

Test drive Auris hsd



a cura di Toyota Genetti e Hybrid Synergy Forum

Versione Executive + navi pack
Pneumatici invernali
SP Winter sport 215/45 R 17

Temperatura abitacolo 21,5°C - ECO mode - Climatizzatore spento.

Test svolto il 30-31 ottobre 2010

Tipo di test eseguiti



Test 1 - casa lavoro

Partenza con motore freddo, dalla periferia della città e direzione verso il centro città.

Km percorsi: 24

Consumo: 5.0 - l/100Km

Test 2 - circuito urbano

Percorso completamente urbano con motore caldo, zone a velocità ridotta, con attraversamenti pedonali, semafori e rotatorie.

Rilevamento di sensibilità frenata a bassa velocità, verifica della tendenza ad aumentare la frenata quando il sistema passa da rigenerativo a idraulico a bassa velocità con pedale del freno leggermente premuto.

Rilevamento del comfort acustico su tombini, pavè e buche.

Rilevamento efficienza intervento ABS con frenata su buche e tombini.

Km percorsi: 30.7

Consumo: 4.3 – l/100Km

Test 3 - circuito extraurbano

Velocità compresa tra 50 e 90Km/h.

Rilevamento nella risposta di accelerazione e ripresa nelle immissioni sulla tangenziale e nei sorpassi inserendosi nella scia dei veicoli in sorpasso.

Rilevamento prontezza di risposta nell'erogare potenza per immissione in rotonda (si simula l'ingresso in rotonda, si arriva in prossimità della rotonda, si frena e il termico se acceso si deve spegnere, poi si pigia direttamente l'acceleratore chiedendo piena potenza).

Rilevamento vibrazioni motore quando in rilascio a motore spento l'auto scende sotto la soglia dei 70 Km/h.

Km percorsi: 31.6

Consumi: 4.3 – l/100Km

Test 4 - strade extraurbane di montagna

direzione Merano 2000 a motore caldo.

Rilevamento di consumo batteria nel tratto in salita, rilevamento della tenuta di strada e ripresa sorpassi.

Rilevamento consumi e km percorsi nel tratto a salire.

Rilevamento consumi globali tra salita e discesa.

Rilevamento tenuta di strada e frenata (specialmente in inserimento curve strette) nel tratto a scendere.

Rilevamento delle vibrazioni motore quando in discesa a batteria carica si sfrutta l'azione frenante B e si modula con l'acceleratore.

Km percorsi in salita: 16.4

Consumi in salita: 15.0 – l/100Km

Km percorsi totali: 35

consumi totali: 7.7 –l/100Km

Test 5 - superstrada (Merano - Bolzano)

Velocità compresa tra 90 e 110Km/h

Rilevamento consumi globale andata + ritorno.

Comfort acustico, rotolamento pneumatici e fruscii aerodinamici.

Km totali: 23

Consumi totali: 5.0 – l/100Km

Test 6 - autostrada (Bolzano - Eгна Ora)

Velocità compresa tra 110 e 130 Km/h.

Rilevamento consumi globale andata + ritorno.

Comfort acustico, rotolamento pneumatici e fruscii aerodinamici.

Km totali: 36

Consumi totali: 5.8 – l/100Km

Test 7 - extraurbano + val Senales - Maso Corto 2011 m.

Velocità compresa tra 40 e 90Km/h.

Rilevamento della tenuta di strada, e ripresa nei sorpassi nei tratti in salita con asfalto bagnato.

Rilevamento tenuta di strada e frenata (specialmente in inserimento curve strette e tornanti) nel tratto a scendere su asfalto bagnato.

Prova di controllo trazione su strade innevate.

Km percorsi totali: 101

consumi totali: 6.3 –l/100Km

* * * Recensione * * *

❖ Valutazione generale – corpo vettura.

La vettura in prova ha una linea gradevole, il lieve restyling sulla parte frontale e sul posteriore le conferiscono un'aria più attuale e sportiva, complici anche le ruote in lega da 17".

Lo spazio in abitacolo è abbondante per 4 persone e adeguato per 5. Anche persone di alta statura siedono comode sul divano posteriore, grazie al padiglione abbastanza alto, a differenza della Prius dove persone di alta statura toccano la testa, specialmente nelle fasi di salita e discesa dall'auto.

