

QUATTORUOTE

PROVE SU STRADA

Editoriale Domus

© Copyright , Editoriale Domus S.p.A.

Tutti i diritti riservati, a norma della Legge sul Diritto d'Autore e le sue successive modificazioni.
Ogni utilizzo di quest'opera per usi diversi da quello personale e privato è tassativamente vietato.


Editoriale Domus S.p.A. non potrà comunque essere ritenuta responsabile
per eventuali malfunzionamenti e/o danni di qualsiasi natura connessi all'uso dell'opera.

■ prova **su strada**



HONDA INSIGHT
EXECUTIVE I-PILOT

La **forza**

- 
- 1.339 cm³
 - 4 cilindri a benzina
 - 65 kW (88 CV)
 - Motore elettrico
 - 10 kW (14 CV)
 - Euro 5
 - Bollo: € 167,70
 - € 23.451

sia con te

Due motori (elettrico e benzina) e un computer che insegna a guidare inquinando meno. Dalle prove di consumo il risparmio è attorno al 30%. Il prezzo? Molto interessante



- Velocità max **180,0** km/h • 0-100 km/h **12,2** s
- 70-120 km/h in D **11,8** s • Consumo medio **6,4** l/100 km

Il verde, alla fine, finisce per diventare quasi un'ossessione. Lo si cerca, lo si insegue, per un attimo se ne va e poi, finalmente, ritorna. E tu, al volante, ti senti meglio. Perché sai che hai guidato bene, risparmiando qualcosa e inquinando meno.

Il verde di cui parliamo è la luce che appare dietro al tachimetro digitale della Insight, che vira sull'azzurro, fino al blu pieno, ogni volta che si agisce su acceleratore e freno in modo diverso da come il computer avrebbe fatto se fosse stato al vostro posto. Un po' invadente, se volete, ma utile, davvero molto utile.

L'Insight è piena di queste diavolerie. Girando tra i menu del computer di bordo si trovano i consumi medi delle ultime quattro guidate (messi bene a confronto tra loro), oppure un indicatore di efficienza, con tanto di alberelli stilizzati che crescono o «appassiscono» in funzione dello stile di guida, o, infine, i flussi energetici che s'instaurano tra i due motori e le batterie.

Questa nuova Insight merita attenzione, non c'è dubbio. Innanzitutto per il prezzo, 23.451 euro, che scendono a 20.051 se ci si accon-



IDEALE

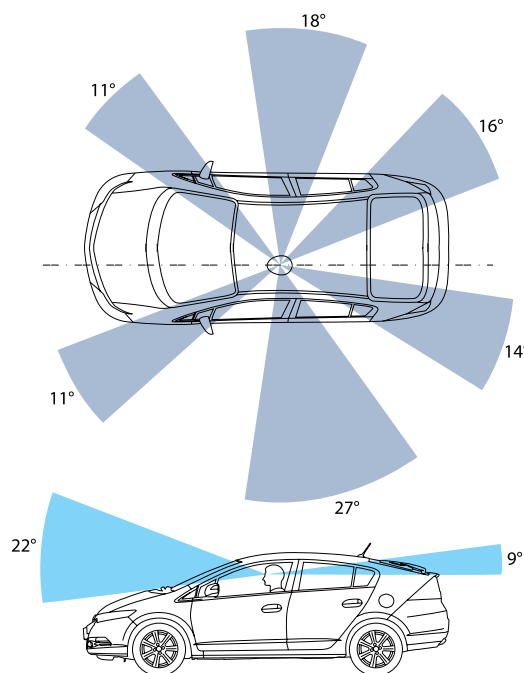
PER IL CX

Il muso, corto e importante, si collega al padiglione senza soluzione di continuità. Per poi terminare in una coda (tronca) alta e rastremata. Perfetta per il Cx, meno per l'abitabilità. Fari posteriori a led



VISIBILITÀ

Angoli bui misurati col laser



Nonostante la linea molto affusolata, la visibilità è abbastanza buona, con qualche problema dietro e di tre quarti. Bene davanti, grazie ai montanti sottili (angoli bui di 11°). Più critica la visibilità tramite lo specchietto interno a causa del lunotto sdoppiato. Mancano i sensori di parcheggio.

