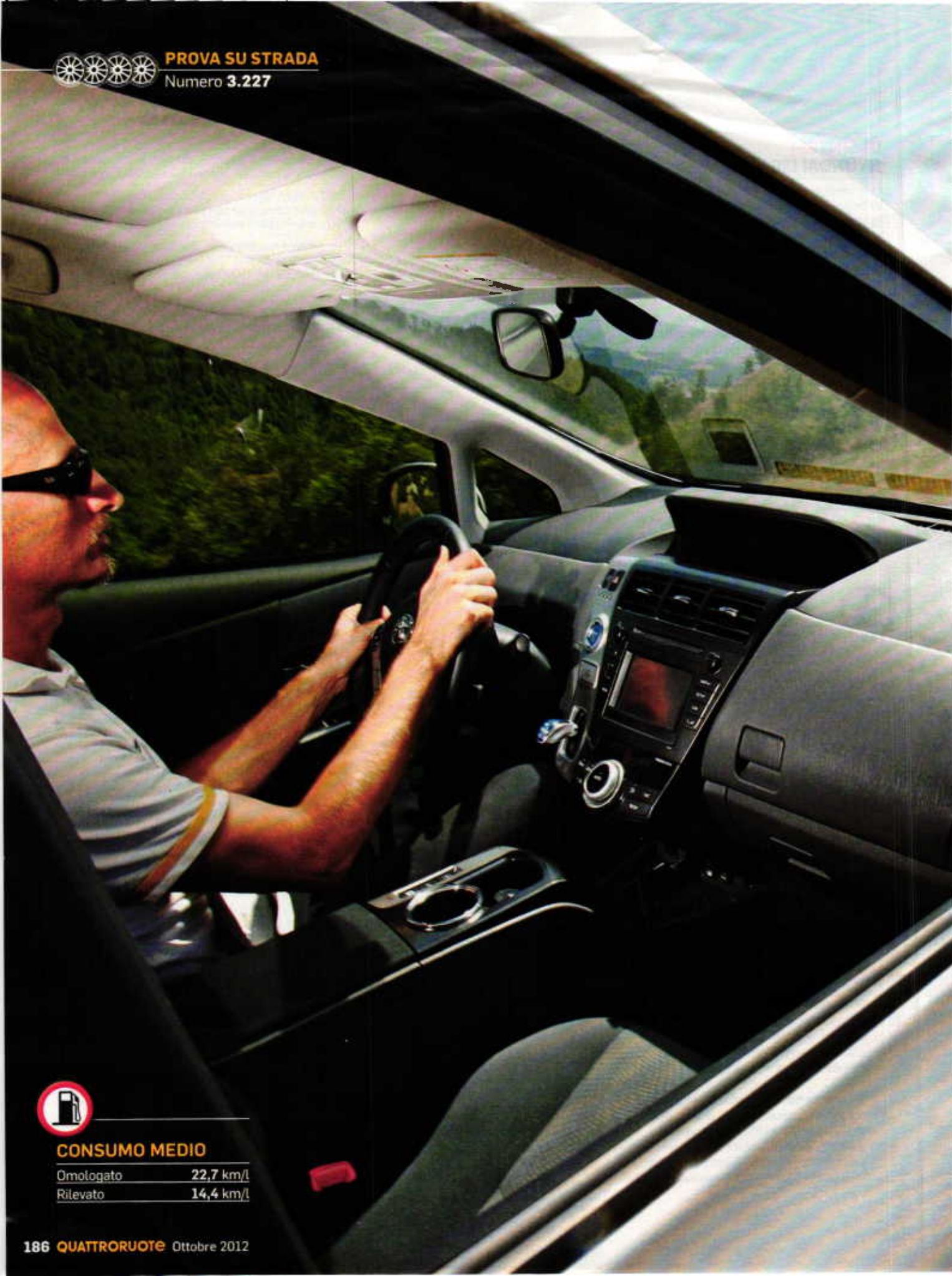




PROVA SU STRADA

Numero 3.227



CONSUMO MEDIO

Omologato	22,7 km/l
Rilevato	14,4 km/l

Attiva il lettore
di QR Code
su smartphone
e guarda il video



TOYOTA Prius+

La nuova monovolume ibrida mette insieme funzionalità, razionalità ed efficienza. Grazie a un abitacolo ampio e modulabile, in grado di ospitare fino a sette persone. Buoni i consumi, anche se massa e superficie frontale si fanno sentire

di Marco Ghezzi



CARTA D'IDENTITÀ

**Toyota Prius+
1.8 Hybrid Lounge**

Prezzo € 32.200

Bollo € 207,32

Motore ibrido 1.798 cm³

Potenza max 100 kW (136 CV)

Concorrenti

Citroën C4 Grand Picasso, Ford C-Max7, Opel Zafira Tourer

LA SCHEDA DEL COLLAUDATORE

Davide Fugozzo

Facilità di guida

Anche troppo rilassante

Feeling in pista

Non entusiasma

Inserimento in curva

Rallentato dal sottosterzo

Grip

Avantreno "scivoloso"

