

Il massimo

IBRIDA "MILD"

HONDA INSIGHT
1.3 Executive i-Pilot
116 km con 10 euro
prezzo **23.300** euro

Foto di Sicurezza

A GASOLIO

PEUGEOT 308
1.6 HDi 120 grammi Tecno
132 km con 10 euro
prezzo **22.125** euro

A GPL

VOLKSWAGEN GOLF
1.6 Highline BiFuel 5 porte
164 km con 10 euro
prezzo **23.277** euro

I NUMERI DELLA PROVA

| | |
|---|---------------|
| Chilometri percorsi con ogni auto | 2.904 |
| Ore di guida per ogni auto | 46 |
| Litri di carburante consumati in totale | 1.360 |
| Altitudine complessiva superata (metri) | 18.308 |
| Numero medio di cambiate per auto | 3.250 |
| Temperatura min./max °C | -1/24 |
| Velocità media in montagna (km/h) | 29,4 |

con il pieno

A METANO

MERCEDES B
180 NGT Chrome
214 km con 10 euro
prezzo **31.410** euro



IBRIDA "FULL"

TOYOTA PRIUS
1.8 HSD Executive
147 km con 10 euro
prezzo **32.800** euro

DAI MONTI AL PIANO

Nel nostro test, le cinque vetture hanno affrontato un lungo percorso autostradale e una severa prova in città, oltre ad avere scalato più volte il valico dello Stelvio: i consumi indicati in queste due pagine sono quelli medi. I prezzi non tengono conto degli ecoincentivi statali (ne parliamo a pagina 166)

Qual è il sistema che consente di fare più strada spendendo meno? Diesel, ibrido o bi-fuel? La risposta in questo test

Incentivi, sconti, offerte speciali: in questi tempi di "vacche magre" è tutto un fiorire di proposte per l'acquisto di **vetture anticrisi** dai costi di gestione irrisori. Ammesso che si riesca a mettere insieme il gruzzolo necessario per comprarsi un'auto nuova, come si fa a essere sicuri che sia effettivamente adatta alle nostre esigenze di risparmio? O che non consumi poco solo in città, mentre noi la useremo soprattutto in autostrada?

VIAGGIARE CON POCCHI SOLDI

Tutte le Case hanno almeno una ricetta per muoversi "low cost": vetture che "bevono" poco e con basse emissioni di CO₂ (così anche la "coscienza ecologica" è a posto), che possono circolare in caso di blocchi del traffico per troppo smog e godono dei massimi incentivi statali. Sulla carta offrono vantaggi notevoli, ma convergono realmente? Ecco allora a confronto **cinque differenti soluzioni** per risparmiare. Dal turbodiesel di bassa cilindrata alle "bi-fuel" alimentate a benzina e a gas (Gpl o metano), per arrivare alle ibride: sia "mild" (il motore elettrico dà un "leggero" aiuto) sia "full" (l'auto può funzionare per brevi tratti anche solo elettricamente).

Non si tratta di sfumature

Le differenze tecniche fra i diversi sistemi messi a confronto nella prova sono notevoli. Vediamole

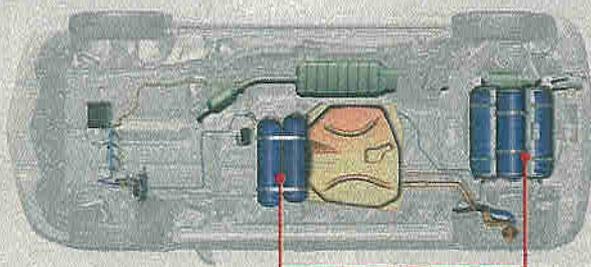
Per quanto il turbodiesel resti ancora il motore più efficiente nel bilancio fra prestazioni e consumi, è innegabile che quello a benzina abbia goduto di una iniezione di competitività grazie alla soluzione "bi-fuel". Conti alla mano, con la doppia alimentazione a benzina e a Gpl, o a benzina e a metano, risulta **decisamente il più economico** in tema di percorrenza chilometrica a parità di spesa. Si tratta, però, di un "espediente", una specie di scorciatoia (peraltro efficace) che non è frutto del miglioramento dell'efficienza, ma del basso costo del gas.

LAVORO DI SQUADRA

Una valida alternativa è costituita dai sistemi ibridi, basati sull'abbinamento di un motore elettrico con uno a benzina: il primo "aiuta" (del tutto gratis) il secondo nei percorsi con continue variazioni di velocità, consentendo di **limitare gli sprechi di carburante**, e nelle decelerazioni si trasforma in generatore che ricarica le batterie.

HA GLI ACCUMULATORI NEL BAGAGLIAIO

In questa vista in trasparenza della Toyota Prius si nota la disposizione dei due motori (davanti) e delle batterie al Nichel Metal idrato (sotto il piano di carico)



I PESI? BEN DISTRIBUITI

Nella Mercedes B NGT le **pombole** del metano sono disposte sia sotto il baule sia sotto il pianale, vicino al serbatoio della benzina

TOYOTA PRIUS

HONDA INSIGHT

MERCEDES B

VOLKSWAGEN GOLF

PEUGEOT 308



5 AUTO "RISPARMIOSE"

COME FUNZIONA

Un motore 1.8 a benzina lavora in tandem con uno elettrico, che fornisce un surplus di coppia a costo zero. Quest'ultimo (che può funzionare anche da solo) è collegato al motore termico e alle ruote con uno speciale cambio automatico a controllo elettronico. I flussi di coppia sono gestiti da un ripartitore e visualizzati nel cruscotto.