Accessori principali (in euro)

> Prezzo di listino	23.451
> Prezzo della vettura provata	23.451
> Airbag guida e passeggero	di serie
> Airbag laterali anteriori	di serie
> Airbag a tendina	di serie
> Antifurto con allarme	di serie
> Attacchi Isofix	di serie
> Autoradio con CD e ingressi Usb/iPod/Aux	di serie
> Bluetooth con comandi vocali	di serie
> Cambio automatico	di serie
> Cerchi di lega	di serie
> Climatizzatore automatico	di serie
> Controllo elettronico della stabilità (Vsa)	di serie
> Fari allo xeno	-
> Fari di svolta	-
> Fendinebbia	di serie
> Interni di materiale pregiato	-
> Navigatore satellitare (touch screen)	di serie
> Regolatore di velocità	di serie
> Retrovisori regolabili, riscald. e ripieg. elettr.	di serie
> Sedile guida regolabile in altezza	di serie
> Sedili anteriori regolabili elettricamente	-
> Sensori di parcheggio	-
> Sensori luci e pioggia	di serie
> Sensori pressione pneumatici	-
> Tetto apribile elettricamente	-
> Vernice metallizzata	420
> Volante regolabile in altezza e profondità	di serie
> Volante sportivo e pomello cambio di pelle	di serie

In rosso: presente su vettura provata.



tenta della versione base (comunque ben equipaggiata). Da cui si devono sottrarre gli ecoincentivi (3.500 euro) più eventuali altri 1.500 euro se si rottama una vecchia auto. Totale 15.051 euro, prezzo che può scendere ulteriormente se si sfruttano anche le riduzioni previste dalle singole Regioni per le auto ibride.

E adesso vediamo com'è fatta questa Insight. Il motore elettrico, molto piccolo e compatto (eroga solo 13,6 CV, ma ha uno spessore di appena 3,5 cm), è calettato sull'albero motore del benzina. I due propulsori, pertanto, girano sempre insieme, trasmettono la coppia motrice (combinata) a un cambio a variazione continua Cvt e, quindi, alle ruote anteriori. La gestione dei due motori è affidata a un vero e proprio computer che, in funzione delle richieste del guidatore, decide come (e quando) utilizzarli. Per brevi tratti, se è richiesta una coppia motrice minima (per esempio, durante una marcia in colonna a 30-40 km/h) la Insight può procedere anche con il solo propulsore elettrico. In questo caso il sistema Vcm (Variable cylinder management) provvede a chiudere ermeticamente le



Premete il **tasto Econ** e seguite l'**occhio magico**



UN SALTO NEL FUTURO

In alto: la plancia un po' da «Guerre stellari» con la parte centrale orientata e la strumentazione divisa in due parti.

Qui sopra: la visualizzazione dei flussi di energia (1), l'ideogramma che avvisa che è stata attivata la funzione Econ (2) e il punteggio finale (3)

camere di combustione del motore a benzina per limitare le perdite di trascinamento (i quattro cilindri diventano altrettante molle ad aria). In ogni caso, ogni volta che si rallenta o si frena, il motore elettrico si trasforma in un generatore di corrente elettrica che ricarica le batterie. E così una parte dell'energia che normalmente viene dissipata dai freni viene rimessa in circolo e, quindi, riutilizzata.

RAZIONALE E AERODINAMICA

Messa fortunatamente da parte l'esperienza stilistica della precedente Civic Hybrid, la Insight sfoggia finalmente una linea più mo-

derna. È una monovolume pura, se la guarda di lato è un semifuso quasi perfetto. Questa forma assicura tanto spazio all'interno, a fronte di un coefficiente di penetrazione molto basso, inferiore a 0,30 secondo i nostri calcoli, anche se la Honda, curiosamente, non dichiara alcun valore. Quattro ampie porte danno accesso a un abitacolo ultra moderno, piacevole, accattivante. Su tutto domina la plancia, dal design inconsueto e con la parte centrale - dove trova posto il sistema multimediale - orientata verso il guidatore.