Stabilità

Molto sicura, grazie all'Esp

Sensibilità freni

Poco soddisfacente

Intervento Esp

Deciso

Ci sono oltre quattro milioni di buone ragioni, una per ogni esemplare ibrido Toyota in circolazione sulle strade di tutto il mondo, per riconoscere al costruttore giapponese di aver fatto la scelta tecnologica giusta, molti anni fa. Non la sola trazione elettrica, ancora oggi troppo limitata dal peso delle batterie e dalla modesta autonomia garantita, non i carburanti alternativi (troppo condizionati dall'aleatorietà di tasse e incentivi), ma un sistema misto in cui il motore termico collabora con quello elettrico. E, soprattutto, nel caso della Prius, questa scelta è stata fatta senza cedere a compromessi. Sacrificando il look e parte delle prestazioni. Limitando lussi e accessori alla

moda. Ma senza dover rinunciare a un'auto completa, con tutto quanto serve per il confort, la sicurezza, la qualità della vita a bordo. La nuova versione monovolume eredita la stessa filosofia, dando ulteriore risalto alla funzionalità, attraverso l'aumento delle dimensioni interne e della modulabilità dell'abitacolo. Si allunga il passo (8 cm) e crescono in proporzione gli ingombri esterni. La Prius+ è 13 cm più lunga, tre più larga e nove più alta. Il muso riprende gli stilemi degli altri modelli Toyota più recenti, la coda ha una personalità propria, comunque influenzata dalla necessità di trovare spazio alla terza fila di sedili e di non compromettere l'efficienza aerodinamica. La Ca-





Non più solo taxi

sa dichiara un eccellente Cx (0,28) sperimentale, confermato dal nostro dato stradale (0,31) con gomme da 17 pollici.

I sette posti, con il relativo adeguamento dei volumi interni, costituiscono la principale novità. Si tratta di sette poltroncine indipendenti, regolabili separatamente, distribuite su tre file. E con una modulazione dei posti, in rapporto alle esigenze di carico, pressoché infinita. I due sedili anteriori, oltre alle normali regolazioni, possono essere completamente ribaltati (basta sfilare gli appoggiatesta), per formare un unico piano con quelli centrali. A loro volta, questi ultimi possono scorrere avanti e indietro, sino a offrire 50 cm per le gambe degli occupanti, ➤

La Prius berlina è uno dei modelli più diffusi e amati tra i tassisti. Probabilmente questa categoria molto esigente di automobilisti prenderà in grande considerazione anche questa versione monovolume, che oltre alla propulsione ibrida, consente di ospitare sei passeggeri. Unica del genere a garantire bassi consumi in città e una grande modulabilità. Ovviamente, però, accanto alle famiglie numerose con un paio di figli, i nonni e magari il cane, potrebbe interessare anche altre figure: associazioni sportive, enti pubblici, ma pure piccoli imprenditori che necessitano di tanto spazio per merci e dipendenti. La scelta è tra due allestimenti: l'Active costa 1.800 euro in meno, ma non ha

il tetto panoramico, l'Head-up display, la telecamera posteriore, i fendinebbia e le tendine laterali. Tra le concorrenti segnaliamo la C4 Grand Picasso coll'1.6 HDi da 110 CV, la Ford C-Max7 coll'1.6 TDCi da 115 CV e la Opel Zafira. Tutte hanno prezzi più convenienti, abbondantemente sotto i 30.000 euro. Infine, se si vuole rimanere nel campo delle ibride, si può prendere in considerazione anche la Peugeot 3008 Hybrid4, più piccola e con quattro ruote motrici. Ma anche più cara e con solo cinque posti.

4399

La gamma

Prius+ 1.8 Active	€ 30.400
Prius+ 1.8 Lounge	€ 32.200



Alta modularità

Sette poltroncine separate, regolabili in modo indipendente. Le due della terza fila sono meno accoglienti e poco accessibili; possono ospitare anche degli adulti, ma un po' sacrificati. Gli schienali dei sedili anteriori sono ribaltabili completamente



► e ripiegarsi a livello del piano di carico del bagagliaio, che cela la terza fila di sedili: due poltrone un po' più sacrificate, ma non di fortuna. Vi possono trovar posto anche degli adulti, sebbene, obiettivamente, i lunghi viaggi siano più adatti a dei bambini. I più alti, infatti, rischiano di toccare con la testa il padiglione. E non è neanche tanto agevole scavalcare la fila centrale e accomodarsi dietro. Dove, tra l'altro, si è costretti ad assumere una posizione molto raccolta e infossata, a ginocchia piegate.

Sette posti senza bagagli

Come detto, le possibili configurazioni sono molteplici, con l'unico limite, rispetto ad altre monovolume, che i sedili posteriori, soprattutto quelli della fila centrale, non sono asportabili, ma nemmeno ripiegabili a libro e ribaltabili completamente. Per la verità, i due della terza fila si possono richiudere e far scomparire nel bagagliaio, rubando però in questo modo parecchio volume al vano di carico. E infatti, con cinque persone a bordo, la capacità misurata non è un granché: meno di 400 litri, che per una monovolume delle sue dimensioni esterne sono un po' pochi. E si restringe ulteriormente, sino a diventare irrilevante (150 l), quando tutti i sedili sono occupati.

Il posto guida è normale, comodo, ampiamente regolabile, ben profilato. Né



troppo alto né troppo basso: guarda su una plancia imponente, molto ben concepita, ma un po' fredda nella sua essenzialità. Il cruscotto è spostato sopra la consolle centrale. S'illumina appena si dà contatto col tasto Start. Nessun rumore, solo un penetrante cicalaggio se s'inserisce la retro con la manetta del cambio (a variazione continua dei rapporti) accanto al volante. Per i primi metri la trazione è esclusivamente elettrica. Il quattro cilindri a benzina da 100 CV interviene soltanto dopo i 30-40 km/h o, comunque, quando si esagera con l'acceleratore. Insieme, i ►

ACCESSORI PRINCIPALI

(euro)

Prezzo di listino	32.200
Prezzo della vettura in prova	34.100
Abs	di serie
Airbag frontali e a tendina	di serie
Airbag laterali	di serie
Alzacristalli elettrici posteriori	di serie
Autoradio Toyota touch	di serie
Cambio automatico	di serie
Cerchi di lega da 17"	450
Climatizzatore automatico	di serie
Computer di bordo	di serie
Cristalli privacy	di serie
Controllo elettronico della stabilità	di serie
Cruise control	di serie
Fari allo xeno	-
Head-up display	di serie
Lavatergiferi	-
Navigatore satellitare	950 ¹
Retrovisori regolabili e riscald. elettric.	di serie
Servosterzo elettrico	di serie
Telecamera posteriore	di serie
Terza fila sedili	di serie
Tetto panoramico	di serie
Vernice metallizzata	500 ²
Volante regolabile in alt. e prof.	di serie

In rosso: presente su vettura provata (listino accessori non ancora disponibile). Note: 1) accessorio aftermarket; 2) vernice perlata 750 euro.