Il sistema "mild hybrid" ("ibrido leggero") si basa su un motore elettrico di ridotta potenza, montato sul volano di quello a benzina. Le due unità lavorano assieme e trasmettono la coppia (combinata) a un cambio a variazione continua di rapporto. Le piantine e i fiori che compaiono sul cruscotto indicano quanto si sta risparmiando.

L'impianto a metano (progettato e omologato dalla Mercedes) è abbinato a un motore 2.0 a benzina ed è corredato di cinque bombole (in leggeri materiali compositi, con capacità totale di 16 kg) in posizione "invisibile". Il passaggio da benzina a gas si attiva dal volante multifunzione attraverso il menù del computer di bordo.

Un impianto a Gpl (prodotto dalla Landi Renzo e omologato dalla Volkswagen) rende ancor più "pulito" il 1.6 a benzina della Golf. Il sistema conta su un serbatoio "a ciambella" di 38 litri che occupa il vano della ruota di scorta. Il passaggio dalla benzina al gas si attiva con un pulsante nel tunnel, davanti alla leva del cambio.

Soluzione classica, basata su un moderno turbodiesel a basso consumo dotato di filtro antiparticolato di serie. Grazie alla combinazione con un cambio robotizzato a sei rapporti, spreca ancora meno carburante e riesce a contenere le emissioni di CO₂ in appena 120 grammi/km (come riporta la denominazione della vettura).



VANTAGGI

Elevata efficienza in città e in montagna, dove garantisce emissioni e consumi bassissimi; ripresa pronta e vivace; per brevi tratti può funzionare anche solo con la propulsione elettrica.

Il maggior contributo in termini di risparmio si ha nei percorsi con continue variazioni di regime. Rispetto alla soluzione "full hybrid", la "mild" vanta una costruzione più semplice e costi più bassi.

Il metano è il carburante che produce le minori emissioni inquinanti, e in più costa meno del Gpl; l'impianto è considerato sicuro, e si può parcheggiare a qualunque piano di un garage interrato.

Il Gpl costa e inquina meno della benzina. Il suo serbatoio porta via lo spazio destinato alla ruota di scorta, tuttavia non penalizza la capacità del baule; l'impianto è semplice e leggero.

Rendimento e resa chilometrica elevati su ogni percorso, inclusa l'autostrada; autonomia consistente; basse emissioni di CO₂; notevole coppia ai medi regimi e grande souplesse di marcia.

SVANTAGGI

Utilità ridotta nei percorsi con minime variazioni di regime (pianura e autostrada); autonomia limitata con la propulsione elettrica; sistema costruttivo complesso, che pesa e costa parecchio.

In questo caso l'autonomia elettrica è ridotta ai minimi termini; il piccolo motore elettrico da 10 kW dà un contributo limitato; scarsa l'utilità nei percorsi con poche variazioni di regime.

Leggero incremento di peso e diminuzione della capacità del baule a causa delle bombole; maggiore incidenza del costo dell'impianto sul prezzo finale dell'auto; autonomia limitata a metano.

Calo delle prestazioni e aumento del consumo del 20% rispetto all'alimentazione a benzina; limitazioni al parcheggio nei garage sotterranei: si può sostare solo al primo piano interrato.

Alcuni comuni possono impedire la circolazione in caso di blocco del traffico per eccesso di smog, anche se la vettura è provvista di filtro antiparticolato. Cambio robotizzato un po' lento.

TOYOTA PRIUS

Quando vai piano, nessuno ti sente

FUORI DAGLI SCHEMI

Nella vista di tre quarti frontale spiccano la linea spigolosa, il tetto ad arco, la fiancata massiccia e la ridotta altezza da terra

EURO 5

32.800 euro



BAULE 445/1120 litri



NON È PICCOLO MA È BASSO

Luminoso, capiente e ben rifinito, il baule è basso e poco sfruttabile: sotto il tendalino, una valigia "in piedi" non ci sta

Si sente subito che la Prius è... diversa. A bassa velocità, ci si sposta e si manovra anche per 2 km col solo motore elettrico nel silenzio più assoluto, e quando entra in funzione quello a benzina la spinta diventa pronta e vigorosa. Peccato che la pur efficiente trasmissione automatica non offra la possibilità di scalare le marce (sarebbe utile prima di affrontare una curva).

LUNGA... IN FRENATA

Dolce in manovra, lo sterzo si mantiene diretto e preciso in velocità e contribuisce a garantire una guida

facile, redditizia e davvero ben bilanciata. Pur essendo la più lunga, la Prius è maneggevole, ma ha sospensioni imprecise sullo sconnesso e la frenata non risulta particolarmente efficace.