> continua a pagina 156



ERGONOMIA E DESIGN

Uno dei due paddle del cambio (solidali con il volante) e i pulsanti del cruise control (razza destra). La leva del cambio automatico Cvt (sopra) e, qui a sinistra, i comandi del «clima»

UN ALBERELLO PER NON INQUINARE

Il tasto Econ, a sinistra, attiva una serie di funzioni che permettono di consumare e inquinare meno. A destra: ecco quel che si vede attraverso lo specchietto retrovisore interno



Così scoprirete se state **guidando bene**



IL COLORE DÀ UNA MANO

Lo sfondo del tachimetro passa dal verde brillante al blu intenso, a seconda dello stile di guida più o meno ecologico. Foto 1: frenata brusca, l'energia si dissipa sui freni. Lo sfondo è blu e la barra dell'indicatore centrale è a sinistra. Foto 2: frenata corretta, buona parte dell'energia ricarica le batterie, lo sfondo è verde e la barra rimane attorno allo zero. Foto 3: troppo gas, lo sfondo è blu e la barra tutta a destra: si sta usando più energia del dovuto. Foto 4: accelerazione corretta

Partenza da **Milano 1° giorno** h 7.00



Velocità media
17,8 km/h

🌿 **Insight**
7,0 l/100 km
▶ **Auto B**
10,1 l/100 km

Bergamo 1° giorno h 9.00



Velocità media
13,4 km/h

🌿 **Insight**
8,6 l/100 km
▶ **Auto B**
10,3 l/100 km

Verona 1° giorno h 11.30



Velocità media
9,8 km/h

🌿 **Insight**
9,1 l/100 km
▶ **Auto B**
14,3 l/100 km

Mantova 1° giorno h 12.30



Velocità media
25,4 km/h

🌿 **Insight**
6,8 l/100 km
▶ **Auto B**
9,5 l/100 km

Bologna 1° giorno h 15.30

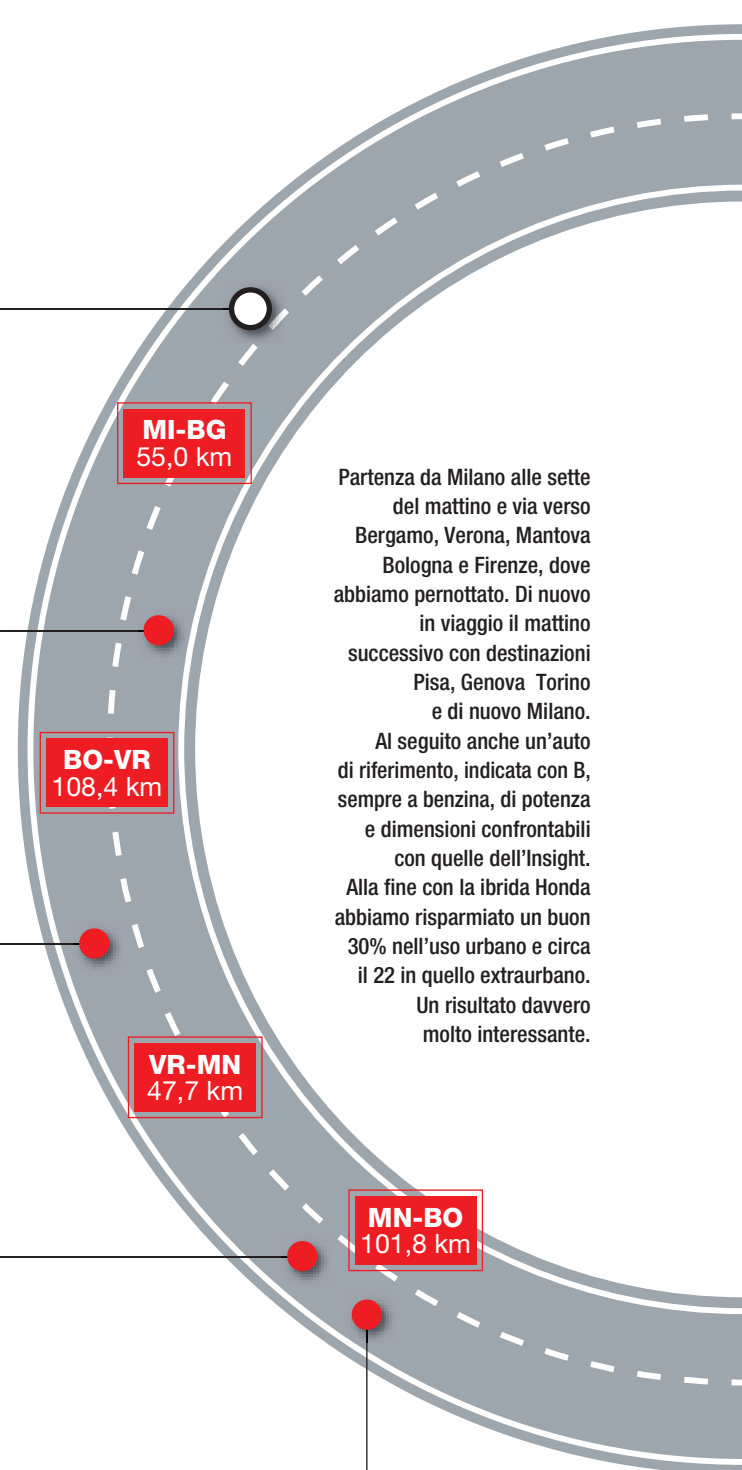


Velocità media
11,9 km/h

🌿 **Insight**
9,3 l/100 km
▶ **Auto B**
13,7 l/100 km

L'INSIGHT IN GIRO

Un test speciale attraverso nove città



Partenza da Milano alle sette del mattino e via verso Bergamo, Verona, Mantova, Bologna e Firenze, dove abbiamo pernottato. Di nuovo in viaggio il mattino successivo con destinazioni Pisa, Genova, Torino e di nuovo Milano.