Guida "on demand"

Qui accanto, le prese Usb/Aux e 12V. Più a sinistra, sul mobiletto centrale, che cela le batterie agli ioni di litio, ci sono i tre pulsanti per selezionare altrettante modalità di guida: con prevalenza elettrica (EV), a basso consumo (Eco) o con un po' più di brio (PWR)

Navigatore touch screen

Il quadro strumenti è situato sulla console, dove trova posto anche il display a colori del navigatore, che visualizza pure i flussi energetici (tra motori e batteria), le informazioni di viaggio, con i consumi e l'energia rigenerata, e le funzioni dell'autoradio



Prius Plug-in

E FINALMENTE VA IN VENDITA (A 39.600 EURO) ANCHE LA PRIMA VERSIONE "ALLA SPINA"

Di per sé, la Prius Plug-in non è una novità: l'avevamo addirittura già provata sulla nostra pista un paio di anni fa. Ora, dopo un lungo periodo di collaudi e affinamenti, grazie ai feedback di 200 auto distribuite nelle principali città europee, arriva la versione definitiva. Una Prius, in sostanza, in grado di andare **solo col motore elettrico per 25 km** (in modalità EV, fino alla velocità massima di 85 km/h) e, soprattutto, di essere ricaricata con un semplice cavo e una normale presa domestica, in appena un'ora e mezza. Secondo i tecnici Toyota, con queste caratteristiche dovrebbe soddisfare

oltre il 70% dei tragitti medi. Per gli altri spostamenti, naturalmente, si può contare sul motore a benzina, quello che normalmente funziona in modalità ibrida per ricaricare le batterie. Rispetto al prototipo di due anni fa, a proposito, il pacco batterie pesa la metà (80 kg, contro i 160 delle prime versioni) e occupa pochissimo spazio, 87 litri invece di 201, salvaguardando abitabilità per cinque e bagagliaio. Facile e intuitiva da guidare, la Prius Plug-in si distingue per la griglia anteriore e le cornici dei fari, oltre che, all'interno, dalla nuova strumentazione con Head-up display.

► due motori garantiscono una discreta spinta, ma più che lo scatto si apprezza la fluidità di marcia. Per comprendere come e quanto i due propulsori collaborino, basta gettare l'occhio sulla schermata con i flussi di energia del navigatore Touch & Go Plus (optional).

Emozioni? Alla pompa

All'inizio ci si può un po' perdere, ma poi, aiutati anche dalla grafica, si riesce ad assecondare il sistema Hybrid synergy drive e, seguendo le sue indicazioni, a rigenerare energia e ad abbattere i consumi. È un tipo di guida diverso da quello a cui siamo abituati. Anziché provare emozioni cercando il tempone o le migliori traiet-

Efficiente e funzionale

La monovolume è 13 cm più lunga, tre più larga e nove più alta della berlina (qui a lato). La coda è stata ridisegnata, dedicando particolare cura all'aerodinamica



rie, si può provare qualche brivido nel tentare di abbattere il precedente record di consumo, trovando la velocità giusta per veleggiare col motore elettrico e sfruttando anche il minimo abbrivio. Con un occhio al portafoglio e l'altro all'anima ecologica, per chi ce l'ha. Con questo stile di guida, specie girando nel traffico, si possono avere davvero grandi soddisfazioni e percorrere anche più di 20 km/l. Le nostre procedure di prova sono un po' più severe e quindi le performance sono risultate più basse, per una media complessiva di circa 14 km/l. Più o meno quello che garantisce un buon turbodiesel. Ed è quello che deve aspettarsi chi non usa troppa delicatezza con l'acceleratore.

© Riproduzione riservata

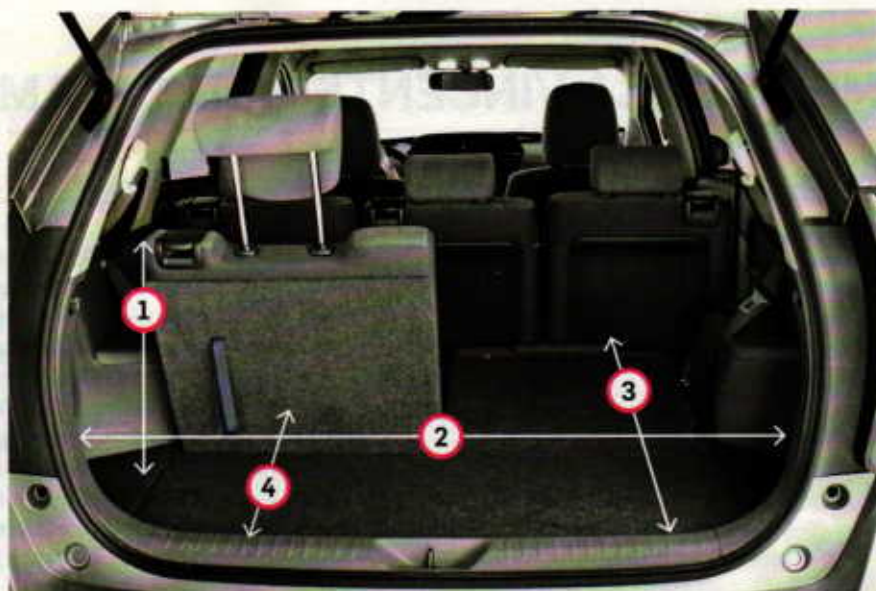
Più versatile e capace

Con sette persone a bordo, la capacità di carico (151 l) soddisfa solo esigenze minime. Abbattendo gli schienali della seconda e terza fila, si forma un piano regolare