LA LEVA È SU UN "PONTE"

Con la consolle sospesa come un ponte fra la plancia e i sedili (e con al centro una "mini" leva del cambio), l'abitacolo non somiglia a nessun altro

Dati dichiarati dalla Casa

| | |
|--|----------------------|
| 1.8 HSD Executive | |
| cm ³ /N° cilindri/aliment. | 1798/4/benzina |
| Potenza max kW (CV)/giri | 73 (99)/5200 |
| Coppia max Nm/giri | 142/4000 |
| Motore elettrico | |
| Potenza max kW (CV)/giri | 60 (82)/n.d. |
| Coppia max Nm/giri | 207/n.d. |
| Emissione di CO ₂ grammi/km | 92 |
| Cambio aut. + retromarcia | |
| Freni anteriori/posteriori | dischi autov./dischi |
| Lungh./largh./alt. | 446/175/149 |
| Peso in ordine di marcia kg | 1395 |

RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO ★★★★★ VALUTAZIONE GLOBALE ★★★★★

Dati dichiarati dalla Casa

A
M
due
elett
tratti,
a caus
rapport
quello
giri e
selezi
c
Pot
Pot
Emissi
Fr
Peso

5 AUTO "RISPARMIOSE"

HONDA INSIGHT

Molleggiata. Fin troppo

due motori lavorano sempre assieme (quello elettrico può funzionare da solo per brevi tratti, con un filo di gas) e spingono bene, ma a causa del cambio a variazione continua di rapporto, premendo a fondo l'acceleratore quello a benzina lavora sempre al massimo dei giri e "alza la voce". In compenso, si possono selezionare le marce a piacimento.

STERZO IMPRECISO, FRENI ECCELLENTI

È comoda e facile da guidare, ma per via dello sterzo poco preciso e delle sospensioni morbide "dondola" un po' se il fondo è irregolare, ed è sensibile al vento laterale. Quando si spinge, allarga molto la traiettoria col muso, e se si chiude l'acceleratore tende a "partire di coda", ma l'ESP ci mette una pezza. Davvero efficaci i freni.

BAULE 408/1017 litri



L'APPARENZA INGANNA

Due valigie caricate ci stanno soltanto se non si usa il tendalino: pur regolare e con doppio fondo, il baule non è ben sfruttabile

RITORNO AL FUTURO

Il navigatore satellitare (di serie) domina una plancia futuribile e movimentata. Il variopinto cruscotto sembra il display di un videogame



23.300 euro

"TAGLIA" BENE L'ARIA

La parte più riuscita è il frontale: basso, aerodinamico e con lunghi fari affilati. Il profilo arcuato del tetto è ispirato a quello della vecchia Prius

Dati dichiarati dalla Casa

| | |
|--|------------------------|
| 1.3 Executive i-Pilot | |
| cm ³ /N° cilindri/aliment. | 1339/4/benzina |
| Potenza max kW (CV)/giri | 68 (88)/5800 |
| Coppia max Nm/giri | 121/4500 |
| Motore elettrico | |
| Potenza max kW (CV)/giri | 10,3 (11)/1500 |
| Coppia max Nm/giri | 78/1000 |
| Emissione di CO ₂ grammi/km | 101 |
| N° rapporti del cambio | 7 (aut.) + retromarcia |
| Freni anteriori/posteriori | dischi autov./dischi |
| Lungh./largh./alt. | 440/170/143 |
| Peso in ordine di marcia kg | 1204 |

EURO 5



RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO ★★★★★

VALUTAZIONE GLOBALE ★★★★★

SCARSO ★★★★★ SUFFICIENTE ★★★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO ★★★★★

89

A gas non perdi brio

EURO 4



MONOVOLUME MA SLANCIATA
La notevole altezza della vettura viene mitigata dalla linea a cuneo e dal muso filante, dotato di elegante mascherina

31.410 euro

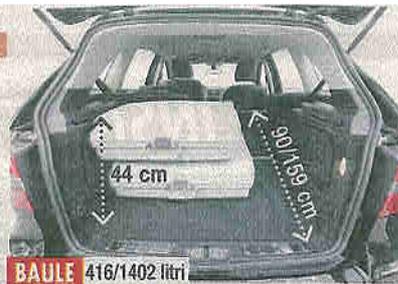


ABITACOLO ELEGANTE MA UN PO' SEVERO
Austero e tradizionale l'interno, contraddistinto da una plancia piuttosto alta e da una massiccia consolle (rifinita in radica) affollatissima di comandi

Le sospensioni morbide garantiscono elevato comfort di marcia; ma, anche a causa dell'altezza della vettura, non riescono a controllare al meglio beccheggio e rollio quando si guida sportivamente: nelle variazioni di traiettoria e in presenza di vento laterale le oscillazioni non mancano; comunque, la tenuta di strada resta sicura. Dolcissimo in manovra e progressivo negli inserimenti in curva, lo sterzo favorisce la guidabilità, mentre i freni non sono fra i più modulabili, e la loro efficienza cala sotto sforzo.

A METANO COME A BENZINA

Bene a punto nel funzionamento a gas, il motore offre prestazioni piuttosto simili con i due carburanti, ma non è tanto potente e, anche a causa dei rapporti piuttosto lunghi, la ripresa in quarta e in quinta è decisamente pigra. Per ottenere il meglio bisogna mantenerlo sopra i 3500 giri. Il cambio è preciso, ma ha la corsa un po' lunga.



