

La Toyota Prius arriva alla terza generazione e lo fa con 1,2 milioni di unità vendute a partire dalla sua prima commercializzazione nel 1997 in Giappone, un numero elevato a guardarlo così, ma che invece nasconde una realtà dove l'ibrida rimane un'auto di nicchia. Tanto per fare un esempio: in Italia nel primo semestre sono state vendute 2.695 auto ibride pari allo 0,24% del mercato. Va meglio negli Stati Uniti e in Giappone ma il resto di Europa viaggia con gli stessi numeri italiani. La "terza" Prius, che arriverà sul mercato a settembre, dovrà quindi riuscire a fare il salto di qualità uscendo dalla nicchia per arrivare al mercato di massa. Ci riuscirà? Vedremo, ma non sarà semplice, anche se la linea è comunque mutata, con montanti anteriori più slanciati che aumentano la personalità e riconfermano la cura aerodinamica con profilo a cuneo, coda tronca e un Cx di 0,25 (migliorato rispetto →

Minori emissioni e soprattutto consumi da record, nonostante un incremento della cilindrata. La terza generazione della Prius rilancia la sfida al mercato. Approfittando anche di incentivi particolarmente favorevoli

Laureata in ecologia



Grazie agli ecoincentivi governativi, sul prezzo d'acquisto della Toyota Prius è possibile beneficiare di un bonus che può arrivare fino a 5.000 euro.


Toyota Prius
Active

Prezzo 27.251 euro
In vendita subito

CHE COSA C'È DI NUOVO?

Praticamente tutto. Il 90% dei componenti del sistema ibrido sono stati ridisegnati e il pannello fotovoltaico sul tetto è un'anteprema.

CHI LA COMPRERÀ?

Chi ama la concretezza di basse emissioni di CO₂ piuttosto che astratte disquisizioni sulla sostenibilità ambientale.

A CHI DARÀ FASTIDIO?

Alla Honda Insight, che costa (e offre) meno. Grazie agli incentivi diventa però appetibile anche nei confronti delle più tradizionali berline, alimentate a gasolio o a gas.

IDENTIKIT

N. cilindri/cilindrata	4/1.798 cc
Potenza	73 kW/99 CV a 5.200 giri
Coppia	142 Nm a 4.000 giri
Potenza (elettrico)	60 kW/82 CV
Coppia	207 Nm
Cambio	automatico (CVT)
Trazione	anteriore
Dimensioni	4,46/1,74/1,49 m
Bagagliaio	445 litri dm ³
Velocità max	180 km/h
Acc. 0-100 km/h	10,4 secondi
Consumo misto	25,6 km/l
Bollo	188,34 euro
Emissioni CO ₂	89 g/km

allo 0,26 della versione precedente). All'interno la nuova Prius è stata ridisegnata e la sensazione salendo a bordo è quella di una buona qualità dei materiali con la leva del cambio automatico dal disegno futuribile in bella mostra e con una facile leggibilità e accessibilità dei comandi (riscaldamento dei sedili a parte) alloggiati su una console centrale "a ponte". L'abitabilità è buona e dietro in quat-

tro si viaggia comodi con spazio a sufficienza, sia in altezza che per le gambe, anche per i passeggeri più alti.

Il bagagliaio è di 445 litri (le batterie sono sotto il piano e non interferiscono sulla capacità di carico), 37 litri in più rispetto alla rivale Honda Insight e quasi 100 più della VW Golf. Niente male. Sotto il cofano, il sistema ibrido di Toyota rimane lo stesso della versione precedente, un "full

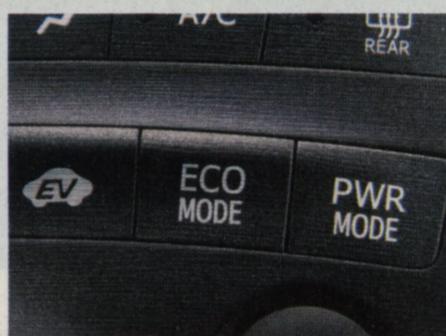
hybrid" in grado di far viaggiare la Prius anche spinta solo dal motore elettrico a zero emissioni. Una tecnologia più avanzata rispetto al "mild hybrid" di Honda Insight e Mercedes S400 Hybrid, nelle quali l'elettrico aiuta il benzina senza però avere mai la possibilità di spingere da solo l'auto (teoricamente sulla Insight potrebbe farlo ma in condizioni difficilmente raggiungibili nel-



Il pannello fotovoltaico con tetto apribile è a richiesta e costa 1.800 euro. Solo sulle versioni Active ed Executive.