Capacità bagagliaio

385 litri

1	35 cm
2	155 cm
3	97-114 cm
4	37 cm



La tecnica

MECCANICA VINCENTE NON SI CAMBIA

Soltanto qualche aggiornamento al noto schema ibrido della vettura, per mantenere invariata l'efficienza, nonostante l'aumento di peso. E, soprattutto, la batteria passa agli ioni di litio. Così è più compatta e leggera



Lo dice il nome: la Prius+ è la versione "allungata" della terza serie dell'ibrida Toyota. La meccanica, quindi, è sostanzialmente la stessa, anche se non mancano le novità. Il propulsore è il noto

1.800 da 99 cavalli a ciclo Atkinson: attraverso la fasatura variabile della distribuzione si ritarda la chiusura delle valvole di aspirazione, quando il pistone sale per comprimere la miscela. In tal modo il rappor-

to di compressione effettivo si riduce, mentre la fase utile di espansione dei gas resta invariata: così la potenza diminuisce, ma il rendimento aumenta.

A differenza che sulla berlina, qui il motore/generatore elettrico principale da 60 kW (82 CV) è raffreddato ad acqua, per mantenere invariata l'efficienza, nonostante l'aumento di peso della vettura. Un secondo propulsore elettrico serve invece per avviare quello termico e, quando viene trascinato da quest'ultimo, funge da generatore e alimenta il motore principale oppure carica la batteria. Che è agli ioni di litio e pesa 34 kg (otto meno di quella Ni-Mh della berlina, pur avendo pari prestazioni). Entrambi i

propulsori elettrici sono riuniti in un ruotismo epicicloidale che è collegato anche al motore termico e alle ruote: è la trasmissione Toyota Hsd (Hybrid synergy drive), che, attraverso la variazione di velocità dei propulsori, ottiene lo stesso effetto di un cambio Cvt.

La resistenza all'avanzamento derivante dalla ricarica della batteria a opera del motore elettrico principale, che nei rallentamenti funge da generatore, è sfruttata per ridurre l'uso dei freni: in tal modo essi si limitano a integrare, se necessario, la decelerazione ottenuta mediante la frenata rigenerativa. Per questo, le pastiglie durano anche più di 100.000 km.

Roberto Boni

© Riproduzione riservata



La qualità

GRIGIO, MA GOFFRATO

In un ambiente meno hi-tech della meccanica, spicca l'inedito trattamento superficiale di plancia e dintorni

Osservando la vettura, balza all'occhio la marcata differenza di colore degli scudi paraurti rispetto alle parti in lamiera, peraltro perfettamente verniciate. Sono curati anche i giochi e gli allineamenti delle porte e dei cofani; le modanature alla base dei finestrini, invece, lasciano un'ampia luce tra le varie sezioni. All'interno, nella zona della pedaliera, si rileva

uno stratagemma tipico delle auto orientali: per timare i costi, il tappetino di rivestimento del fondo è "tagliato" ben sotto il raccordo col sotto plancia. L'abitacolo è assemblato bene, ma domina il grigio, sia pure con un'inconsueta goffatura del rivestimento morbido della parte frontale della plancia. I comandi, come la grande manopola del climatizzatore, sono intuitivi e piacevoli da azionare.

- 1 Il colore degli scudi paraurti è diverso da quello delle parti adiacenti della scocca
- 2 Lo spazio tra le guarnizioni alla base dei finestrini è ampio perché quella della porta posteriore è arretrata
- 3 La manopola di controllo del climatizzatore è ben fatta e l'azionamento dà una buona sensazione di qualità