Al seguito anche un'auto di riferimento, indicata con B, sempre a benzina, di potenza e dimensioni confrontabili con quelle dell'Insight. Alla fine con la ibrida Honda abbiamo risparmiato un buon 30% nell'uso urbano e circa il 22 in quello extraurbano. Un risultato davvero molto interessante.

PER L'ITALIA

per vedere quanto si risparmia

I numeri del test

Distanza complessiva
1.147 km

Consumo medio urbano
(nove città)

Insight
7,6 l/100 km

► **Auto B**
10,8 l/100 km

Consumo medio extraurbano

Insight
5,8 l/100 km

► **Auto B**
7,4 l/100 km

TO-MI
142,1 km

Velocità media
12,3 km/h

Insight
9,5 l/100 km
► **Auto B**
13,6 l/100 km

Torino 2° giorno h 17.00



GE-TO
156,6 km

Velocità media
28,2 km/h

Insight
4,9 l/100 km
► **Auto B**
7,5 l/100 km

Genova 2° giorno h 12.30



PI-GE
160,8 km

Velocità media
16,3 km/h

Insight
7,4 l/100 km
► **Auto B**
9,9 l/100 km

Pisa 2° giorno h 9.00



FI-PI
116,3 km

Velocità media
19,5 km/h

Insight
7,1 l/100 km
► **Auto B**
9,1 l/100 km

Firenze 1° giorno h 19.00



BO-FI
101,3 km

■ prova **su strada** Honda Insight Executive i-Pilot

> segue da pagina 152

L'Insight è un'auto che può riservare non poche (piacevoli) sorprese se interpretata nel modo giusto. La guida, in sé, non richiede alcuna accortezza: cambio in Drive e via con l'acceleratore. Ma presto ci si accorge che sfidare il computer sul piano del risparmio energetico diventa quasi una questione di principio. O un gioco, se preferite. Guidata in questo modo la Insight dà il meglio. I due motori collaborano alla perfezione, l'andatura è incredibilmente morbida e il confort eccellente. Tra il gioco e la sfida, abbiamo percorso parecchi chilometri e alla fine abbiamo risparmiato un bel 20-30% rispetto a un'auto tradizionale a benzina di pari caratteristiche, come s'è visto nella prova speciale delle pagine precedenti.

