



IL TEST-VERITÀ DELLE AUTO PIÙ DISCUSSE SUL WEB (E NON SOLO)

IBRIDE SOTTO LA



TOYOTA PRIUS PLUG IN



LEXUS GS 450H



TOYOTA YARIS HYBRID



CITROËN DS5 HYBRID4

YARIS HYBRID - DA 17.500 €

La tenuta di strada è superba, grazie alle batterie del sistema ibrido che, montate sotto i sedili posteriori, abbassano il baricentro dell'auto. Tutto il resto dell'auto, però, è fatto per minimizzare i consumi a discapito delle emozioni e, un po', anche del comfort. Già a 80 all'ora, infatti, il fruscio del vento si fa sentire (forse ci sono pochi pannelli insonorizzanti per compensare il peso delle batterie) e il motore diventa fastidioso a velocità autostradali per il particolare "cambio epicicloidale" che

lo fa girare ad alto regime. L'acceleratore, poi, è poco sensibile per aiutarvi a guidare pianissimo: ma se vado così lento, anche sulle auto normali ottengo consumi molto più bassi di quelli a cui sono abituato.

Motore: 1.497 cc, 4 cilindri + elettrico **Potenza:** 100 CV **Velocità:** 165 km/h; da 0 a 100 in 11,8" **Consumo medio dichiarato:** 28,6 km/l **Cambio:** epicicloidale E-Cvt **Trazione:** ant. **Bagagliaio:** 286 litri **Misure:** 3,90 x 1,69 x 1,51 m **Posti:** 5 **Peso:** 1.120 kg **Web:** www.toyota.it



LENTE

In America le attaccano su tutti i fronti, eppure le auto ibride, che promettono di tagliare i consumi con la loro tecnologia "bimotore", sono richiestissime. Come stanno davvero le cose?

DI FABIO CARLETTI ED EMANUELE COLOMBO

Parlare di motori è l'argomento più delicato, in questo momento, è l'automobile ibrida. È vantaggiosa oppure no? Sui forum si sprecano le discussioni tra sostenitori e detrattori. E lontano dal web diverse notizie danno della tecnologia ibrida "valutazioni" contrastanti. È un fatto, però, che nei primi mesi del 2012 la Toyota Prius, il modello simbolo della categoria, sia stata la più venduta del mondo.

LA CORTE DICE...

Una ricerca fatta in America tra chi usa le ibride rivela però che pochi, al momento di cambiarla, ne comprerebbero un'altra. Inoltre, sempre negli Usa, 200 mila consumatori infuriati hanno intentato una class action contro Honda perché i consumi della Civic "bimotore" sarebbero molto più alti del dichiarato: 12 chilometri con un litro di benzina invece di 21 secondo Heather Peters, ▶



CITROËN DS5 HYBRID4 - DA 37.050 €

Finiture cromate, linea filante: la Ds5 è bellissima. E ha un allure hi-tech senza pari, per via della console di pulsanti sul "soffitto" che fa sembrare l'abitacolo quello di un jet. A che cosa serve? A molte cose: regolare un display olografico, copiato dagli aerei militari (guarda caso!), che mi fa leggere velocità e altri dati senza farmi perdere di vista la strada, azionare le tendine del tetto trasparente, chiamare un call center in caso di bisogno. Quanto al sistema ibrido, la Ds5 è diversa dalla Yaris: non va a

benzina, ma a gasolio. E poi il motore elettrico non è collegato al diesel, ma direttamente alle ruote posteriori per darmi la trazione 4x4. Il cambio? È robotizzato, come sulle Ferrari di qualche anno fa: divertente.

Motore: 1.997 cc, 4 cilindri + elettrico **Potenza:** 200 CV **Velocità:** 211 km/h; da 0 a 100 in 8,6" **Consumo medio dichiarato:** 24,4 km/l **Cambio:** robotizzato **Trazione:** 4x4 **Bagagliaio:** da 325 a 1.145 litri **Misure:** 4,53 x 1,87 x 1,51 m **Posti:** 5 **Peso:** 1.660 kg **Web:** www.citroen.it



► un'acquirente che ha ottenuto sentenza favorevole, annullata però per un cavillo sulla competenza delle corti. Curioso di verificare la situazione, mi sono messo al volante di tre ibride nuovissime e molto diverse tra loro: una citycar, una berlina sportiva e un'ammiraglia. Ecco che cosa ho registrato provandole.

MI AVVICINO, MA...