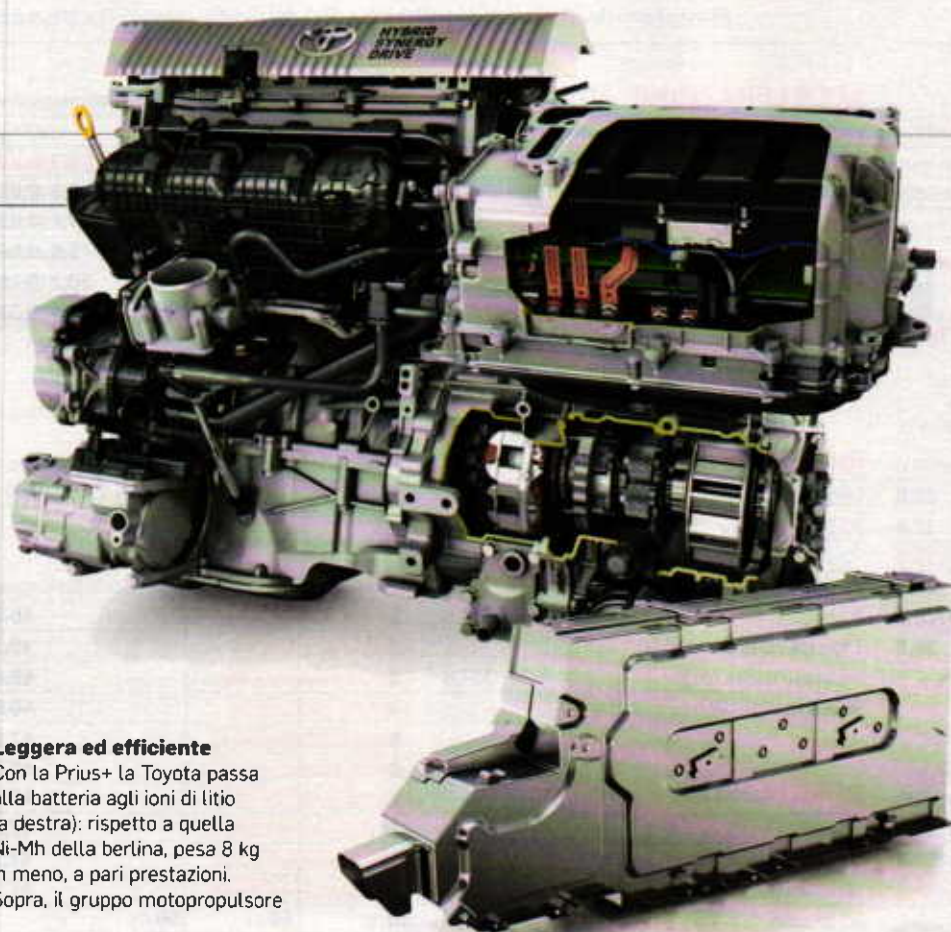
Valutazione qualità

Esterno

Superfici e carrozzeria	★★★
Giochi e profili	★★★★
Scocca	★★★★
Inson. e guarnizioni	★★★☆☆

Interno

Materiali e accoppiam.	★★★★☆
Sedili	★★★★
Funzionalità	★★★☆☆



CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore: anteriore trasversale
4 cilindri in linea - Alesaggio 80,5 mm
Corsa 88,3 mm - Cilindrata 1.798 cm³
Potenza max 73 kW (99 CV) a 5.200 giri/min - Coppia max 142 Nm a 4.000 giri/min - Blocco cilindri e testa di lega leggera - 2 assi a camme in testa, 16 valvole (catena) - Motore elettrico sincrono a magneti permanenti
Potenza max 60 kW (82 CV)
Coppia max 207 Nm - Potenza max complessiva 100 kW (136 CV)

Trasmissione: trazione anteriore
Cambio automatico continuo con ruotismo epicicloidale

Pneumatici (misura base):
205/60R16 92T - Ruotino di scorta

Corpo vettura: monovolume, 5 porte, 7 posti - Avantreno a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema MacPherson) e braccio obliquo, molla elicoidale, barra stabilizzatrice
Retroreno a ruote interconnesse, molla elicoidale - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, anteriori autoventilanti, Abs ed Esp - Sterzo a cremagliera, servocomando elettrico
Serbatoio 45 litri

Dimensioni e massa: passo 278 cm
Carreggiata ant. 154 cm, post. 155 cm
Lungh. 462 cm - Largh. 178 cm
Alt. 158 cm - Massa 1.530 kg, a pieno carico 2.115 kg, rimorchiabile 1.000 kg
Bagagliaio da 200 a 1.750 dm³

Prodotta a: Tsutsumi (Giappone)

Leggera ed efficiente

Con la Prius+ la Toyota passa alla batteria agli ioni di litio (a destra): rispetto a quella Ni-Mh della berlina, pesa 8 kg in meno, a pari prestazioni. Sopra, il gruppo motopropulsore

L'esame in officina

SENZA COMPLICAZIONI

A dispetto della grande sofisticazione del sistema di propulsione, la cura periodica non è più complessa di quella richiesta da un'automobile convenzionale. Anzi, per certi aspetti è addirittura più semplice

Le ibride Toyota sono tecnicamente molto complesse, ma la manutenzione ordinaria è semplice: le cure che richiedono sono addirittura minori di quelle di auto convenzionali. Come già accennato, le pastiglie dei freni durano a lungo e il motore è

privo della cinghia dei servizi, oltre che di quella della distribuzione, comandata da una catena. Il sistema ibrido è senza manutenzione e, quindi, i tagliandi comprendono le solite verifiche e la sostituzione di olio e filtri. Operazione che non comporta

problemi, una volta rimossa la protezione sotto il motore. Lo stesso dicasi per le verifiche dei livelli. È più scomodo cambiare una lampadina dei proiettori, per via del poco spazio a disposizione. Sistema ibrido a parte, la meccanica è molto

semplice, con avantreno MacPherson e retroreno a ponte torcente. Alcuni dettagli sono curati, come i perni sferici dell'avantreno, sostituibili separatamente dai bracci, e le viti prigioniere sui mozzi, per semplificare il cambio ruota.

Facilità di manutenzione

Sblocco cofano motore	★★★★★
Controllo e rabbocco olio motore	★★★★★
Sostituzione olio motore e filtro	★★★
Rabbocco liquido refrigerante	★★★★★
Riempimento liquido lavavetri	★★★★★
Accessibilità batteria	★★★★★
Accessibilità fusibili	★★★★★
Sostituzione lampade anteriori	★★
Sostituzione lampade posteriori	★★★★★
Accessibilità attrezzi e ruota di scorta	★★★★★





Prestazioni rilevate sulla pista di Vairano (PV) dal Centro prove di Quattroruote

VELOCITÀ E REGIMI

Massima	183,702 km/h
Regime a velocità max (in D)	- giri/min
Regime a 130 km/h (in D)	- giri/min
Scarto tachimetrico a 130 km/h	5,8 %

CONSUMI

Percorrenze in D



Nel caso delle vetture ibride, i risultati possono cambiare significativamente, in funzione del tipo di percorso e di guida. Influisce anche il livello di carica della batteria.