BAULE 416/1402 litri

LE BOMBOLE NON RUBANO TROPPO

La presenza delle bombole riduce la capienza di 128 litri e alza il piano di carico, ma sotto il tendalino ci stanno comunque due grandi valigie concate

| 180 NGT Chrome | |
|--|-------------------------------|
| cm ³ /N° cilindri/aliment. | 2034/4/benz. e metano |
| Potenza max KW (CV)/giri | 85 (116)/5750* |
| Coppia max Nm/giri | 165/3500-4000 |
| Emissione di CO ₂ , grammi/km | 175 a benzina 135 a metano |
| N° rapporti del cambio | 5+ retromarcia |
| Freni anteriori/posteriori | dischi autov./dischi |
| Lungh./largh./alt. | 427/178/162 |
| Peso in ordine di marcia kg | 1395 |

Dati dichiarati dalla Casa; * a benzina e a gas

RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO ★★★★★

VALUTAZIONE GLOBALE ★★★★★

elante 90

Dati dichiarati dalla casa; * a benzina e a gas

| |
|-------------------|
| cm ³ / |
| Potenz |
| (|
| Emissione |
| N° |
| Freni |
| Peso in |

C'È S
La m
prov
ribass
restav
BiFuel
in ver

SCARSO

5 AUTO "RISPARMIOSE"

VW GOLF

Una media ben "gasata"

Assistito da un cambio fluido e preciso (anche se non rapidissimo), il motore ha un'erogazione dolce (riprende da meno di 1000 giri senza strappi) e omogenea da 3500 fino ai 6400 giri (dove interviene il limitatore). Non ha molta grinta, ma in compenso non "cala" più di tanto quando si passa dalla benzina al Gpl. Piuttosto dolce in manovra, lo sterzo risulta solido e preciso pure ad alta velocità, e garantisce

inserirli in curva sicuri e progressivi.

IN CURVA "NON SI PIEGA"

Grazie anche ai grandi cerchi in lega di 17 pollici e all'assetto sportivo (insieme costano 640 euro), la maneggevolezza e la tenuta di strada sono di alto livello, con rollio ben controllato. Potenti i freni (a patto di applicare una forte pressione sul pedale) e ben modulabili.

CURA DEI DETTAGLI

La plancia è elegante e piuttosto alta, con consolle verticale. Notevole la qualità delle finiture e delle (morbide) plastiche



NON È GRANDE MA SI SFRUTTA BENE

Col divano reclinato è capiente, ma è fra i più piccoli con tutti i sedili in uso; tuttavia, si sfrutta a dovere e ospita due valigie coricate



BAULE 350/1305 litri

23.277 euro

| 1.6 Highline BiFuel 5 porte | |
|--|----------------------------|
| cm ³ /N° cilindri/aliment. | 1595/4/benzina e Gpl |
| Potenza max kW (CV)/giri | 75 (102)/5600* |
| Coppia max Nm/giri | 148/3800 |
| Emissione di CO ₂ grammi/km | 169 a benzina 149 a Gpl |
| N° rapporti del cambio | 5 + retromarcia |
| Freni anteriori/posteriori | dischi autov./dischi |
| Lungh./largh./alt. | 420/178/148 |
| Peso in ordine di marcia kg | 1247 |

Dati dichiarati dalla Casa: * a benzina e a gas

EURO 4

C'È SOLO A 5 PORTE

La macchina della prova (con assetto ribassato) nelle curve restava quasi piatta. La BiFuel non si può avere in versione a tre porte



RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO ★★★★★

VALUTAZIONE GLOBALE ★★★★★

SCARSO ★★★★★ SUFFICIENTE ★★★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO ★★★★★

91

PEUGEOT 308

Preferisce l'autostrada

Comoda e silenziosa, in autostrada convince per la souplesse di marcia e per lo sterzo solido ad alta velocità. Peccato che quest'ultimo risulti pesante in manovra, poco progressivo negli inserimenti in curva e un po' troppo vivace nel riallinearsi in uscita. Le sospensioni rappresentano un ottimo compromesso fra le esigenze del comfort e della precisione di guida: il rollio è ben controllato e la tenuta di strada notevole.

Inoltre, l'ESP non è mai invadente e, in aggiunta, i freni risultano efficaci e resistenti alla fatica.

MA IL CAMBIO È LENTO...

Il motore non è strapotente ma, grazie alla notevole coppia, fornisce una spinta notevole da 2500 a 4500 giri. Tuttavia, il cambio robotizzato (piuttosto lento nei passaggi di marcia) ne penalizza le prestazioni anche se si inseriscono i rapporti "a mano", con le "levette" al volante.

**PROFONDO E REGOLARE**

Pur essendo il più piccolo del lotto, il vano bagagli si sfrutta bene: ci stanno due valigie in orizzontale e, col divano reclinato, il piano di carico risulta privo di scalini

| | |
|--|-------------------------|
| 1.6 HDi 120 grammi Tecno | |
| cm ³ /N° cilindri/aliment. | 1560/4/gasolio |
| Potenza max kW (CV)/giri | 80 (109)/4000 |
| Coppia max Nm/giri | 240/1750 |
| Emissione di CO ₂ grammi/km | 120 |
| N° rapporti del cambio | 6 (robotizz.) + "retro" |
| Freni anteriori/posteriori | dischi autov./dischi |
| Lungh./largh./alt. | 428/182/150 |
| Peso in ordine di marcia kg | 1334 |

Dati dichiarati dalla Casa

UN BUON LAVORO

Per l'eleganza della plancia e della consolle (oltre che per la qualità delle plastiche e la cura nelle finiture), l'abitacolo sembra quello di una vettura più costosa

**LA GRINTA NON LE MANCA**

Coi suoi lunghi fari, il cofano ben sagomato e l'ampia presa d'aria anteriore a griglia, sembra che voglia divorare la strada



22.125 euro

EURO 4

continua a pag. 94

RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO ★★★★★

VALUTAZIONE GLOBALE ★★★★★

Volante 92

SCARSO ★☆☆☆☆ SUFFICIENTE ★★☆☆☆ DISCRETO ★★★☆☆ BUONO ★★★★☆ OTTIMO ★★★★★

Meno sprechi, meno inquinanti

Nella prova in città abbiamo avuto conferma che la fama delle vetture ibride è del tutto meritata: le percorrenze chilometriche possono essere più che doppie rispetto a quelle dei motori termici

Non nascondiamo che di fronte al responso degli strumenti, sulle prime abbiamo **pensato a un errore**. Solo dopo una verifica approfondita abbiamo realizzato che sul "nostro" circuito urbano di 13,1 km la Prius aveva effettivamente

percorso 23,8 km con un litro! Una resa quasi tripla rispetto a quella di una media a benzina e più che doppia rispetto a quella di una diesel.

