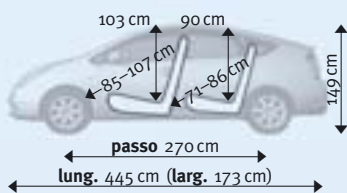


## Scheda tecnica



**larg. int.** ant. 144 cm, post. 142 cm  
**bagagliaio** 352-864 dm<sup>3</sup>  
**pneumatici** 195/55 R 16, min. 195/55 R 16

### Prezzi e modelli

**Auto test:** Toyota Prius Premium II; berlina, 5 porte, 5 posti;  
 Fr. 37 900.- netti (auto sottoposta a test: Fr. 44 000.-)

### Dati tecnici

**Motore a benzina:** trasversale davanti, 4 cilindri in linea, 16 valvole, 2 ACT (catena), 1497 cc, 7,63 CV fiscali, 57 kW/78 CV a 5000/min, 115 Nm a 4000/min

**Motore elettrico:** a magnete permanente, 50 kW/68 CV da 1200 a 1540/min, 400 Nm da 0 a 1200/min, batteria NiMH  
**Trasmissione:** trazione anteriore, cambio a variazione continua

**Peso** in kg (incl. conducente di 75 kg): da 1400 (auto test, 1415), totale ammissibile 1725

### Sicurezza

**Airbag** (6 di serie): davanti, laterali e a tendina  
**ABS, antislittamento (VSC) e assistenza alla frenata:** di serie

### Accessori

Vernice metallizzata: Fr. 600.-  
 Accensione senza chiave, sistema di navigazione, caricatore CD, sistema viva voce per cellulare ecc.: Fr. 5500.-

### Garanzia

3 anni/100 000 km fabbrica  
 8 anni/160 000 km sui componenti Hybrid-Synergy-Drive  
 5 anni assistenza stradale  
**Garanzia antiruggine:** 12 anni (con condizioni)

### Prestazioni

0-100 km/h	sec.	11,1
in 4a:		
da 60 a 100 km/h		6,6
da 80 a 120 km/h		8,6

### Maneggevolezza

**Sterzata** (∅): 11 m  
**Giri del volante:** 3¼

### Importatore

Toyota (Svizzera) SA,  
 5745 Safenwil, tel. 062 788 88 44

## test e tecnica



# L'ibrida un po' diversa



Il cx di 0,26 sottolinea la forma aerodinamica della Prius e rivela la sua tecnologia.

L'automobile ibrida è spesso vista come progetto sperimentale. Un'idea bellamente smentita dalla Toyota Prius II, un condensato di tecnologia pensato per un uso quotidiano. Mentre ancora poco tempo fa il termine «vettura ibrida» stava per produzione in serie limitata a costi

esorbitanti. La Toyota Prius I, molto venduta in Giappone dal 1997, fu una prima risposta prammatica prodotta in qualcosa come 130 000 esemplari. Ora la Prius II supera la precedente in fatto di tecnologia, proponendo allo stesso tempo una vita di bordo paragonabile alle ber-

line familiari come pure uno styling più adeguato al suo patrimonio tecnologico. Se la coda può sembrare un po' pesante, la Prius evidenzia una linea molto aerodinamica che nulla ha a che vedere con quella banale della versione precedente.

Cuore di questo progetto, l'unità motore a propulsione ibrida è stata perfezionata e fornisce ora prestazioni paragonabili a quelle di una berlina ben motorizzata. Il motore elettrico (68 CV) è diventato il propulsore principale. Infatti assicura la partenza che, grazie alla coppia immediatamente disponibile, avviene in modo deciso e morbido. Non appena diventa necessario, il gruppo elettrico viene coadiuvato dal motore 1500 a benzina (78 CV). Questa sinergia viene perfettamente gestita

- + Ottima dal lato consumo e inquinamento
- + Propulsione innovativa, uso semplificato
- + Prestazioni e ripresa consistente
- + Abitabilità e volume utile

- Comfort dei sedili anteriori
- Sterzo dalla scarsa sensibilità
- Visibilità anteriore e posteriore ristretta
- Rumori di rotolamento, sospensioni piuttosto rigide

<b>Abitacolo</b>	★★★★☆
<b>Comfort</b>	★★★★☆
<b>Equipaggiamento</b>	★★★★☆
<b>Prestazioni</b>	★★★★☆
<b>Comportamento</b>	★★★★☆
<b>Sicurezza</b>	★★★★☆
<b>Prezzo</b>	★★★☆☆

Miniaturizzata, la leva del cambio formato «joystick» ricrea un ambiente futuristico.



La consolle centrale controlla molteplici funzioni, dal climatizzatore al cellulare.



Nonostante la posizione rialzata, il bagagliaio garantisce un buon volume di carico.



dalla trasmissione a variazione continua (CVT). Non ci sono contraccolpi né rumori del cambio: la Prius brilla anche nella sua differenza. Il tutto permette spostamenti in città tanto fluidi quanto silenziosi in tutta serenità. Questa constatazione è meno marcata a pieno carico poiché il cambio evidenzia una sensazione di pattinamento e i famosi rumori ti-

picci delle trasmissioni CVT. Nonostante ciò le prestazioni e la ripresa sono molto adeguate. Da notare che quest'auto può viaggiare con motore elettrico su brevi distanze, come ad esempio in un parcheggio sotterraneo. Una possibilità che viene limitata dall'autonomia delle batterie. Con tale condensato tecnologico, la Prius si è accontentata di

5,8 l/100 km sull'insieme del test. Il valore è certamente superiore al ciclo misto (4,3 l), ma comunque notevole per un'auto a benzina di queste dimensioni. Lo stesso discorso vale anche per il basso livello di emissioni nocive.