Velocità in km/h	km/litro
90	20,8
100	17,9
130	11,5
140	10,0
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)	14,7/20,0
Rendimento a 100 km/h (%)	30,8

CONSUMI MEDI

Percorrenze (autonomia)

Tipo di percorso	km/litro (km)
Città	17,0 (785)
Statale	14,8 (688)
Autostrada	11,1 (500)
Media generale rilevata	14,4 (648)

EMISSIONI CO₂

A	fino a 100 g/km
B	da 101 a 140 g/km
C	da 141 a 170 g/km
D	da 171 a 190 g/km
E	da 191 a 240 g/km
F	da 241 a 300 g/km
G	oltre 301 g/km

Omologato Rilevato

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	5,3
0-100	12,5
0-130	21,5
0-150	31,2
400 m da fermo	18,5
Velocità d'uscita (km/h)	121,5
1 km da fermo	34,0
Velocità d'uscita (km/h)	153,9

RIPRESA in D

A min/max carico

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-90	4,2/4,7
70-100	6,3/7,2
70-120	11,7/13,3
70-140	18,7/21,8
1 km da 70 km/h	29,1
Velocità d'uscita (km/h)	157,8
30-60 km/h in III	-

RUMOROSITÀ

Velocità in km/h	dB(A)
50 su asfalto	54,3
50 su asfalto drenante	64,0
50 su pavé	72,9
Max in accelerazione	71,9

Il rumore di rotolamento dei pneumatici si avverte già da 60 km/h. Poco percepibili, invece, i decibel provenienti da sotto il cofano, anche affondando il piede sull'acceleratore.



FRENATA

Spazio d'arresto (decelerazione)

Velocità in km/h	metri (g)
100 a minimo carico	44,3 (0,89)
100 a massimo carico	46,5 (0,85)
100 a massimo carico a caldo	47,7 (0,82)
130 a minimo carico	75,8 (0,88)
100 su asfalto asciutto + pavé	50,2 (0,78)
100 su asfalto bagnato + ghiaccio	120,4 (0,33)

RESISTENZA FRENI

10 frenate da 100 km/h a pieno carico

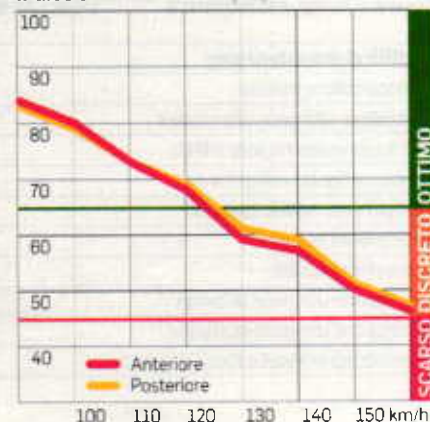
L'impianto non manifesta sintomi di affaticamento, solo qualche saltellamento dell'avantreno a inizio e fine test, il fenomeno si avverte anche a freddo. Lunghi gli spazi in condizioni di bassa aderenza.

Spazio d'arresto in metri		
1		46,5
2		46,1
3		46,9
4		46,5
5		47,5
6		47,8
7		47,4
8		47,5
9		47,5
10		47,7
30 m	40 m	50 m
OTTIMO	DISCRETO	SCARSO

CONFORT ACUSTICO

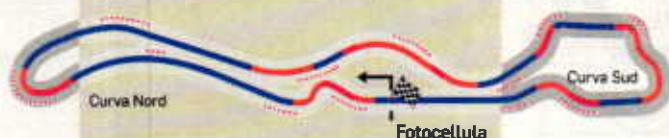
Molto silenziosa a bassa velocità, soprattutto quando spinge soltanto il motore elettrico, non produce frequenze fastidiose nemmeno quando interviene il quattro cilindri Atkinson. In ogni caso, prevalgono le componenti del rotolamento dei pneumatici a bassa resistenza e l'aerodinamica. La curva dell'Indice di Articolazione (vedere qui sotto), parametro della qualità del rumore, evidenzia il contenuto disturbo acustico.

Indice di Articolazione (A.I.)



GIRO PISTA

Le prestazioni sono condizionate dall'interventismo del controllo di stabilità. Può sembrare un controsenso, ma in pista con questa Prius+ bisogna essere precisi nell'impostazione delle traiettorie più per evitare l'intervento conservativo dell'Esp che per staccare il "tempone" sul giro. Tra i cordoli soffrono anche lo scarso feedback dello sterzo e il modesto temperamento del gruppo propulsore.



- Acceleratore a fondo
- Acceleratore parzializzato
- Frenata

Toyota Prius+ 1'39"13

Miglior concorrente provata

Peugeot 3008 Hybrid 1'32"88

Cielo sereno, pista asciutta

Temperatura aria 24 °C

Temperatura asfalto 32 °C

PROVE DINAMICHE

Tenuta di strada e stabilità

La tenuta di strada è sicura, ma caratterizzata da un evidente sottosterzo, contrastato con una certa decisione dall'Esp. L'intervento del controllo di stabilità avviene quasi sempre in modo poco progressivo e poco puntuale e si rivela piuttosto energico anche nelle altre manovre di emergenza simulate in pista. Ne risente la guidabilità, già parzialmente compromessa dalle caratteristiche di uno sterzo privo del giusto feedback. Per questa ragione, vanno ben calibrati gli interventi