OLTRE AL RISPARMIO C'È DI PIÙ

Da ciò deriva anche il positivo "effetto collaterale" di emissioni (sia di

CO₂, sia di inquinanti) decisamente più basse. Poche ma ferree le "regole" del nostro test: le vetture hanno viaggiato sempre assieme, per lo più **in prima e in seconda**, senza mai superare i 5000 giri (4000 per la 308) e rispettando i limiti di velocità.



TRA INCROCI E SEMAFORI

Le cinque auto scattano simultaneamente alla "luce verde" in uno dei tanti incroci lungo il nostro circuito cittadino di 13,1 chilometri



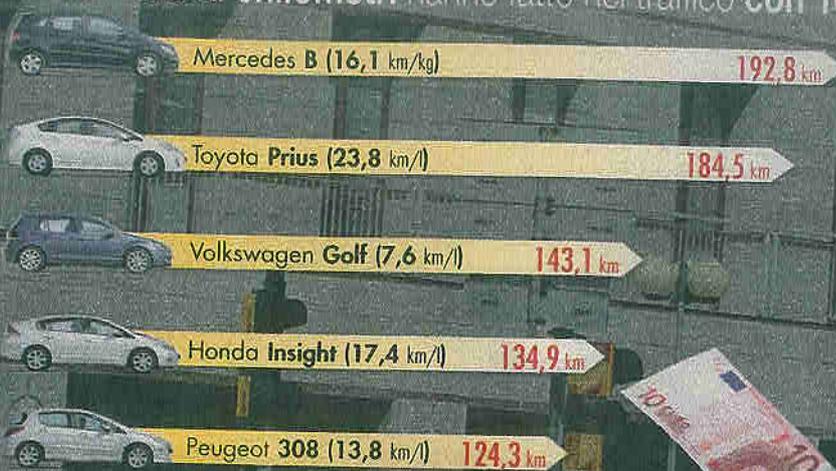
SERBATOIO AUTONOMIA DIAMETRO di STERZATA

| | Capacità rilevata | Chilometri | A destra | A sinistra |
|---------------|----------------------|----------------------|------------|------------|
| Toyota Prius | 46,7 litri | 1111 | 11,2 metri | 11,4 metri |
| Honda Insight | 42,2 litri | 734 | 10,5 metri | 10,4 metri |
| Mercedes B | 68,6 litri (14,4 m³) | 795 di cui 232 a gas | 11,4 metri | 11,8 metri |
| VW Golf | 66,8 (36,6) litri | 866 di cui 278 a gas | 10,4 metri | 10,4 metri |
| Peugeot 308 | 63,5 litri | 876 | 10,7 metri | 10,9 metri |

Fra parentesi le capacità dei serbatoi del gas

5 AUTO "RISPARMIOSE"

Quanti chilometri hanno fatto nel traffico con 10 euro di carburante



Fra parentesi i consumi nel test (a gas per la Mercedes B e per la Volkswagen Golf)

In termini di consumo in città, la sfida è persa in partenza: il sistema "full hybrid" della Toyota svetta su quelli delle rivali, incluso il "mild hybrid" Honda. Eppure, con dieci euro di carburante la Mercedes (tutt'altro che sobria, peraltro) riesce a percorrere più strada (anche se di poco) della Prius: 192,8 km contro 184,5. Un exploit che si spiega con il basso costo del metano. Interessante anche la prestazione della Golf BiFuel, mentre, a dispetto dell'efficienza del suo turbodiesel, in coda si colloca la Peugeot 308.

Prezzi medi dei carburanti nel corso del test

BENZINA 1,29 euro/litro **GPL** 0,531 euro/litro
GASOLIO 1,11 euro/litro **METANO** 0,835 euro/kg

ACCELERAZIONE

FRENATA

| Da 0 a 50 km/h | Da 50 km/h a 0 |
|-------------------|----------------|
| 4,0 secondi | 9,4 metri |
| 4,3 secondi | 8,4 metri |
| 3,9 (4,0) secondi | 8,8 metri |
| 4,2 (4,4) secondi | 8,3 metri |
| 4,1 secondi | 8,7 metri |

Con la **Prius** fai il pieno e **ti dimentichi del benzinaio**

Anche se non dispone di un gran serbatoio, grazie alla percorrenza di oltre 23,8 km/litro in città, la Prius ha un'autonomia di oltre 1100 km. Bene anche la Peugeot, mentre le "bi-fuel" superano (di poco) la Honda solo grazie al doppio serbatoio del gas e della benzina.