La visibilità davanti e sui lati è buona, mentre al posteriore è limitata a causa del lunotto di piccole dimensioni, in questo caso i sensori di parcheggio sono ben graditi. Attenzione, i sensori di parcheggio si possono disattivare tramite un pulsante posto vicino alla leva del freno a mano e se non vi ricordate di averli disinseriti rischiate di graffiare o ammaccare il posteriore in fase di parcheggio.

Plancia strumenti di immediata lettura e sempre ben illuminata, comandi sulla console centrale ben distribuiti e anche un utente di bassa statura arriva comodamente a tutti i pulsanti.

Lo strumento circolare di sinistra è l'indicatore di potenza erogata dal sistema ibrido, risulta comodo per gestire al meglio la pressione del piede sull'acceleratore.

Specchietti retrovisori richiudibili elettricamente.

L'impianto di climatizzazione è buono, se si preme il tasto AUTO, il flusso di aria e la velocità della ventola sono gestiti in autonomia, mentre se si vuole attivare il climatizzatore bisogna premere volutamente il tasto A/C, mentre sulla Prius 2 premendo il comando AUTO si attiva obbligatoriamente anche il climatizzatore.

Nota positiva : in modalità AUTO, con il climatizzatore spento il sistema ha selezionato autonomamente il flusso di aria calda verso i piedi ed il parabrezza, ed anche in una giornata piovosa e umida come quella di domenica il vetro anteriore non si è mai appannato, mentre sulla Prius 2 in giornate come quelle è necessario accendere il climatizzatore per evitare che il vetro si appanni anche se si forza il flusso di aria al parabrezza.

La nostra Auris aveva in dotazione un buon impianto stereo integrato con il navigatore, suono pulito e gradevole con la possibilità di regolare i toni alti medi e bassi. Anche a massimo volume le plastiche e gli interni non creano distorsioni o vibrazioni indesiderate.

C'è la possibilità anche del DAB (Digital Audio Broadcasting) però è un ulteriore optional a parte.

Gli interni sono ben assemblati, quasi tutte le plastiche sono di qualità buona, tranne quella della plancia centrale, la penisola dove sono dislocati i comandi clima, i pulsanti EV, ECO e PWR. Qui la plastica è rigida e al tatto e al tocco delle dita restituisce un suono e una sensazione di economicità.

Purtroppo manca una tasca comoda per riporre il telecomando della vettura ed il cellulare, gli unici vani per riporre gli oggetti sono, la tasca della portiera o il vano aperto sotto la plancia del "cambio" (se cambio lo possiamo definire) , ma è così scomodo che alla fine si butta tutto nella tasca della portiera, poi però quando si scende dall'auto spesso ci si dimentica di riprendersi la roba perché è fuori dalla portata della nostra vista.

I gruppi ottici sono buoni ma l'intensità di luce degli anabbaglianti non è tanto differente dalla Prius 2, si potrebbe fare meglio. Bene invece quando si accendono le luci di profondità e gli anabbaglianti rimangono accesi per consentire una migliore illuminazione del manto stradale. La versione Executive offre il sensore automatico di accensione luci, comodo ma, pericoloso !!!!. Il sensore crepuscolare infatti è regolato con una soglia di luce troppo alta e nelle giornate di nebbia con luce diffusa ma visibilità scarsa l'auto rimane a fari spenti lasciando accesi solo i led diurni e in questa modalità non si possono accendere i fari fendinebbia, bisogna ruotare l'interruttore luci da AUTO a luci accese e poi si possono accendere i fendinebbia.

Lo sportello del serbatoio non ha più il pratico gancio (come sulla Prius2) per reggere il tappo del serbatoio quando si fa rifornimento.

Il bagagliaio è piccolo ed ha una forma poco regolare, quindi risulta poco pratico per alloggiare le valigie o borse rigide, si è obbligati spesso ad abbattere parzialmente lo schienale posteriore.

Quella buca di forma irregolare risulta pratica per trattenere le borse della spesa o le piccole cassette di verdura o frutta.

Passiamo ora alla prova su strada.

