

# Una giornata in Area C

## GRAZIE AI DUE MOTORI

**U**na giornata passata a girare per l'Area C. Per chi non è di Milano, spieghiamo subito di cosa si tratta: è una zona a traffico limitato che si espande dal cuore della metropoli lungo la cerchia delle mura spagnole (i Bastioni). Un esperimento del Comune per ridurre la circolazione, abbattere l'inquinamento e incentivare l'uso dei mezzi pubblici. Per raggiungere questi obiettivi molto ambiziosi l'amministrazione di Milano ha intrapreso una strada difficile, ma efficace, facendo pagare un pedaggio per l'ingresso nell'area a tutte le auto. Ma ci sono delle eccezioni: tutte le auto elettriche, quelle a gas e le ibride sono esentate dal pagamento. Ibride come la protagonista di questo test speciale. La Honda Jazz che abbiamo usato per passare avanti e indietro sul porfido del centro, tra i palazzi e le chiese che sono emblemi per il capoluogo lombardo: dalla Borsa al quartier generale delle Poste e Telecomunicazioni, fino alla chiesa di ▶▶

L'utilitaria giapponese, per merito del propulsore *elettrico* che assiste quello a benzina, entra senza problemi nella ZTL milanese (Area C).

Mantenendo *consumi bassi* pur con uno spunto pronto e brillante. Il prezzo non è eccessivo e la **DOTAZIONE** davvero completa



La Jazz ha una linea da piccola monovolume. Il tetto in vetro (di serie) offre una visione panoramica e rende l'abitacolo luminoso.



HONDA JAZZ  
**1.3 HYBRID ELEGANCE**  
**€ 20.450**



guarda il video su:  
[www.panorama-auto.it](http://www.panorama-auto.it)  
sezione video



#### SCHEDA TECNICA

N. cilindri/cilindrata	4 in linea/1.339 cc
Potenza	65 kW (88 CV)/5.800 giri
Motore elettrico	14 CV
Cambio	a variazione continua
Trazione	anteriore
Dimensioni	3,90/1,70/1,53 m
Bagagliaio	303/1.320 dm <sup>3</sup>
Velocità max	177 km/h
Acc. 0-100 km/h	12,6 sec
Consumo misto	22,2 km/l
Autonomia	932 km
Emissioni CO <sub>2</sub>	104 g/km

La Jazz si muove agile in città: il motore è scattante e pronto in ripresa e le misure compatte (3,9 metri) la rendono maneggevole e agile.

► Sant'Eustorgio, dove riposano le spoglie dei Re Magi (Porta Ticinese). Al volante di una delle più tecnologiche utilitarie ci siamo immersi nella storia millenaria della città. Non abbiamo risparmiato alla Jazz il traffico delle sue

come va l'auto. Un "tipo" ideale per circolare all'interno dell'Area C e che può rappresentare la vera differenza per raggiungere gli obiettivi del Comune con un'emissione media di CO<sub>2</sub> di soli 104 grammi. Certo, non è una soluzione to-

ca al quattro cilindri a benzina di 1.339 cc da 88 cavalli di potenza, per un totale di 98. Un buon valore per la categoria. Le due realtà tecniche "dialogano" e, quando sussistono le condizioni, la Jazz viaggia ad emissioni zero con la sola forza del motore elettrico. Lo abbiamo appurato spesso sia in città sia fuori, quando il traffico consente di marciare a velocità costante con un filo di gas. Il display lo conferma e, se siete capaci di guidare con il piede di velluto, nel cruscotto nasce una piccola "foresta" di alberelli (sono 5 al massimo). Un sistema simpatico per stimolare il guidatore a gestire bene l'acceleratore. Guidare diventa un po' come giocare ai videogame: più si è delicati e maggiore sarà la velocità con cui nascono e si sviluppano gli