LA PIÙ BRILLANTE È LA MERCEDES

Le più duttili in manovra (in virtù del ridotto diametro di sterzata) sono Insight e Golf, mentre allo spunto spicca (un po' a sorpresa) la grossa Mercedes e delude la Honda. Efficaci in frenata Golf e Insight, un po' "lunga" la Prius.

Fra parentesi le prestazioni nel funzionamento a gas

Una "tortura" ad alta quota

Il tracciato che abbiamo scelto per la prova in montagna è quello, severissimo, che in 48 tornanti sale dai 915 metri di Prato allo Stelvio ai 2758 del valico. Un "circuitino" (di 26 chilometri con pendenze dell'11%) percorso più volte seguendo poche, rigide regole: **in salita abbiamo "tirato"** prima e seconda costantemente a 5000 giri (4000 per la Peugeot), inserendo raramente terza e quarta nelle successive discese (e senza mai superare gli 80 km/h).

LA "FORZA" È CON LE IBRIDE
Questa prova (pensata per evidenziare le capacità di ripresa dei motori ad alta quota e in pendenza) è stata superata brillantemente dalle ibride e dalla 308, ma ha messo un po' **in difficoltà le bi-fuel** (soprattutto la Mercedes) anche a causa dei loro rapporti decisamente lunghi. Dunque, Honda e Toyota hanno confermato la loro "forza" pure in montagna (dove le variazioni di velocità sono continue), uscendo veloci dai tornanti anche con forti dislivelli.

La superiorità evidenziata in città dall'ibrida della Toyota resta tale anche nella prova in montagna? Per scoprirlo abbiamo scalato più volte uno dei passi più alti e impegnativi d'Europa: il "mitico" Stelvio



UN DURISSIMO "BANCO DI PROVA"

Tornanti, forti pendenze e rarefazione dell'aria ad alta quota sono state le condizioni ideali per mettere alla prova motore, cambio e frizione, e per valutare il funzionamento dei diversi sistemi di alimentazione.



| | AUTONOMIA | USCITA TORNANTE* | RIPRESA** |
|---------------|----------------------|-------------------------|-------------------|
| | Chilometri | Da 30 a 80 km/h | Da 50 a 60 km/h |
| Toyota Prius | 925 | 7,8 secondi | 1,8 secondi |
| Honda Insight | 637 | 7,6 secondi | 2,0 secondi |
| Mercedes B | 736 di cui 215 a gas | 9,5 (9,7) secondi | 6,6 (8,1) secondi |
| VW Golf | 801 di cui 260 a gas | 9,6 (9,9) secondi | 6,6 (8,4) secondi |
| Peugeot 308 | 756 km | 8,6 secondi | 1,9 secondi |

Fra parentesi le prestazioni a gas; *in 2° o in Drive su una salita del 7%; ** nel rapporto più lungo o in Drive su una salita del 7%

5 AUTO "RISPARMIOSE"

Quanti chilometri hanno fatto in montagna con 10 euro di carburante



Fra parentesi i consumi nel test (a gas per la Mercedes B e per la Volkswagen Golf)

Alla prova dei fatti, anche in montagna le due ibride hanno percorso più strada delle rivali con un litro di carburante. Ma nella "prova dei dieci euro" è ancora la Mercedes B a metano a "vincere": arriva, infatti, a oltre 178 km contro i 153,5 della Prius. Ben distanziate l'altra bi-fuel (la Volkswagen Golf, che sfiora i 134 km) e la seconda ibrida (la Honda Insight) che raggiunge il traguardo dei 117 km. Nonostante i bassi consumi del suo 1.6 turbodiesel, in questa test la Peugeot è stata la peggiore con 107,2 km.



SLALOM DI 100 METRI

| Tempo | Media |
|--------------|-----------|
| 12,6 secondi | 28,6 km/h |
| 13,1 secondi | 27,5 km/h |
| 13,5 secondi | 26,7 km/h |
| 12,2 secondi | 29,5 km/h |
| 12,1 secondi | 29,8 km/h |

Nell'uscita dai tornanti sono in testa le due ibride

Le tabelle della ripresa e dell'uscita dal tornante "raccontano" coi numeri l'efficacia della spinta in salita delle vetture provate. Risulta evidente la netta superiorità delle due ibride, e nel test di ripresa il vantaggio viene accentuato dalla presenza della trasmissione automatica (di cui, oltre

a Toyota e Honda, dispone anche la Peugeot).

GOLF E 308 SI "MANEGGIANO" MEGLIO

Nella prova di slalom, che esprime la maneggevolezza alle andature medio basse, svettano le bene "assetate" Peugeot e Golf. Pur essendo la più lunga, se la cava bene anche la Prius.



La riscossa del metano

Un lungo viaggio in autostrada rappresenta la migliore condizione per apprezzare il notevole risparmio garantito dalle vetture bi-fuel. Perlomeno fino a quando resta del gas nel serbatoio...

Anche se vantano un'accurata aerodinamica per garantire bassi consumi ad andatura costante, nel test autostradale **le ibride non hanno "umiliato" le rivali**. Anzi, è successo il contrario. Quelle a gas (e in particolare la Mercedes a metano), che già avevano fornito valori leggermente migliori in termini di percorrenza a parità di spesa del

carburante, si sono prese una sonora rivincita. E lo ha fatto pure la Peugeot, confermando la notevole efficienza dei moderni turbodiesel.