Abbiamo percorso quasi 300Km tra percorsi cittadini, con semafori, rotonde, strade statali, tangenziali, autostrade e ripide e tortuose strade di montagna.

L'Auris ci ha soddisfatto, comoda, silenziosa e con un bel brio.

❖ **Test 1 (casa – lavoro)**

Con questa prova abbiamo voluto simulare il percorso che mediamente ogni mattina si fa per recarsi al lavoro. Si sale in auto si preme il pulsante di avvio, un paio di manovre per uscire dal garage e si va senza tanto aspettare che il motore endotermico si scaldi e la temperatura esterna è di 5°C. Ci buttiamo in strada e via, qualche chilometro di strada extraurbana con velocità compresa tra 50 e 80 Km/h e poi eccoci in fila per entrare in città o nelle aree industriali, in prossimità delle rotonde ci si butta dentro chiedendo all'ibrido un bello spunto e l'Auris risponde subito con grinta senza indugi. Il motore 1.8 si avvia in un baleno, ma in abitacolo non senti vibrazioni o dondolamenti, senti solo una bella spinta che ti fa balzare davanti a tutti. Il motore ICE lo senti solo quando entra in zona POWER bello rotondo e corposo, ma in abitacolo il suono è sempre ben attutito e non dà mai fastidio. In zona power ci rimani poco perché l'Auris prende da subito una bella accelerazione. Ad ogni rilascio il motore ICE si spegne ma non si avvertono contraccolpi come avviene ogni tanto sulla Prius2.

A conti fatti, dopo 24Km percorsi, il consumo da CdB registra un 5.0 l/100Km.

❖ **Test 2 (circuito urbano)**

Si azzerava il CdB ed il contachilometri e poi si riparte a motore caldo per il percorso urbano.

L'auto scivola tra le strade a 30 Km/h, con una bella silenziosità in abitacolo, persino sul pavè dissestato, le ruote sono ben isolate dalla scocca. La plastica degli interni non scricchiola.

La frenata è sempre buona, tombini, dossi rallentatori o buche non mettono mai in crisi l'impianto frenante. Il sistema passa dal rigenerativo elettrico a quello idraulico senza interruzioni o mancomenti come invece avviene sulla Prius2 che in alcune situazioni, per pochi decimi di secondo sembra quasi che l'auto smetta di frenare.

Le sospensioni sono ben calibrate, assorbono bene e filtrano bene il rumore di rotolamento degli pneumatici e le vibrazioni. Nell'abitacolo infatti non si avvertono vibrazioni del cruscotto o del pianale, anche con le buche più consistenti, ma si sente solo un colpo secco senza rimbalzi e molto ben filtrato. La conferma arriva anche in frenata sulle buche dove l'auto passa da frenata rigenerativa ad idraulica, e l'ABS non interviene mai, segno che le ruote rimangono ben incollate al terreno senza ribalzi e conseguenti bloccaggi. Sotto questo aspetto l'Auris è decisamente migliore della Prius2.

Nelle ripartenze da fermo il passaggio da trazione elettrica a trazione mista, elettrica + ICE è molto ben mixata e il motore ICE non lo avverti mai quando si accende.

Dopo 30.7 Km di rotonde, attraversamenti perdonali, ripartenze in salita e qualche semaforo, il consumo del CdB si attesta a 4.3 l/100Km.

❖ **Test 3 (circuito extraurbano)**

Ogni volta che ci apprestiamo a fare un nuovo test si azzerano CdB e contachilometri.

Imbocchiamo le strade fuori Merano e andiamo verso Bolzano, qui la velocità è più prossima ai 50Km/h di media che ai 90.

Su un tratto di strada piana, portiamo l'auto a 90 Km/h, poi togliamo il piede dall'acceleratore e aspettiamo che l'auto rallenti fino a 50Km/h, aspettando quel faticoso momento in cui sotto la soglia dei 70 l'ICE si accende per un secondo e poi si spegne, di solito sulla Prius2 questa operazione si avverte spesso perché l'auto accelera e rallenta, ma sulla Auris non ce ne siamo proprio accorti, lo rifacciamo ma non avvertiamo nessun dondolamento.