Se, invece, si esce dalle condizioni ideali d'uso, la Insight mostra qualche (accettabile) limite rispetto alle altre «medie». Le prestazioni massime sono discrete, ma per ottenerle bisogna dar fondo a tutte le risorse del piccolo motore a benzina che, complice il cambio Cvt, diventa parecchio rumoroso oltre i 4.000 giri/min. In altre parole assai poco gradevole. Allo stesso modo lo sterzo e le sospensioni mostrano chiaramente di non essere stati progettati per una guida veloce, ma per fortuna c'è il Vsa (di serie su tutte le versioni) a tenere sotto controllo l'assetto ogni volta che si esagera.

In definitiva meglio premere di nuovo il tasto Econ, che attiva una serie di funzioni specifiche per limitare il consumo e l'inquinamento, e tornare a guidare in modo ecocompatibile. Non crediate di aver chiuso i vostri conti con l'ecologia sfilando la chiave, perché l'Insight vi saluta con una pagellina: un alberello più o meno fiorito, che occhieggia dal solito display, vi dice se e quanto siete stati bravi.

Testo di Marco Perucca Orfei

IL MOTORE ELETTRICO è calettato sullo stesso albero del benzina. Quando la richiesta di coppia è minima, il secondo si spegne e l'Insight procede solo a elettricità

IL MOTORE PRINCIPALE è un 1.300 a benzina. Quando funziona solo l'elettrico il Vcm (Variable cylinder management) chiude ermeticamente le camere di scoppio



IL CAMBIO AUTOMATICO è un Cvt a rapporto variabile. Può essere utilizzato anche manualmente con sette marce



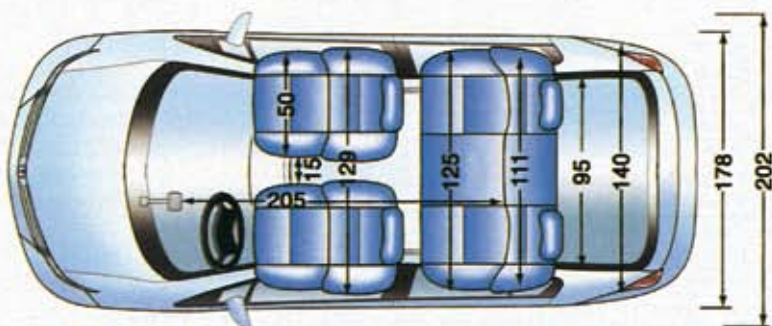
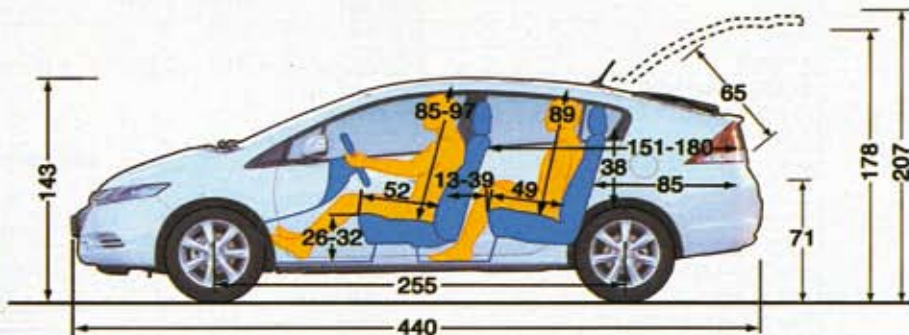


DOPPIO FONDO Sotto il piano di carico, dove di solito c'è la ruota di scorta, ci sono le batterie che alimentano il motore elettrico. In caso di foratura ci si deve accontentare di un kit di riparazione, utile solo per fori di pochi millimetri

ABITABILITÀ • Misure in centimetri



Davanti si sta bene, mentre chi siede dietro è costretto a qualche rinuncia perché lo spazio sopra la testa non è tantissimo. Il bagagliaio ha dimensioni paragonabili a quelle di una buona «media»: 371 litri, ben sfruttabili grazie alla possibilità di ribaltare gli schienali posteriori.



Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Honda Insight 1.3 16V Executive i-Pilot

• **Motore termico:** anteriore trasversale - 4 cilindri - Alesaggio 73,0 mm - Corsa 80,0 mm - Cilindrata 1.339 cm³ - Rapporto di compressione 10,8:1 - Basamento, blocco cilindri e testa in lega leggera - 2 valvole per cilindro - 1 asse a camme in testa (catena) fasatura variabile Vcm (variable cylinder management) - Potenza max 65 kW (88 CV) a 5.800 giri/min - Coppia max 121 Nm a 4.500 giri/min - Iniezione elettronica. • **Motore elettrico:** trifase con magneti permanenti - Potenza max 10 kW (13,6 CV) - Coppia max 78 Nm - Tensione di alimentazione 100,8 V - Alimentazione con batterie al Nichel Metal Idrato (7 moduli da 12 elementi da 1,2 V) - Capacità 5,75 Ah. • **Trasmissione:** trazione anteriore - Cambio automatico Cvt a controllo elettronico, con

possibile utilizzo manuale sequenziale a 7 marce. • **Pneumatici:** 185/55 R 16 83 H, cerchi 6J; vettura provata con Bridgestone Turanza ER370 - Kit di riparazione. • **Corpo vettura:** 5 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti (schema MacPherson), molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote interconnesse - Freni a disco, anteriori autoventilanti, Abs e Vsa - Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico - Serbatoio 40 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,550 m - Carreggiata anteriore 1,480 m - Carreggiata posteriore 1,460 m - Lunghezza 4,395 m - Larghezza 1,695 m - Altezza 1,425 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 1.204 kg, a pieno carico 1.650 kg - Bagagliaio 408 dm³. • **Prodotta a:** Suzuka (Giappone).

CAMBIO DI CORSIA • Su asfalto bagnato



È la prova in cui l'Insight se la cava meglio. Passa fluida tra i birilli e non mette mai in difficoltà il pilota. Il merito è anche dell'Esp, preciso e puntuale negli interventi. Sull'asciutto, invece, il sovrasterzo è marcato e non sempre facile da controllare.

PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

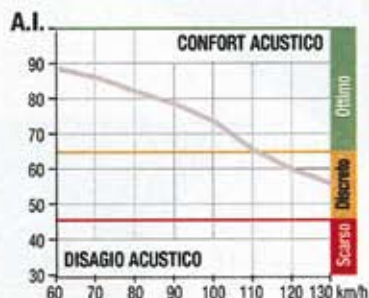
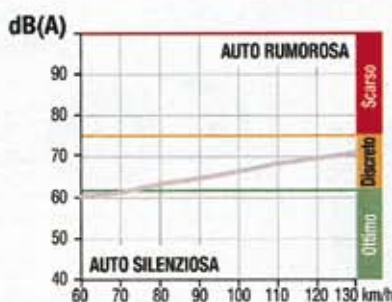
VELOCITÀ E REGIMI		Insight
Massima (km/h)		180,006
Regime a vel. max (giri/min)		-
Regime a 130 km/h (giri/min)		-
CONSUMI - Percorrenze in D		
Velocità in km/h		km/litro
90		22,1
100		20,1
130		13,8
140		11,9
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)		14,3/19,4
Rendimento a 100 km/h (%)		30,7
MEDIE D'USO - Percorrenze (autonomia)		
Tipo di percorso		km/litro (km)
Città		16,4 (656)
Statale		17,9 (714)
Autostrada		12,0 (482)
ACCELERAZIONE		
Velocità in km/h		Tempo in secondi
0-60		5,3
0-100		12,2
0-130		21,5
0-160		-
400 m da fermo		18,4
Velocità d'uscita (km/h)		121,9
1 km da fermo		34,0
Velocità d'uscita (km/h)		151,0
RIPRESA in D - A min/max carico		
Velocità in km/h		Tempo in secondi
70-100		6,3/7,4
70-120		11,8/13,9
70-140		20,9/24,9
1 km da 70 km/h		29,5
Velocità d'uscita (km/h)		151,4
30-60 in III (prontezza motore)		-
FRENATA - Spazio d'arresto (decelerazione)		
Velocità in km/h		metri (g)
100 (a min carico a freddo)		41,6 (0,95)
100 (a max carico a freddo)		43,0 (0,91)
100 (a max carico a caldo)		43,6 (0,93)
130 (a min carico a freddo)		71,5 (0,93)
100 (su asfalto asciutto + pavé)		53,0 (0,74)
100 (su asfalto bagnato + ghiaccio)		116,9 (0,34)
RUMOROSITÀ - Indice Articolazione/dB(A)		
Velocità in km/h		AI/dB(A)
130		56,5/70,8
50 (su pavé)		-/77,9
50 (su asfalto)		-/62,3
Massima in accelerazione		-/78,7
PROVE DINAMICHE		
Tenuta di strada e stabilità		
Accelerazione laterale (g)		-
Stabilità in curva su asfalto asciutto (velocità km/h)		101,0
Cambio di corsia su asfalto bagnato (velocità km/h)		92,0
DATI GENERALI RILEVATI		
Diametro sterzata tra muri (m)		11,0
Giri volante		3,3
Sforzo volante/frizione (kg)		1,6/-
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)		5,0
Angolo visuale orizzontale su 360°		263°
Prova di parcheggio (m)		5,1
Capacità bagagliaio (litri)		371
Massa della vettura in prova (kg)		1.328
Ripartizione ant.-post. (%)		59-41