MA HANNO IL SERBATOIO PICCOLO

Va detto, però, che nei tragitti più lunghi le bi-fuel (specie a metano) hanno le "gambe corte" per via della scarsa autonomia a gas. E, com'è intuibile, se non si trova una

stazione di rifornimento, quando si passa alla benzina **il risparmio va a farsi benedire**. Anche in questa occasione, nella prova in autostrada (sulla A26, nel tratto Alessandria-Gravellona Toce) le vetture hanno viaggiato sempre assieme, mantenendo la velocità di 130 km/h, con lievi variazioni imposte solo dalle mutevoli condizioni del traffico.



AUTONOMIA

PROVA di SORPASSO

| | Chilometri | Da 90 a 130 km/h |
|---------------|-----------------------|---------------------|
| Toyota Prius | 682 km | 9,9 secondi |
| Honda Insight | 608 km | 12,8 secondi |
| Mercedes B | 1073 di cui 298 a gas | 20,5 (20,8) secondi |
| VW Golf | 1119 di cui 344 a gas | 16,6 (17,2) secondi |
| Peugeot 308 | 946 km | 9,8 secondi |

Fra parentesi le prestazioni nel funzionamento a gas

FRI

| | |
|------|----|
| Da 1 | 67 |
| | 64 |
| | 68 |
| | 64 |
| | 63 |

5 AUTO "RISPARMIOSE"

QUASI "OSCURATE" DIETRO

In questa immagine non è difficile accorgersi di un fastidioso difetto delle due ibride (più della Insight che della Prius): la scarsa visibilità posteriore, limitata dalla traversa (integra la terza luce dei freni) che "taglia" a metà il lunotto

Quanti chilometri hanno fatto in autostrada con 10 euro di carburante



Fra parentesi i consumi nel test (a gas per la Mercedes B e per la Volkswagen Golf)

I lunghi percorsi autostradali ridimensionano gli exploit in città e in montagna della Prius, che scende su valori di consumo più vicini a quelli della Honda. Si tratta pur sempre di una percorrenza molto buona (14,6 km/litro), anche se peggiore di quella ottenuta dalla Peugeot turbodiesel. Nonostante ciò, il basso prezzo del gas rende molto più convenienti le bi-fuel nella "prova dei dieci euro" in autostrada: la Mercedes percorre quasi 248 km, la Golf 177. In mezzo sta la 308 e più distanti le ibride, che vanno poco più in là dei 110 km.

FRENATA

Da 130 km/h

67,9 metri

64,1 metri

68,3 metri

64,9 metri

63,9 metri

Più gradevole è la Peugeot: silenziosa, vigorosa e ben frenata

In autostrada abbiamo apprezzato la silenziosità e la piacevolezza di marcia della Peugeot 308, che risponde con grande energia quando si pigia sull'acceleratore. Più pigra nei sorpassi la Golf (che, in compenso si rivela stabilissima ad alta velocità) e, soprattutto, la Mercedes, che ha dalla sua un buon comfort e sospensioni morbide. Procedendo con un filo

di gas, anche le due ibride risultano silenziose, ma "alzano un po' troppo la voce" quando si accelera a fondo.

ANCHE LA INSIGHT FRENA NIENTE MALE

La francese spicca, assieme alla Honda, per qualità e sicurezza dei freni. Piuttosto efficaci anche quelli della Golf, mentre risultano meno potenti gli impianti di Prius e Mercedes.

Di che cosa sono capaci

Ibride brillanti, ma diesel e alimentazione a gas si difendono bene. Lo dicono gli strumenti

Dai dati raccolti con la nostra strumentazione si ha un quadro completo del temperamento delle cinque vetture di questo supertest. Le più brillanti in assoluto sono Peugeot 308 e Toyota Prius: la prima sfiora i 189 km/h e ha una buona accelerazione; la seconda grazie anche al **contributo del potente motore elettrico**, è la più rapida da 0 a 100 km/h. Entrambe emergono anche nella ripresa, dove la francese ottiene un lieve vantaggio. Meno veloce, ma vivace nello scatto, è la Honda Insight, mentre le bi-fuel (che mostrano un limitato calo di brio nel funzionamento a gas) sono un po' più "tranquille": la Volkswagen Golf è più vigorosa in ripresa, la Mercedes B scatta meglio da 0 a 100 km/h.

LA MERCEDES AFFATICA MENO NELLA GUIDA

Tutte garantiscono un buon comfort acustico: i valori rilevati sono vicini, a parte quelli della Peugeot, che è decisamente la più silenziosa in movimento. La Mercedes si fa apprezzare per il **ridotto sforzo di azionamento** di sterzo e frizione, mentre negli spazi d'arresto vanno rimarcati gli oltre tre metri che, in frenata, separano la migliore e la peggiore.

RUOTE E GOMME MAGGIORATE PER LA GOLF

Anziché con quelli di 16 pollici (di serie) la Golf ci è stata consegnata con cerchi in lega di 17" (640 euro, assieme all'assetto ribassato), equipaggiati con larghi pneumatici 225/45 (che non hanno certo penalizzato tenuta di strada e prestazioni in frenata). Mercedes e Peugeot, invece, montavano gomme Michelin identiche, mentre le due ibride avevano ruote o pneumatici più piccoli.