Qui proviamo a forzare l'auto in elettrico EV, ma ogni volta che l'auto supera i 40Km/h la funzione EV si spegne automaticamente. L'auto prosegue in elettrico anche fino a 70Km/h ma la forzatura in EV viene esclusa, anche con batteria quasi completamente carica.

Sempre in questo test, proviamo la tecnica del Pulse & Glide. Se per Pulse & Glide si intende spingere l'auto con il motore ICE e poi scivolare con la sola spinta elettrica, si è facilissimo, ma se per Glide si intende far scivolare l'auto (avanzare) tenendo ICE spento e il motore elettrico in rotazione libera senza assorbire corrente dalle batterie (tutte le frecce dei flussi energetici spente), bè allora è veramente molto difficile. Sulla Auris questo particolare Glide lo si riesce a raggiungere con una posizione millimetrica dell'acceleratore e lo si capisce perché la lancetta dell'indicatore POWER sul cruscotto è prossimo allo zero.

Ma ne vale la pena fissare quella lancetta ? e non accorgervi che l'auto davanti a voi sta frenando o addirittura è ferma per far attraversare un pedone ?

Guidate e lasciatevi guidare dall'HSD, pensa lui a trovare il giusto compromesso ed il minor consumo.

Dopo 31.6Km il Cdb ci segnala 4.3 l/100Km.

❖ **Test 4 (strada extraurbana di montagna)**

In questo test vogliamo affrontare una ripida e lunga salita, per vedere quanto l'Auris sfrutta le batterie.

Da Merano città, si sale fino a Merano 2000. Con una salita di questo genere bisogna premere bene l'acceleratore se si vuole viaggiare con brio e non rallentare la colonna di auto turbo diesel che ti seguono.

La lancetta è sempre in zona Power e questa volta l'ICE lo sentiamo ma ha un tono basso e in auto si può parlare senza alzare la voce. In questa salita Auris conserva le batterie e

le usa solo se chiediamo uno spunto in accelerazione. Insomma arriviamo a Merano 2000 che le batterie sono ancora cariche. Siamo fortunati, sul piazzale in parte libero c'è ancora la neve, bella pressata e liscia, che quasi si fatica a stare in equilibrio. Posiziono l'Auris nel tratto in pendenza e provo a fare una bella partenza in salita. L'auto parte in piena e continua accelerazione, il VSC+ è stato affinato rispetto a Prius2, sulla Auris anche se una o tutte e due le ruote perdono trazione e slittano, la potenza alle ruote non viene mai tagliata bruscamente come accade su Prius, la potenza alle ruote rimane sempre bella vigorosa, il VSC+ si intromette a limitare lo slittamento ma senza mai pinzare bruscamente la ruota che slitta e l'Auris avanza e prende velocità costantemente. Questa soluzione è migliore rispetto a Prius, infatti se ci si trova ad affrontare una lunga salita innevata, con Prius se le ruote iniziano a perdere aderenza il VSC taglia potenza e frena le ruote fino a quando queste non smettono di scivolare e può capitare che l'auto si fermi a metà salita. Con Auris invece il VSC permette sempre un minimo slittamento alle ruote per evitare di arrivare al bloccaggio completo e tenta di conservare quel minimo di spinta che l'auto aveva prima di intraprendere la salita.

Procediamo nella discesa, la frenata rigenerativa è OK, si arriva nei tornanti e si continua a frenare anche dentro la curva, la frenata da rigenerativa passa ad idraulica ma si fatica a percepire quando questo accade, la frenata non si interrompe mai ed è sempre bella lineare.

A batteria piena proseguiamo la discesa usando la funzione Brake (B). Nessuna vibrazione o sussulto dell'ICE, si avverte solo una leggera vibrazione sul lato anteriore destro del cruscotto ma solamente quando ICE ruota rapidamente per incrementare l'effetto di freno motore.

Km percorsi in salita: 16.4

Consumi in salita: 15.0 – l/100Km

Km percorsi totali: 35

consumi totali: 7.7 –l/

❖ **Test 5 (superstrada Merano-Bolzano)**

Ci immettiamo sulla superstrada velocità compresa tra 90 e 110Km/h.

