

AUTO di Maurizio Maggi

VIRTÙ ORIENTALI

Non si è trasformata da ranocchio in principe azzurro ma, perbacco, in confronto alla vecchia la nuova Prius fa un bel passo avanti in quanto a estetica. Anche se l'impostazione da berlina col tetto spiovente e il sederone è rimasta, la linea si è fatta più filante e aggressiva, lo spoiler posteriore le regala un tocco di look sportivo e le fiancate sono meno banali. Tuttavia, è chiaro che nessuno con le rotelle a posto si compra una Prius perché è bella: la vettura della Toyota è il simbolo dell'auto ibrida, che va a benzina ma anche in modalità elettrica, gode degli incentivi statali (e in alcuni casi, pure regionali e comunali) e adesso è ancor più amica dell'ambiente. Le emissioni di anidride carbonica della versione base, infatti, sono scese a 89 grammi al chilometro. La seconda generazione della Prius debutta in Italia a qualche mese dal lancio della sua prima - e finora unica - concorrente, la Honda Insight. La quale costa meno, ha un motore più piccolo (1,3 litri contro 1,8 litri) e non può funzionare in sola modalità elettrica, ma ha la propulsione elettrica che affianca costantemente quella termica. Con la Toyota, invece, ci si può muovere senza l'aiuto del motore a benzina, anche se a bassa velocità e per al massimo due chilometri, e a patto di avere il piede leggerissimo e le batterie al nichel cariche come Usain Bolt sui blocchi di partenza. Guidare "elettrici" ma su una vera macchina



In alto: la Toyota Prius; accanto: un dettaglio dell'interno. In basso: la cee'd

Toyota Prius 1.8

Prezzo: 22.550 (con incentivo statale di 3.500 euro)
 Motore termico: 4 cilindri a benzina, 100 cavalli
 Motore elettrico: sincro a magneti permanenti, 60 cavalli
 Emissioni di Co2: 89 g/km
 Potenza combinata: 136 cavalli
 Velocità massima: 180 km/ora
 Accelerazione da 0 a 100 km/ora: 10,4 sec
 Cambio: automatico a variazione continua
 Consumo medio: 26,3 km/litro
 Lunghezza: 4,46 metri
 Bollo annuale: da 258,00 a 284,00 euro

fa una bella impressione e, specie in città, probabilmente aiuta a mantenere un certo distacco dalla frenesia da traffico e dall'ansia di scattare quando il semaforo diventa verde. Peraltro, se si ha fretta e lo stimolo a consumar poco scolorisce, si può schiacciare il pulsante "power" sulla bella plancia, l'acceleratore diviene più pronto e si dota di un quarto di potenza in più a disposizione dell'accelerazione. Tuttavia, una volta che si è varcato il Rubicone e comprata una Prius, risulterà assai più appagante premere un altro pulsante, dove c'è scritto "EV", e provare, anche per poco,

la libidine delle emissioni zero. Formidabile in città, dove fa 25-27 chilometri con un litro di benzina (pilotando come attente formichine supera i 30), la regina dell'ibrido diventa invece una macchina quasi normale in autostrada, sotto il profilo dei consumi. Sugli allestimenti più costosi

di quella virtuosa giapponese (o come optional a 1.800 euro) c'è un altro jolly in grado di ampliare l'autostima ecologista del proprietario Prius: il pannello fotovoltaico sistemato sul tetto, che consente di alimentare il sistema di aria condizionata anche a motore spento.

Vicini a quota due milioni

Modello	Vendite in Europa	Vendite nel mondo
Prius	140.740	1.330.508
RX400h	45.601	157.382
GS450h	7.821	18.747
LS600h	2.989	17.224
Totale ibride	197.151	1.895.259

Da quando è cominciata la commercializzazione di auto ibride, il gruppo Toyota ne ha vendute quasi 1,9 milioni (dati al 30 giugno 2009) e supererà di stacco i due milioni entro fine anno.

Piccoli trucchi

L'onda lunga dell'ibrido avanza. Ora tocca alla Kia, che sta studiando sia l'accoppiata dell'elettricità con i motori a benzina che con quelli a gasolio. Non arriverà probabilmente prima del 2001, la versione ibrida della cee'd, di cui s'è visto il prototipo al salone di Francoforte. Intanto la vettura prodotta dall'azienda coreana in Europa è stata sottoposta ad un piccolo maquillage, a meno di 3 anni dalla prima generazione. Agli ordini del capo dello stile di gruppo, Peter Schreyer, i designer della Kia hanno lavorato sulla parte anteriore e posteriore, rendendo l'immagine della cee'd più omogenea alle novità della casa, come la simpatica Soul. La griglia davanti e i nuovi scudi paraurti allungano la vettura di un paio di centimetri, nell'allestimento compatto come sulla familiare. Non manca ovviamente l'ormai imprescindibile (in Italia) opzione Gpl, abbinabile a entrambi i motori a benzina.