CONFORT SOSPENSIONI • Su percorso sconnesso



Nel complesso l'Insight è un'auto comoda, anche se non ama molto i fondi più sconnessi. Come si può vedere dal diagramma a sinistra, le accelerazioni che arrivano al conducente sono abbastanza elevate.

CONFORT ACUSTICO • Rilevazioni a velocità costante



È un'auto silenziosa, anche se alle andature autostradali la rumorosità dei pneumatici è abbastanza evidente. I grafici, che riportano le rilevazioni a velocità costante, confermano le sensazioni. Decisamente rumorosa, invece, quando s'affonda l'acceleratore: la colpa è anche del cambio Cvt, che tiene il motore ad alto regime per tutto l'arco dell'accelerazione.

RESISTENZA FRENI

Dieci frenate da 100 km/h a pieno carico

1	43,0
2	43,3
3	43,5
4	44,1
5	43,4
6	43,3
7	43,7
8	43,3
9	43,6
10	43,6

30 40 50 m
Ottimo Discreto Scarso

La forza frenante rimane inalterata lungo l'arco dell'intera prova. A fine test non s'allunga neppure la corsa del pedale.



Pregi

- Consumi molto bassi
- Prezzo interessante
- Guida rilassante

Difetti

- Sterzo migliorabile
- Visibilità posteriore
- Manca la ruota di scorta



Il voto di QUATTORRUOTE

80/100

PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale ½ stella

	Insight	
POSTO GUIDA	★★★★☆	Inaspettatamente sportivo con piano di seduta basso e volante quasi verticale (regolabile in altezza e profondità). Sedile ben profilato, giustamente rigido, confortevole anche dopo molte ore di guida. Ampie regolazioni.
PLANCIA E COMANDI	★★★★	Design originale, molto moderno con i comandi ben ordinati e suddivisi per funzione. La parte centrale, che incorpora il sistema multimediale, è orientata verso il guidatore. Pratici anche i numerosi comandi al volante.
STRUMENTAZIONE	★★★★☆	Molto bella, avveniristica, abbina nel migliore dei modi la tecnologia digitale con quella analogica. Utilizza anche i cambiamenti di colore per suggerire informazioni al guidatore. Qualche problema di visibilità.
CLIMATIZZAZIONE	★★★	Il «clima» automatico è di serie. L'impianto è progettato per assorbire un'energia minima e, in modalità Econ, costringe a qualche rinuncia perché si arresta a ogni stop del motore. Mancano il bi-zona e le bocchette dietro.
VISIBILITÀ	★★★★☆	Nonostante la forma affusolata della carrozzeria, la visibilità è abbastanza buona. Più critica quella attraverso lo specchietto retrovisore a causa del lunotto suddiviso in due parti. Mancano i sensori di parcheggio.
FINITURA	★★★★☆	L'Insight è un'auto ben costruita e a bordo ci si trova subito bene: l'ambiente è piacevole e c'è attenzione ai particolari. I materiali sono di buona qualità. Ben realizzata, soprattutto, la selleria. Curato il vano bagagli.
ACCESSORI	★★★★	La versione Executive i-Pilot è la più cara e lussuosa. Per contro offre una ricca dotazione di accessori, che comprende anche un sistema multimediale con schermo touch screen e comandi vocali. Manca la ruota di scorta.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★	L'equipaggiamento è quello standard per le auto di questa categoria: due airbag frontali, due laterali più quelli a tendina che si estendono fino ai posti posteriori. Il Vsa (Vehicle stability assistant) è di serie su tutte le versioni.