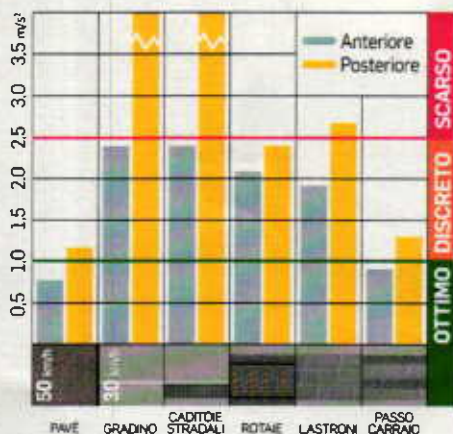
sul volante, al fine di evitare che l'azione del controllo di stabilità sia ancora più violenta e invasiva. In compenso, il rollio risulta piuttosto contenuto, così da non penalizzare ulteriormente la guida e la rapidità della manovra. In ogni caso, la Prius+ non mette mai in difficoltà il conducente. Anzi, lo rassicura nelle situazioni più impegnative, come il test di evitamento di un ostacolo in curva e in rettilineo. Comportamento sicuro anche sui fondi a bassa aderenza.

Accelerazione laterale	★★★	0,80 g
Cambio di corsia sul bagnato	★★★★☆	91 km/h
Cambio di corsia in rettilineo	★★★★☆	160 km/h
Cambio di corsia in curva	★★★★☆	83 km/h



CONFORT SOSPENSIONI

Il retrotreno della Prius+ soffre molto i terreni sconnessi. Le sollecitazioni sono abbondanti e possono dare fastidio agli occupanti i sedili posteriori, quando si passa sui dossi rallentatori e sugli altri ostacoli più marcati. Davanti, l'assorbimento è decisamente migliore e le sospensioni riescono a filtrare molto bene anche le irregolarità del manto stradale più temute e insidiose, come i tombini e i giunti dei cavalcavia. Ottima la risposta sul pavé dei centri storici.



AGILITÀ IN MANOVRA

In manovra si apprezza la leggerezza, meno l'agilità, a causa dell'abbondante diametro di sterzata. La vettura è comunque poco affaticante, specie nella marcia cittadina e quando si viaggia in colonna, a bassa velocità. D'altro canto, la demoltiplicazione del comando dello sterzo non permette una risposta sportiva.

Diametro di sterzata tra muri 12,5 m

Giri del volante 3,2

Sforzo volante in manovra 1,7 kg

Sforzo frizione - kg

AERODINAMICA



Cx stradale 0,314

DATI DELLA VETTURA IN PROVA

Chilometri percorsi	6.100
Massa (kg)	1.644
Ripartizione massa ant.-post. (%)	59-41
Pneumatici	Toyota Proxes R35 215/50R17 91V

ABITABILITÀ

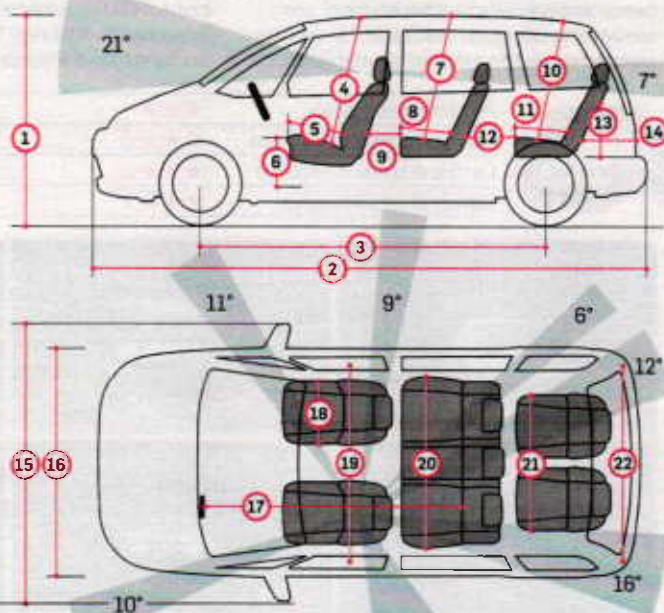
Misure in centimetri

In cinque lo spazio è più che soddisfacente. In sette, i due che siedono dietro risultano un po' più sacrificati; toccano con la testa e assumono una posizione raccolta. Poco agevole anche l'accesso. Gli schienali della seconda e terza fila si possono piegare in avanti, formando un unico piano.

Misure

1	160
2	462
3	278
4	84-103
5	50
6	33-36
7	88-94
8	47
9	0-53
10	88
11	44
12	9-27
13	35
14	37

15	206
16	181
17	210
18	32-53
19	135
20	131
21	93
22	155



VISIBILITÀ

Rispetto alla berlina, in manovra, si vede molto meglio attraverso il lunotto. Anche se gli ingombri dei montanti anteriori generano sempre abbondanti angoli bui.

Angoli bui

92°

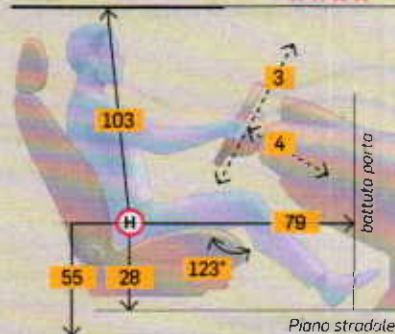
POSTO GUIDA

Misure in centimetri

Adattabile a persone di tutte le corporature: c'è spazio e la possibilità di effettuare ampie regolazioni di sedile (anche in altezza e lombare) e volante (di diametro corretto).

