e nonostante una metodologia diversa: il valore medio relativo alle emissioni durante il ciclo urbano che abbiamo rilevato è pari a 92 grammi per chilometro, contro un dato dichiarato di 90 g/km. Lo scarto rientra nella normalità: di sicuro il costruttore ha scelto il dato migliore, mentre il nostro tiene conto della media. Se consideriamo il nostro risultato migliore, allora il valore delle emissioni passa a 81 grammi per chilometro. Anche in questo caso, dunque, possiamo affermare che la promessa di ridurre le emissioni (effetto serra) è stata mantenuta.



Fiat
Bravo

156 GRAMMI PER CHILOMETRO



Toyota
Auris

136 GRAMMI PER CHILOMETRO



Volkswagen
Golf

144 GRAMMI PER CHILOMETRO

**PROMESSA
MANTENUTA**

emette
92 GRAMMI PER KM



PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)

CONFORT SOSPENSIONI E RUMOROSITÀ

IL VOTO DI QUATTORRUOTE

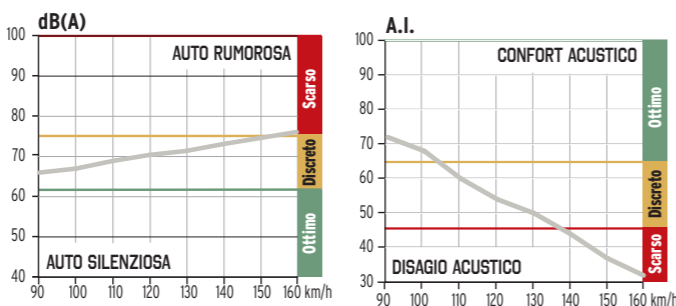
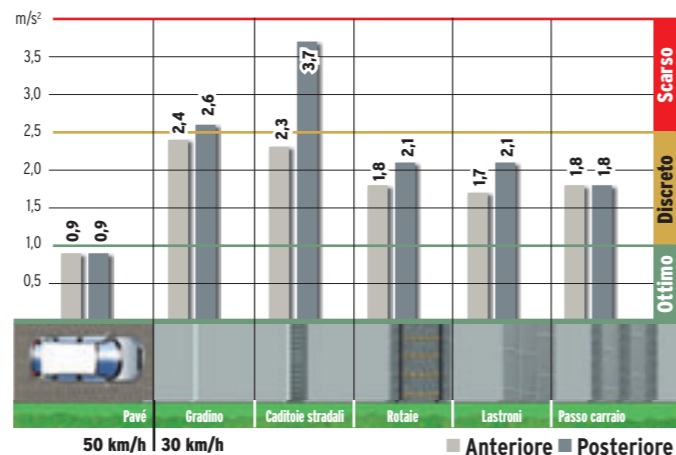
82/100



TOYOTA PRIUS 1.8 HSD EXECUTIVE

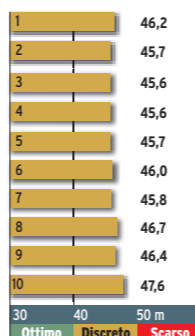
Editoriale Domus Sistema di Qualità certificato

VELOCITÀ E REGIMI		Prius
Massima (km/h)		181,536
Regime a vel. max (giri/min)		-
Regime a 130 km/h (giri/min)		-
CONSUMI - Percorrenze in D		
Velocità in km/h	km/litro	
90	26,8	
100	23,4	
130	15,4	
150	11,7	
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)		12,9/17,5
Rendimento a 100 km/h (%)		34,5
MEDIE D'USO - Percorrenze (autonomia)		
Tipo di percorso	km/litro (km)	
Città	29,4 (1324)	
Statale	21,3 (957)	
Autostrada	13,7 (616)	
Media generale	21,9 (985)	
ACCELERAZIONE		
Velocità in km/h	Tempo in secondi	
0-60	5,0	
0-100	11,3	
0-130	18,9	
0-160	30,6	
400 m da fermo	18,0	
Velocità d'uscita (km/h)	127,0	
1 km da fermo	32,6	
Velocità d'uscita (km/h)	164,1	
RIPRESA IN D - A min/max carico		
Velocità in km/h	Tempo in secondi	
70-100	5,8/6,4	
70-120	10,6/11,8	
70-140	16,8/18,9	
1 km da 70 km/h	28,3	
Velocità d'uscita (km/h)	166,1	
30-60 in III (prontezza motore)	-	
FRENATA - Spazio d'arresto (decelerazione)		
Velocità in km/h	metri (g)	
100 (a min carico a freddo)	46,4 (0,85)	
100 (a max carico a freddo)	46,2 (0,85)	
100 (a max carico a caldo)	47,6 (0,83)	
130 (a min carico a freddo)	76,6 (0,87)	
100 (su asfalto asciutto + pavé)	52,2 (0,75)	
100 (su asfalto bagnato + ghiaccio)	113,8 (0,35)	
RUMOROSITÀ - Indice Articolazione/dB(A)		
Velocità in km/h	A/dB(A)	
130	53,0/71,4	
50 (su pavé)	-/77,1	
50 (su asfalto)	-/60,8	
Massima in accelerazione	-/73,7	
PROVE DINAMICHE - Tenuta di strada e stabilità		
Accelerazione laterale (g)		
Stabilità in curva su asciutto (velocità km/h)		
Cambio di corsia su bagnato (velocità km/h)		
DATI GENERALI RILEVATI		
Diametro sterzata tra muri (m)	11,9	
Giri volante	2,8	
Sforzo volante (kg)	1,9	
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)	4,5	
Prova di parcheggio (m)	5,5	
Capacità bagagliaio (litri)	385	
Massa della vettura in prova (kg)	1.534	
Ripartizione ant.-post. (%)	60-40	



