

# IL FUTURO È GIÀ



## Che cosa promette

25,6 KM  
CON UN LITRO

VITA BATTERIE  
ILLIMITATA

PERCORRE 2 KM  
A MOTORE SPENTO



# UN CLASSICO

Alla terza generazione è ormai la Golf delle ibride. Ora è più ecologica e brillante. Sempre da 26 mila euro

DI CARLO DI GIUSTO

**D**odici anni... e qualcuno la chiama ancora tecnologia del futuro. La Toyota, invece, il futuro se l'è lasciato alle spalle: due serie di automobili ibride, più di un milione e duecentomila esemplari venduti, dodici anni di vantaggio sulla maggior parte dei costruttori generalisti. Così la Prius, che approda felicemente alla terza generazione, non è più un Ufo. Anche se un po' ci assomiglia.

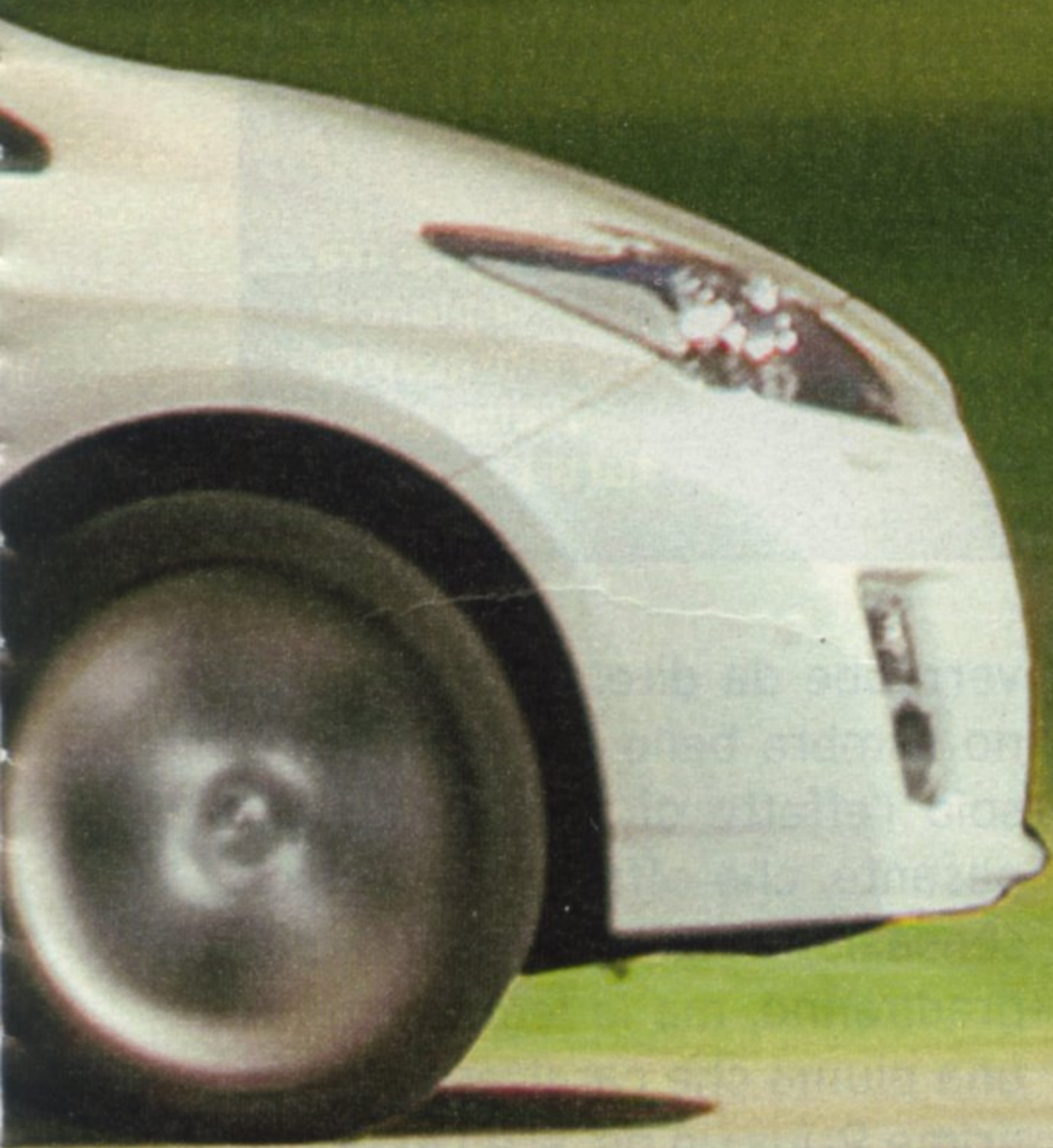
## L'ULTIMA FRONTIERA

Data astrale 2009.7: comincia l'era della Prius 3. A bordo è un po' come sull'Enterprise NCC-1701-A. E non è un modo di dire. La console centrale è un ponte di comando. Ponte, perché è letteralmente sospeso tra la plancia e il bracciolo centrale; di comando, perché lì si concentrano pulsanti, leve, monitor. Ci si sente un po' come il Capitano Kirk: «Scotty, dai potenza a quell'ibrido!».