Il comfort acustico in auto è molto buono, asfalto liscio o ruvido che sia. Il rumore di rotolamento delle ruote con gommatura invernale non invade mai l'abitacolo.

A 110Km/h il motore a benzina non lo si avverte quasi, tranne quando premi sul gas se vuoi sorpassare che ti precede.

È più facile sentire il fruscio aerodinamico degli specchietti retrovisori che il rumore degli pneumatici o del motore.

Km totali: 23

Consumi totali: 5.0 – l/100Km

❖ **Test 6 (autostrada Bolzano – Egna ora)**

Velocità compresa tra 110Km/h e 130 Km/h.

Anche a queste andature l'isolamento acustico dell'abitacolo è molto buono, a fatica si sentono gli pneumatici, si avverte invece un po' di più il motore ICE.

Nei sorpassi nessun problema, da 130 Km/h, l'Auris sale a 150 Km/h rapidamente.

Km totali: 36

Consumi totali: 5.8 – l/100Km

❖ **Test 7 (extraurbano + Val Senales)**

Questo test lo abbiamo svolto sotto la pioggia. Dapprima la abbiamo portata sulle statali a 90Km/h e abbiamo potuto apprezzare il buon isolamento acustico sotto la pioggia, i vetri ed il parabrezza hanno un isolamento acustico superiore alla Prius2. Anche il sottoscocca è ben isolato e quando le ruote solcano le pozzanghere il fastidioso rumore in abitacolo è molto smorzato.

Lasciata la scorrevole statale, si svolta per l'arrampicata alla Val Senales.

L'Auris viaggia sbarazzina sulle ripide salite e nei lunghi tunnel in salita, poi la vallata si apre e ci aspettano una lunga serie di tornanti con l'asfalto scivoloso.

Non si poteva chiedere di meglio.

Si piglia a fondo l'acceleratore, massima potenza, la curva arriva velocemente, piede sul freno si imposta la curva e quando si è metà della traiettoria, piede che affonda sull'acceleratore, l'Auris è bella stabile anche sul bagnato, la ruota interna pattina, ma il VSC e lì sempre pronto a limitare lo slittamento, la potenza alle ruote nono viene mai tagliata ma il sistema cerca il punto di equilibrio per dare la massima spinta in uscita dalla curva con la massima efficacia, risultato ? esci da un tornate bagnato in salita e ti ritrovi già a oltre 80 km/h e già devi frenare per tuffarti dentro al prossimo, con i posteriore che ti segue fedelmente senza eccessivi sovrasterzi.

Arrivati al termine della strada, se vuoi continuare a salire devi prendere la funivia, si ma l'Auris dentro proprio non ci stà, però la si potrebbe legare sotto la cabina, e già perche' la funivia della Val Senales può trasportare con apposite imbragature anche delle vetture. Chissà forse la prossima prova la faremo proprio sul ghiacciaio.

Dopo una sosta sulla neve, si ritorna a valle.

La discesa non scherza, bene allora vediamo un po' come si comporta l'Auris nei tornanti a scendere. Qui se si vuole avere una guida sportiva è necessario selezionare la funzione di B con la leva del "cambio", e si perché così facendo arrivate in velocità in ingresso alla curva, la impostate frenando e quando vi apprestate a fare la curva lasciate che sia il freno motore a darvi la giusta traiettoria ed evitare che l'auto finisca in sottosterzo. In questo modo l'Auris HSD si comporterà come fosse una auto tradizionale con il cambio, giocando poi con l'acceleratore avrete la possibilità di correggere la traiettoria, a metà della curva accelerate senza troppo esagerare e ne uscite con una bella spinta.

Insomma mi sono proprio divertito, portando l'Auris al limite del consentito.

Scesi dalla Val Senales, abbiamo fatto ancora un po' di strada statale e di centro abitato, ferdandoci anche nelle aziende agricole a degustare vini e prelibatezze del luogo.

Dopo 101 Km di salite, discese e un po' di sgasate il consumo totale è stato di 6.3 l/100Km.

Si ringrazia Toyota Genetti di Merano, per aver messo a nostra disposizione la Auris HSD Executive per le prove su strada.

Recensione a cura di Matteo Bernardi.