Statura guidatore

Alto	★★★★★
Medio	★★★★★
Basso	★★★★★



VISIBILITÀ OSTACOLO



IN SINTESI TOYOTA PRIUS+

Non punta sullo stile, perché il suo design è fortemente condizionato dalle esigenze dell'aerodinamica e da quelle dello spazio interno. Non promette forti emozioni e nemmeno una guida appassionante. Non è lussuosa e nemmeno sfiziosa. Sacrifica tutto sull'altare della funzionalità e dell'efficienza: spazio, consumi, risparmi energetici e guida "pulita" sono gli aspetti che privilegia. Può sembrare un'auto un po' noiosa, senza fascino, poco appagante, ma se la si frequenta un po' si scopre un modo di guidare diverso. Senza più il totem delle prestazioni, comunque più che dignitose, ma con il piede che gioca con l'acceleratore alla ricerca di record diversi: i chilometri percorsi con un litro di benzina o i kW/h rigenerati. No!, seguendo i severi standard di prova di Quattroruote, abbiamo fatto bene. E si può fare anche meglio. Le potenzialità di questa vettura, specie in città, sono enormi. Basta imparare a sfruttarle.



PREGI

Abitabilità.

La modulabilità dell'abitacolo consente un buon sfruttamento degli spazi. Sette sedili regolabili separatamente, pur con qualche limitazione per i due che siedono sulla terza fila, richiudibile nel bagagliaio.

Consumo. Quello cittadino è molto contenuto se si sfruttano le potenzialità del sistema ibrido e si attiva la funzione EV, che privilegia il motore elettrico.



DIFETTI

Freni. Continuano a non convincere. Per la scarsa modulabilità del pedale, sempre piuttosto brusco, ma anche per il ruvido intervento dell'Abs. Non mancano, a volte, fastidiosi saltellamenti dell'avantreno. E gli spazi non sono contenuti, specie sui fondi ad aderenza differenziata.

Prestazioni. Accelerazione poco brillante e abbastanza pigra anche in ripresa.



Pagella

PER DUE POSTI IN PIÙ

POSTO GUIDA	★★★★☆	Sedile ampio e non troppo rialzato. Le regolazioni sono manuali, salvo quella lombare (elettrica), ma complete. Lo schienale si muove a scatti.
COMANDI E STRUMENTI	★★★★★	Le abbondanti dimensioni della console centrale consentono una razionale disposizione dei comandi: tasti grandi, tutti ben visibili e a portata di mano.
AUDIO E NAVI	★★★★★	L'impianto radio è di buon livello e si può gestire attraverso il display del navigatore. Il sistema multimediale Toyota touch ha buone potenzialità.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★☆	Monozona e senza bocchette regolabili dietro. Comunque efficace. Intuitivi i comandi: la temperatura si può gestire anche dal volante.
VISIBILITÀ	★★★★★	Eredita i fastidiosi ingombri dei montanti anteriori della berlina; invece dietro si vede meglio, grazie alla più favorevole inclinazione del lunotto.
FINITURA	★★★★☆	Nell'abitacolo domina il grigio in varie tonalità. I materiali sono pratici, ma non particolarmente appaganti. Abbastanza curato l'assemblaggio.
ACCESSORI	★★★★☆	A parte vernice metallizzata e cerchi da 17", ha tutto di serie: poche le possibilità di personalizzazione. Il navigatore Touch&Go è un optional after market.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★☆	Sei airbag, più quello per le ginocchia del conducente. L'assistenza elettronica alla guida si limita al controllo della stabilità e della frenata.
ABITABILITÀ	★★★★★	Sette posti, ciascuno con la sua poltroncina regolabile separatamente, comprese le due, un po' più piccole e meno accessibili, della terza fila.
BAGAGLIAIO	★★★★☆	Inadeguato per le esigenze di sette persone. La capacità di carico è modesta anche con i sedili dietro abbattuti. Si può formare un unico piano.
CONFORT	★★★★☆	I motori sono silenziosi. Ad alta velocità, i decibel misurati sono imputabili al rotolamento delle gomme e all'aerodinamica. Rigida dietro.
MOTORE	★★★★★	Erogazione fluida. Ottimo l'accordo tra la propulsione termica e quella elettrica. Insieme garantiscono una spinta più che soddisfacente.
ACCELERAZIONE	★★★☆☆	Non è un fulmine. Meglio puntare sulla costante progressione piuttosto che sullo scatto bruciante. Non è l'auto giusta per le sfide al semaforo.
RIPRESA	★★★★	Nonostante il complesso dispositivo che funge da cambio automatico a variazione continua dei rapporti, conferma la pigrizia della berlina.
CAMBIO	★★★★☆	Automatico facile, facile. Un po' sgradevole (specie con una guida sportiva). Privo di selezione manuale: c'è solo la modalità (B) che aiuta in discesa.
STERZO	★★★★	Un po' più leggero, ma meno diretto rispetto a quello della berlina, che già non spiccava per prontezza. Insomma, un comando turistico.
FRENI	★★★☆☆	Il sofisticato impianto Toyota continua a non convincere per la scarsa modulabilità, i saltellamenti e gli spazi d'arresto troppo lunghi.
SU STRADA	★★★★★	Il tipo di assetto e le caratteristiche dello sterzo non favoriscono il piacere della guida. Notevole, invece, la sicurezza di marcia. Esp molto attivo.
CONSUMO	★★★★★	Le percorrenze sono allineate a quelle di una buona concorrente turbodiesel. Peso, superficie frontale e percorsi autostradali non la favoriscono.
PREZZO	★★★★★	Se il riferimento è una monovolume sette posti media, si può spendere meno. Del resto, il sistema di propulsione ibrida si paga.
GARANZIA	★★★★☆	Tre anni - che salgono a cinque per tutta la parte elettrica - o 100.000 chilometri. Un bel salvagente, considerato il costo delle batterie.

Legenda: (vale per tutte le tabelle della prova) ★ Insufficiente ★ Sufficiente ★ Discreto ★ Buono ★ Ottimo ★ Vale ½ stella