La citycar è la nuova Toyota Yaris, che secondo la Casa può fare, in media, 28,6 chilometri al litro. Per provarla vado

in Olanda e sulle stradine di campagna poco fuori Amsterdam faccio 24,4 chilometri litro, andando però molto più piano del normale. Il giorno dopo affronto la città carico di aspettative: Toyota dice che qui la Yaris fa addirittura 32,3 chilometri al litro. Alla partenza cerco di selezionare la modalità per viaggiare solo a batterie e risparmiare al massimo, ma un avviso mi dice che non sono abbastanza cariche: vado in modalità ibrida e alla fine di chilometri al litro ne faccio solo 11,9!

DOV'È L'INGHIPPO?

Il fatto è che nei conteggi delle case pesa tantissimo la poca strada che si riesce a percorrere andando solo a batterie, quindi a consumo "zero". Ma quando le batterie non sono abbastanza cariche è il motore a ricaricarle, riportando i consumi a valori normali. Ne ho la conferma a Milano, salendo su una fiammante Citroën Ds5 Hybrid4 (vedi). In coda riesco a non far accendere il motore a scoppio per quasi due chilometri e la mia media schizza a un fantasmagorico 47,6

chilometri al litro. Appena il traffico consente andature più sciolte, però, il consumo aumenta: mi stabilizzo su 19,2 km/l, un risultato ottimo ottenuto però andando come con la Yaris, molto più piano di quanto farei normalmente. E in autostrada? Alle velocità di legge, con il computer di bordo misuro circa 16 km/l: con un diesel tradizionale farei anche meglio.

NON SOLO ECO

La nuovissima Lexus Gs 450h dà dell'ibrido una interpretazione ancora ►



► **differente:** non vuol creare la nuova regina dell'ecologia, ma rendere meno assetata un'ammiraglia da 250 all'ora. Tra Monaco di Baviera e Kitsbuhel in Austria, percorro in media 10 chilometri con un litro di benzina. Ma sui passi di montagna basta un sorpasso per vedere l'indicatore scendere a cinque. Con un'accelerazione, però, degna di un motore ancora più grande di quello che romba sotto il cofano.

TIRIAMO LE SOMME

La sostanza del discorso è questa: la tecnologia ibrida mi fa consumare pochissimo solo in particolari situazioni e a

bassissima velocità. Una condizione, quella della lentezza, che se rispettata dà consumi sorprendentemente buoni anche con le auto tradizionali. Ma allora conviene o no? Un verdetto autorevole lo trovo sulle tabelle dei costi al chilometro calcolati dall'Acì: mi collego all'indirizzo <http://servizi.aci.it/CKInternet/SelezioneModello>, scelgo per esempio la Auris, una berlina compatta che Toyota vende sia in versione a benzina sia diesel, sia ibrida: dei tre modelli il più conveniente è quello a gasolio. Tra le Citroën Ds5, l'ibrida è la più cara. Se ti fidi dell'Acì... ■



TOYOTA PRIUS PLUG IN - 37.000 € CIRCA

È l'auto simbolo delle ibride moderne (la prima risale addirittura al 1900, la Porsche Semper Vivus). La grande novità dell'ultima versione, in arrivo a settembre, è un cavo e una presa per ricaricare le batterie nel garage di casa e usare la Prius co-

me un'auto elettrica tout-court per 25 chilometri al giorno. Come tutte le ibride Toyota e Lexus ha un trucco che la rende diversa dalle altre: sfrutta le valvole intelligenti per far funzionare il motore in modo più efficiente (si chiama ciclo Atkinson).



LEXUS GS 450H F-SPORT - DA 70.500 €

Lexus è il brand di lusso di Toyota, per cui non mi stupisco di trovare sulla GS 450 h un cambio di tipo "epicicloidale" imparentato con quello della Yaris (vedi), dotato però di un ingranaggio in più per poter raggiungere i 250 all'ora senza penalizzare il comfort. Con la Lexus, sulle autostrade tedesche senza limiti, "veleggio" oltre i 200 quasi in silenzio. Solo premendo l'acceleratore a tavoletta sento un certo rombo, ma il comfort è comunque al top. Sulle curve apprezzo le ruote posteriori ro-

botizzate, che sterzano da sole per aumentare la maneggevolezza. E a bordo mi colpisce il display touch da 12,3" (l'iPad si ferma a 9,7") con cui controllo quasi tutte le funzioni dell'auto. Se solo potessi farcirlo di app...
Motore: 3.456 cc, 6 cilindri + elettrico **Potenza:** 345 CV **Velocità:** 250 km/h; da 0 a 100 in 5,9" **Consumo medio dichiarato:** 16,1 km/l **Cambio:** epicicloidale E-Cvt **Trazione:** posteriore **Bagagliaio:** 482 litri **Misure:** 4,85 x 1,84 x 1,45 m **Posti:** 5 **Peso:** 1.825 kg **Web:** www.lexus.it