### Un comportamento all'altezza

La Prius è soprattutto migliorata a livello di comportamento, ora molto più stabile di quello della prima edizione. Un aspetto negativo, lo sterzo offre scarse informazioni in merito al fondo stradale. Le sospensioni invece sono un po' rigide e qualche rumore di rotolamento invade l'abitacolo ben insonorizzato.

La cura dedicata all'abitacolo evidenzia un altro chiaro miglioramento. La leva del cambio stile «joystick» e le schermate «tattili» al centro della plancia vengono a ricordare che ci si trova in un'auto del futuro. L'equipaggiamento completo invece (climatizzatore automatico, tempomat, volante multifunzionale, ecc.) fa della Prius una vettura dei nostri tempi. Come pure i numerosi vani portaoggetti e lo spazio generoso - dimensioni aumentate di 14 cm - dedicato ai passeggeri posteriori. Quelli davanti invece possono lamentarsi del comfort limitato offerto dai sedili nei viaggi lunghi.

Il concetto ibrido della Toyota Prius ha evidentemente raggiunto la maturità. Riesce a ridurre il consumo di una vettura a benzina ai livelli di un diesel. Resta il fatto che il prezzo piuttosto elevato esige dai potenziali acquirenti una certa coscienza ecologica. I tassisti potrebbero comunque essere sedotti da questa vettura molto sobria, indiscutibilmente a proprio agio in città.

Marc-Olivier Herren

## dati tecnici

I resoconti dei test già effettuati sono disponibili nelle agenzie del TCS oppure su Internet ([www.tcs.ch](http://www.tcs.ch))



**Toyota Prius Hybrid II**

Prezzo (Fr.) <sup>1</sup>	37900.-
Cilindrata motore a benzina (cc)	1497
Prestazioni motore a benzina (kW/CV)	57/78
Coppia massima motore a benzina (Nm/min)	115/4000
Magnete permanente (tensione)	500 Volt
Prestazioni motore elettrico (kW/CV)	50/68
Coppia massima motore elettrico (Nm/min)	400/0-1200
Batteria propulsione ibrida (kg), (NI-MH)	39 kg
Consumo misto (misurazione TCS)	4,6 l/100 km
Costi al chilometro (Fr./km) <sup>2</sup>	-73
Valutazione costi di servizio <sup>3</sup>	★★★☆☆

<sup>1</sup> prezzo netto <sup>2</sup> su 15000 km/anno  
<sup>3</sup> costi totali su 180000 km con 15000 km/anno

## Auto ibride: scelta ristretta

Le auto a propulsione ibrida sono ancora rare alle nostre latitudini. In Svizzera la Toyota Prius è stata affiancata quest'anno dalla Honda Civic IMA il cui consumo misto è leggermente superiore (4,9 l/100 km). Meno sofisticata, ma anche meno cara (Fr. 31 000.-) quest'ultima è spinta prevalentemente da un motore 1300 a benzina da 90 CV, sostenuto da un motore elettrico di 14 CV. MOH



Il motore elettrico e il gruppo a benzina 1500 della Prius.

## Check-up TCS

### ■ Insonorizzazione ★★★☆

60 km/h	60 dB (A)
80 km/h	63 dB (A)
120 km/h	70 dB (A)

### ■ Costi

Manutenzione gratuita per una durata di 45 000 km o 3 anni.

#### Intervalli dei servizi

manutenzione (km/mesi)	ore	mano d'opera (Fr.)
15 000/12	0,8	113.-
30 000/24	2,0	282.-

#### Controllo antinquinamento

da solo	70.-
nel piccolo servizio	70.-
nel grande servizio	28.-

#### Spese manodopera per 180 000 km

15 000 km/anno	18,2	4056.-
----------------	------	--------

#### Costi d'esercizio

km/anno	ct./km	Fr./mese	
		fissi	variabili
10 000	97	605.-	204.-
15 000	73	605.-	306.-
20 000	61	605.-	408.-
30 000	49	605.-	611.-
40 000	43	605.-	815.-

#### Tariffa oraria per il calcolo TCS:

Fr. 141.- (UFS), agenzie Toyota da Fr. 85.- a Fr. 161.-

### ■ Valutazione ecologica

monossido di carbonio (CO) ★★★☆  
idrocarburi (HC) ★★★☆  
ossidi d'azoto (NO<sub>x</sub>) ★★★☆

Il tenore dei gas di scarico è stato valutato sul banco di prova dell'EMPA a Dübendorf secondo il nuovo ciclo europeo e a 100, 115 e 130 km/h.

### ■ etichettaEnergia



### ■ Consumo al banco di prova

	(ciclo CE 99/100)		
	urbano	extra urbano	misto
TCS	4,9	4,4	4,6
fabbrica	5,0	4,2	4,3

### ■ Consumo ★★★☆

5,8 l/100 km autonomia 776 km

Serbatoio: 45 litri

Questo test è frutto della collaborazione fra il dipartimento TCS Tecnica e ambiente a Emmen e la redazione «Touring» a Berna.

Tecnica: Robert Emmenegger