Il navigatore satellitare, sotto, è in due pacchetti (per la Active) che costano 3.000 o 4.000 euro. In basso, i tre tasti per tre modi differenti di guida e di consumi.



1 Fedele ad un'immagine ecologica, tessuti e rivestimento del cruscotto riproducono le venature di una foglia.
2 Nuovo design anche per il volante, con una riduzione del diametro e un innalzamento che amplia lo spazio per le ginocchia.

3 Il climatizzatore automatico è di serie sui tre allestimenti (base, Active ed Executive). In optional c'è la sua attivazione a distanza.
4 Il cambio della nuova Prius è più leggero di 20 chilogrammi. Il sistema è a variazione continua e la gestione è di tipo elettronico.

l'uso quotidiano). La novità è che ora, il motore elettrico della Prius, potenziato (+10 kW rispetto alla precedente) e alimentato da una batteria più potente (+2 kW), lavora finalmente di più. E si vede. In città siamo riusciti, con le batterie completamente cariche e su un percorso pianeggiante a fare con il solo elettrico 1,6 km consecutivi a velocità rigorosamente inferiore di 50 km/h.

Spostandosi fuori città, con l'obiettivo di arrivare al minor consumo possibile e sfruttando al massimo la potenza di batterie e motore elettrico, siamo arrivati ad un valore record di 2,6 l/100 km mentre con un'andatura normale (in modalità ECO) la Prius riesce a fare quanto dichiara (caso raro nel mondo dell'auto): 3,9 l/100 km. Sulle strade a scorrimento veloce (il punto debole delle prece-

denti versioni) poi si riscontra il miglioramento maggiore confermando l'ottimo risultato di 3,8 l/100 km, lo stesso valore di un motore diesel.

Il tutto si traduce in record anche per le emissioni di CO₂: 89 g/km, un grammo in più della Smart cdi, che però ha solo due posti, e 12 grammi in meno rispetto alla Insight.

Niente male, anche considerando il miglioramento della dinamica di guida grazie al motore 1.8 (invece del 1.5 attuale), non un "fulmine" ma in grado di dare accelerazioni fluide e una guida sufficientemente reattiva (viaggiando in modalità POWER). Ricca la dotazione di serie con accessori da auto di segmento superiore, come ad esempio l'head up display, che consente di proiettare sul parabrezza alcune informazioni utili alla guida e i fari (anteriori e posteriori) a LED. In più, con una tecnologia ancora poco diffusa, sul tetto è stato integrato un pannello fotovoltaico (opzionale): niente energia

per le batterie, ma consente di azionare il climatizzatore mantenendo la Prius fresca anche quando è parcheggiata al sole. Cosa non c'è piaciuto? Le batterie sono quelle al nichel e idruri metallici e non al litio che avrebbero portato ad una maggiore autonomia.

Averle sarebbe stato da Prius. In più il prezzo: la tecnologia c'è ma 25.900 euro di partenza sono troppi, soprattutto considerando che con la Honda Insight se ne risparmiano quasi 6.000. Come dire, il prezzo di un'altra auto.

Alessandro Marchetti Tricamo



Il pacco batterie sparisce sotto il piano di carico e la capacità è ai vertici della categoria. Rispetto alla precedente, l'aumento è di 30 litri.

Comfort

C'è spazio per passeggeri e bagagli. Si viaggia in un silenzio ovattato interrotto solamente dalle cambiate.



Costi

I consumi ridotti assicurano costi d'esercizio molto bassi. Altrettanto non si può però dire del prezzo.



Piacere di guida

Superiore alla precedente. In più, la possibilità di viaggiare in silenzio in città con il solo motore elettrico.



Ambiente

Nessuna berlina ha valori di CO₂ così bassi. È Euro 5 e per brevi tratti non ha assolutamente emissioni.



In una parola: originale