Bene sulle asperità (nel grafico in alto i risultati del test), grazie alle sospensioni abbastanza morbide e ai pneumatici con la spalla alta. Nell'abitacolo arriva un po' di rumore di rotolamento e, accelerando, si sente la voce del motore.

RESISTENZA FRENI Dieci frenate da 100 km/h a pieno carico



Gli spazi d'arresto sono lunghi: è il prezzo da pagare per avere gomme sottili e ad alta scorrevolezza. L'impianto, per contro, non mostra segni d'affaticamento.



PAGELLA	Prius	
POSTO GUIDA	★★★★	Non è la poltrona del Comandante Kirk, ma ci va vicino. Peccato per lo schienale regolabile a scatti.
PLANCIA E COMANDI	★★★★	Fra i telefilm di fantascienza degli anni 80 e il design minimalista giapponese: si convive con tutto.
STRUMENTAZIONE	★★★☆☆	In trasparenza sul parabrezza le info che contano. Tutto il resto fa spettacolo. Applausi pochini, però.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★	Supera la canicola con sistemi innovativi. Ma con un climatizzatore monozona e senza bocchette dietro.
VISIBILITÀ	★★★☆☆	Talmente proiettata nel futuro, che dietro non si vede un granché. Anche davanti, con quei montanti...
FINITURA	★★★★	Progettata maledettamente bene, la Prius. Come le lavatrici di una volta: fatte per durare in eterno.
ACCESSORI	★★★★★	Che cosa volete ancora, che faccia il caffè? Beh, sarebbe un'idea. Pochi optional, ma irrinunciabili.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★★	Come in una botte di ferro: la Prius protegge e previene ai massimi livelli della categoria.
ABITABILITÀ	★★★★☆	Macchina da famiglia, perfetta per due adulti e tre bambini. Oppure anche per altri tre adulti.
BAGAGLIAIO	★★★★	Uno spazio ampio, non molto alto, ma largo, profondo. E sfruttabile. Cubatura: 385 litri.
CONFORT	★★★★☆	Sembra elettrica, verrebbe da dire. Fintanto che non si accelera a fondo, ovvio. Bene sullo sconnesso.
MOTORE	★★★★	Beh, sono i motori della Prius: fluidi, ben accordati, svizzeri. Nel senso che girano come un orologio.
ACCELERAZIONE	★★★	Un dragster è un'altra cosa. Con la Prius, invece, non s'ingaggiano sfide. Meglio soprassedere.
RIPRESA	★★★★	La Prius non ama muoversi di fretta, è un po' così, pigrotta, diciamo. Chi guida si deve adeguare.
CAMBIO	★★★★	Automatico: avanti, indietro, folle e parcheggio, a prova di idiota, insomma. Lento, ma confortevole.
STERZO	★★★★	L'hanno appesantito. Buona notizia perché si sente meglio la strada; cattiva perché si fa più fatica.
FRENI	★★★☆☆	Gli spazi d'arresto non sono proprio all'altezza delle aspettative. La Prius si meriterebbe di meglio.
SU STRADA	★★★★	Gradevole. A patto di guidare in souplesse. Occhio a non esagerare: le gomme eco tengono un po' meno.
CONSUMO	★★★★★	Per scendere sotto i 20 km con un litro bisogna imbullonare il pedale del gas al pavimento. Vince l'oro.
PREZZO	★★★☆☆	Eh, se non fosse per gl'incentivi... I contenuti sono di valore e la qualità ineccepibile, comunque.
GARANZIA	★★★★	Si sta sereni per cinque anni o 160.000 km sulla parte ibrida. Tre anni o 100.000 km su tutto il resto.

★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale 1/2 stella

Fa un effetto strano, la Prius: guidarla ti fa sentire un automobilista migliore. Come se l'attenzione per l'ambiente prendesse il sopravvento sui valori di giudizio tradizionali: le prestazioni, la linea, cose così. No: non ce la sentiamo di consigliare un'auto che parte da 26 mila euro a chi voglia risparmiare subito un po' di benzina, tanta o poca che sia. La Prius si sceglie se il rispetto per l'ambiente è diventato il proprio stile di vita. Allora sì, un sacrificio vale la pena di farlo. E, alla lunga, i conti tornano.

PREGI



Consumo Non c'è auto che si accenti di così poco combustibile. **Accessori** La ricca Executive ha tutto e di più. Ma anche le altre non sono mal messe.

DIFETTI



Freni Le gomme strette fanno consumare poco, ma chiedono un sacrificio ai freni. **Prezzo** Quello dell'esemplare in prova è impegnativo. Il listino, però, parte da 26.000 euro.