CHE COSA "CALZAVANO" LE CINQUE VETTURE DEL TEST

| | | |
|---------------|---------------------------|-------------|
| TOYOTA PRIUS | Bridgestone BZ50 | 195/65 R 15 |
| HONDA INSIGHT | Dunlop SP Sport 2030 | 185/55 R 16 |
| MERCEDES B | Michelin Energy Saver | 205/55 R 16 |
| VW GOLF | Bridgestone Potenza RE050 | 225/45 R 17 |
| PEUGEOT 308 | Michelin Energy Saver | 205/55 R 16 |

Wolants 100

Tutti i nostri rilevamenti

| | TOYOTA PRIUS |
|--|--------------|
| VELOCITÀ MASSIMA km/h | 185,4 |
| ACCELERAZIONE secondi | |
| 0-100 km/h | 11,2 |
| RIPRESA secondi | in Drive |
| 1 km da 40 km/h | 30,3 |
| CONSUMI km/l | |
| massimo | 7,3 |
| medio (della prova) | 18,9 |
| FRENATA metri da 100 km/h | 39,9 |
| ERRORE STRUMENTI | |
| Tachimetro (a 130 km/h effettivi) | 137 |
| Contachilometri (su 1000 km effettivi) | 1003 |
| SFORZO DI AZIONAMENTO kg | |
| Frizione | - |
| Sterzo | 1,5 |
| RUMOROSITÀ dB(A) | |
| al minimo | 47,7 |
| in piena accelerazione in 2 ^a | 73,1 |
| a 100 km/h nella marcia più alta | 66,6 |
| a 130 km/h nella marcia più alta | 70,4 |
| I GIUDIZI DI al volante | |
| Motore | ★★★★★ |
| Sospensioni | ★★★★☆ |
| Sterzo | ★★★★★ |
| Cambio | ★★★★☆ |
| Frenata | ★★★★☆ |

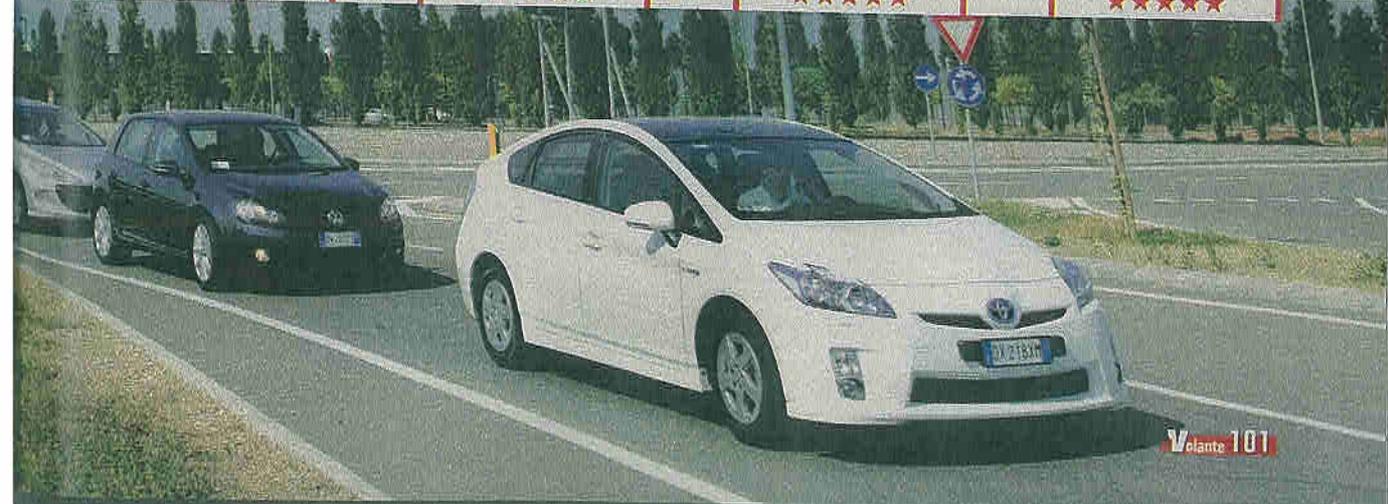
Foto parentesi: le prestazioni nel funzionamento a gas



5 AUTO "RISPARMIOSE"

| HONDA INSIGHT | MERCEDES B | VW GOLF | PEUGEOT 308 |
|------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------|
| 181,3 | 183,4 (182,1) | 187,6 (185,3) | 188,7 |
| 11,9 | 12,2 (12,5) | 12,4 (12,8) | 11,4 |
| in Drive 32,5 | in quinta marcia 41,4 (41,9) | in quinta marcia 40,5 (41,0) | in Drive 29,7 |
| 7,3 | 5,5 (11,7 km/kg) | 6,1 (5,2) | 8,4 |
| 14,9 | 9,5 (17,9 km/kg) | 10,5 (8,7) | 14,6 |
| 37,2 | 39,1 | 36,9 | 36,8 |
| 135 | 132 | 138 | 133 |
| 1005 | 1004 | 1012 | 1016 |
| - | 8,2 | 9,3 | - |
| 1,8 | 1,3 | 1,5 | 2,4 |
| 40,5 | 40,3 | 39,8 | 44,2 |
| 76,6 | 75,3 | 74,1 | 72,2 |
| 65,9 | 66,2 | 66,1 | 63,8 |
| 70,7 | 71,1 | 70,5 | 68,3 |
| ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ |
| ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ |
| ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ |
| ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ |
| ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ | ★★★★☆ |

SCARSO ★☆☆☆☆ SUFFICIENTE ★★☆☆☆ DISCRETO ★★★☆☆ BUONO ★★★★☆ OTTIMO ★★★★★



Velante 101