ABITABILITÀ	★★★★☆	Molto bene davanti, meno dietro, dove la forma rastremata del tetto limita lo spazio in altezza. Morale: dietro viaggiano comode soltanto persone di statura non superiore alla media. Quinto posto solo per brevi tragitti.
BAGAGLIAIO	★★★★☆	371 litri a filo della cappelliera cui si aggiunge un piccolo vano sotto il piano di carico. Schienali ribaltabili e forma regolare consentono di sfruttarlo al meglio. Soglia di carico a quota 71 cm.
CONFORT	★★★★☆	Il quattro cilindri è quasi inavvertibile nell'uso normale. L'elettrico, poi, è come non averlo. In autostrada prevale il rumore dei pneumatici. Pochi fruscii aerodinamici. Solo in piena accelerazione il rumore diventa fastidioso.
MOTORE	★★★★	O meglio i motori: il benzina eroga 88 cavalli ed è molto regolare. Gradisce poco gli alti regimi, ma è estremamente parco nei consumi. Quello elettrico ne ha altri 14, che si aggiungono a quelli del benzina.
ACCELERAZIONE	★★★	La Insight non è nata per scattare al semaforo. Volendo, però, si muove con una certa agilità. Lo 0-100 km/h in 12,2 secondi è un risultato da non buttare. Con l'automatico basta schiacciare e attendere.
RIPRESA	★★★★	Con quasi 200 Nm di coppia complessiva e il cambio automatico Cvt, riprendere non è mai un problema. Il passaggio 70-120 km/h si conclude in poco più di 11 secondi, un buon risultato. Molto regolare nell'uso comune.
CAMBIO	★★★★	Quest'ultima versione è migliorata sotto molti punti di vista. È più efficiente e meglio gestita dall'elettronica. Si può utilizzare pure manualmente (sette marce), anche se, in definitiva, non ha molto senso su quest'auto.
STERZO	★★★	Il servo elettrico lo rende piacevolmente leggero in città (1,6 kg da fermo). Il comando, però, non brilla né per precisione (c'è un certo vuoto attorno allo zero) né per progressione (si avverte un marcato secondo tempo).
FRENI	★★★★☆	Da 100 km/h la Insight si ferma in 41,6 metri, un buon risultato. Gli spazi, tuttavia, si allungano un po' sui fondi ad aderenza differenziata e in condizioni di massimo carico. Nessun accenno di fading.
SU STRADA	★★★★☆	Comportamento sottosterzante. L'Insight risente parecchio dei trasferimenti di carico, che possono provocare variazioni d'assetto (da sotto a sovrasterzante), controllate in ogni caso dall'elettronica. Bene sul bagnato.
CONSUMO	★★★★★	Non c'è dubbio, consuma davvero poco. Merito dell'ibrido, ma anche di una cura maniacale per ogni dettaglio che possa far risparmiare carburante. Mediamente si fanno 16-18 km/l. Con un po' di attenzione anche 20.
PREZZO	★★★★★	La Executive i-Pilot è la più cara, costa 23.451 euro. La gamma parte da 20.051, un prezzo davvero interessante, a cui si aggiungono gli incentivi statali (3.500 euro) e quelli previsti dalle Regioni. Un'occasione da non perdere.
GARANZIA	★★★★	Tre anni (o 100.000 km) sull'intera vettura, che salgono a otto (o 160.000 km) per la parte ibrida. Non è tutto: tre anni per difetti alla verniciatura, cinque per l'impianto di scarico e 12 per la corrosione passante.