## Il motore *elettrico da 14 CV* affianca quello a benzina da 88 e abbatte la CO<sub>2</sub>

vie strette, progettate in un'epoca urbanistica molto lontana, quando transitavano solo carrozze e i navigli erano ancora la via di comunicazione principale per le merci. Per quanto la storia milanese sia affascinante noi, durante la prova, abbiamo dovuto occuparci più di

talmente elettrica, non adotta la tecnologia della ricarica plug-in, ma sotto la pelle della Jazz ci sono delle gran belle risorse. Ad esempio un pacco di batterie al nichel-metallo idruro e il motore elettrico IMA (acronimo di Integrated Motor Assist) che, con i suoi 14 cavalli, si affian-



Sopra, la plancia ha un design moderno. Sotto a sinistra, la luce verde segnala che si viaggia solo con il motore elettrico. A destra, la leva del cambio automatico. In basso, il tasto ECON per limare i consumi.



alberelli virtuali nel cruscotto. In caso contrario, inizieranno a cadere le foglie e alla fine ne perderete qualcuno per la strada; male che vada si può ricominciare, basta alleggerire il piede destro. Come conferma che state viaggiando in un "mondo" parallelo rispetto alla tradizionale mobilità a benzina o gasolio, ci sono le colorazioni variabili del quadro strumenti: è verde se state utilizzando la sola energia elettrica oppure blu - con intensità crescente a seconda dell'aumento del consumo - quando si usa prevalentemente il motore a benzina. Insomma tutto è funzionale al risparmio energetico. Nella guida reale l'abbinamento dei due motori si sente facilmente: alla partenza si avverte la spinta corposa del motore elettrico in

abbinamento a quello termico. La risposta all'acceleratore è robusta, ma l'indicatore del consumo non schizza verso l'alto come in un'auto tradizionale. Il merito è anche del cambio CVT, con la possibilità di essere usato in manuale a sette rapporti. I cambi CVT, in realtà, non avrebbero delle marce fisse, ma una infinita possibilità di rapporti, proprio perché la variazione è continua in base a velocità e rotazione del motore. La centralina elettronica può creare le sette posizioni fisse del variatore per offrire al guidatore un vero cambio manuale dagli innesti rapidi e immediati. La selezione dei rapporti è resa ancora più immediata dai paddle al volante, che sono di serie. Ci sono anche due programmi di guida: Drive e Sport. Con la seconda

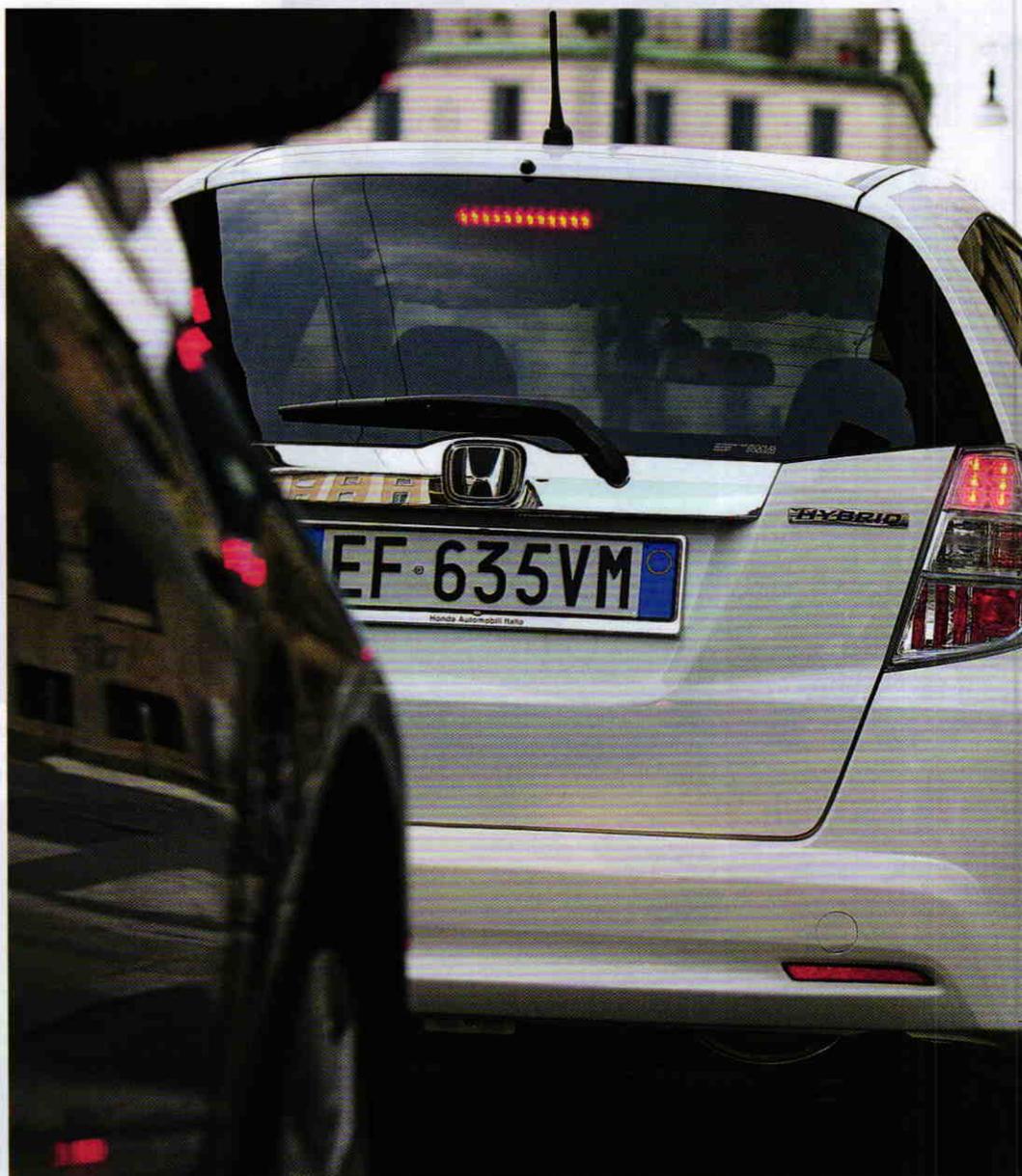
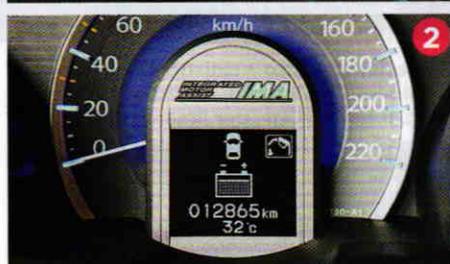


### PRESTAZIONI RILEVATE

ACCELERAZIONE	TEMPO
Acc. 0-100 km/h	12,14 s
Acc. 0-130 km/h	19,94 s
RIPRESA	TEMPO
Ripresa 50-90 km/h in D	5,7 s
Ripresa 90-130 km/h in D	9,97 s
FRENATA	SPAZIO
Frenata 100-0 km/h	41,2 m
Frenata 130-0 km/h	66,1 m
STAZIONE DI SERVIZIO	
Consumo medio	18,9 km/l



Il display al centro del tachimetro indica i consumi istantanei e medi (1), lo stato di carica delle batterie al litio (2). Se si è stati virtuosi nascono dei piccoli alberelli (3).



► opzione, la guida è più brillante, ma si riducono i risparmi perché nelle soste lo stop&start non entra in funzione. Ma non finisce qui: c'è anche la possibilità di inserire la modalità di utilizzo dell'auto "ECON" (con un tasto verde sulla plan-

tore, meno sensibile alle pressioni rapide e prolungate. Sono tutte soluzioni per contenere i consumi, come abbiamo avuto modo di sperimentare nel nostro test in Area C di Milano, in condizioni climatiche davvero impegnative. Nel nostro

ambiente più mite per fare ancora meglio in termini di percorrenze. L'ibrida giapponese richiede però un po' di abitudine con il freno: il sistema IMA è anche un generatore di corrente. Nella prima parte di azionamento del freno entra in funzione solo il generatore e la decelerazione non è repentina come con i freni. Insistendo sul pedale arriva, poi, l'intervento di pinze e dischi e tutto si fa più consistente. Così la tradizionale sensibilità del piede si è un po' persa, ma dopo qualche ora ci si abitua a questa nuova modalità di guida. Dunque, dicevamo, in città la Jazz va proprio bene e non fa rimpiangere i diesel sia per i consumi sia per la prontezza del motore. Ma fuori dalle mura urbane? Beh, anche sulle statali l'ibrido si fa apprezzare per

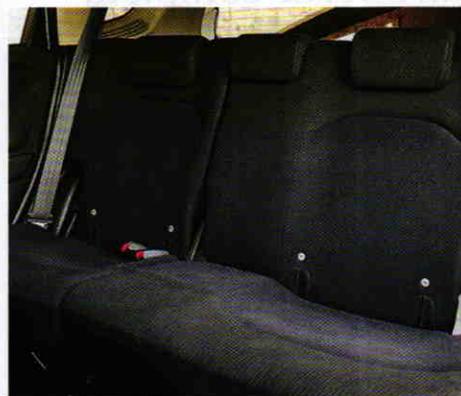
## Nonostante l'uso costante del clima, in città siamo riusciti a **percorrere 18,1 km/l**

cia), così il funzionamento del compressore del climatizzatore viene ottimizzato e nelle soste l'impianto si spegne; ma non solo, questa modalità "super economy" taglia anche la potenza a disposizione, la coppia subisce uno smagrimento del 4% e cambia la mappatura dell'accelera-

zione. Nel nostro caso la temperatura esterna era infatti di 32° C. Nonostante l'uso continuo del clima e il traffico intenso (la città è ancora affollata) siamo riusciti a raggiungere una media di 18,1 km/l. Non è il valore dichiarato, ma ci si avvicina molto. E basterebbe una temperatura am-



Sopra, la Jazz assorbe bene i colpi delle strade lastricate. Sotto, l'abitacolo è molto spazioso, funzionale e versatile.



la prontezza del motore che allunga bene e aiuta a fare sorpassi rapidi. E i consumi restano molto bassi, come confermano gli oltre 20 km/l registrati dai nostri tester. Inoltre il motore riesce anche a divertire, ma attenzione a non disboscare la foresta virtuale!

Solo in autostrada, a velocità di crociera, si perde il vantaggio del motore elettrico. Ma dopo un rallentamento, lui, l'elettrico, è sempre pronto a dare quel "boost" necessario per ritornare a marciare a 130 km/h. Insomma, la nostra Jazz ha dimostrato di essere davvero parca e adatta all'uso in città, anche in quelle dove non si paga per entrare... E i prezzi non fanno paura: il listino parte da 19mila euro con una dotazione per niente ridotta. E c'è la garanzia di tre anni.

### Le percorrenze rilevate

Nel nostro test abbiamo rilevato consumi sempre bassi, nonostante una temperatura ambientale sfavorevole, sempre sopra i 30° C, che ci ha costretto all'uso frequente del clima e ha ridotto il rendimento del motore a benzina.



### LA DOTAZIONE

- ▶ Airbag (6)
- ▶ Cerchi in lega da 15"
- ▶ Clima automatico
- ▶ Computer di viaggio
- ▶ Divano frazionabile e configurabile
- ▶ ESP con assistenza partenza in salita
- ▶ Fendinebbia
- ▶ Isofix
- ▶ Poggiatesta attivi
- ▶ Presa audio aux/USB
- ▶ Radio con cd mp3
- ▶ Sensore luci/pioggia
- ▶ Specchi elettrici e risc.
- ▶ Tetto panoramico in cristallo
- ▶ Volante in pelle reg alt. e prof.

### GLI OPTIONAL

- ▶ Cerchi da 16" € 1.040
- ▶ Vernice metallizzata € 500
- ▶ Navigatore satellitare € 3.484