Le forme, gli accostamenti

cromatici, la scelta dei materiali, tutto conferisce all'abitacolo un aspetto piuttosto hi-tech. Poi si torna indietro nel tempo, con la regolazione a scatti dello schienale. E stai pur certo che la posizione che cercavi è proprio tra una tacca e l'altra.

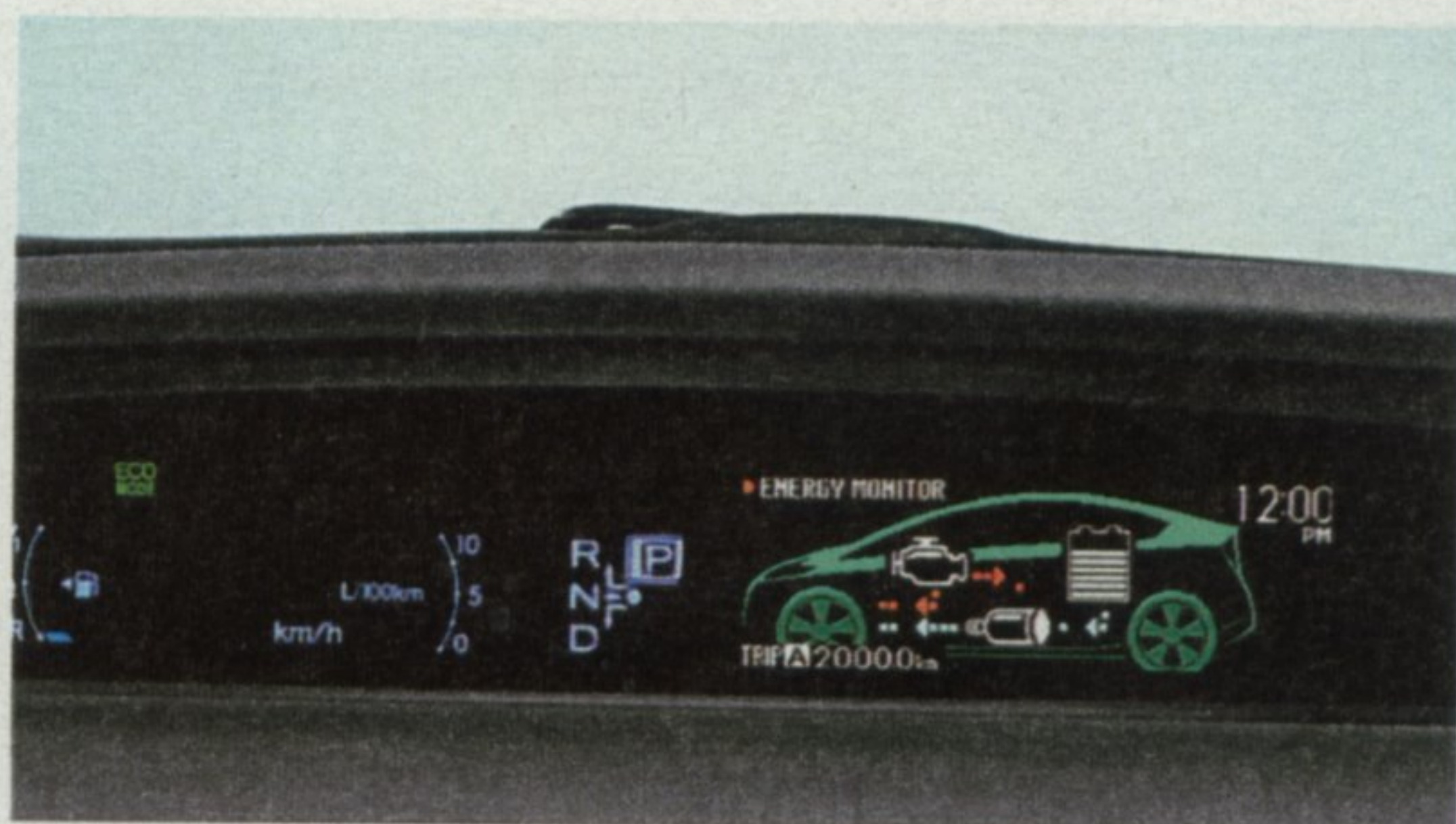
Una fessura, a centro plancia, riporta i dati sul funzionamento della Prius. E lo fa in modo scenografico, con quadranti che si sovrappongono, che appaiono e scompaiono appena si sfiorano i pulsanti sul volante. Il parabrezza riflette le informazioni essenziali al viaggio: le indicazioni delle svolte, la velocità massima e l'Eco drive monitor. Già, l'Eco drive monitor: lo strumento che ti condiziona l'uso del piede destro. Sì, perché nessuno lo dice, ma quando sei al volante di una Prius guidi in modo diverso. Vai più piano, non ci sono santi. Un occhio sulla strada e uno fisso su quella sbarretta luminosa che giudica inflessibilmente il tuo stile di guida. Se sei bravo, bene. Altrimenti vieni



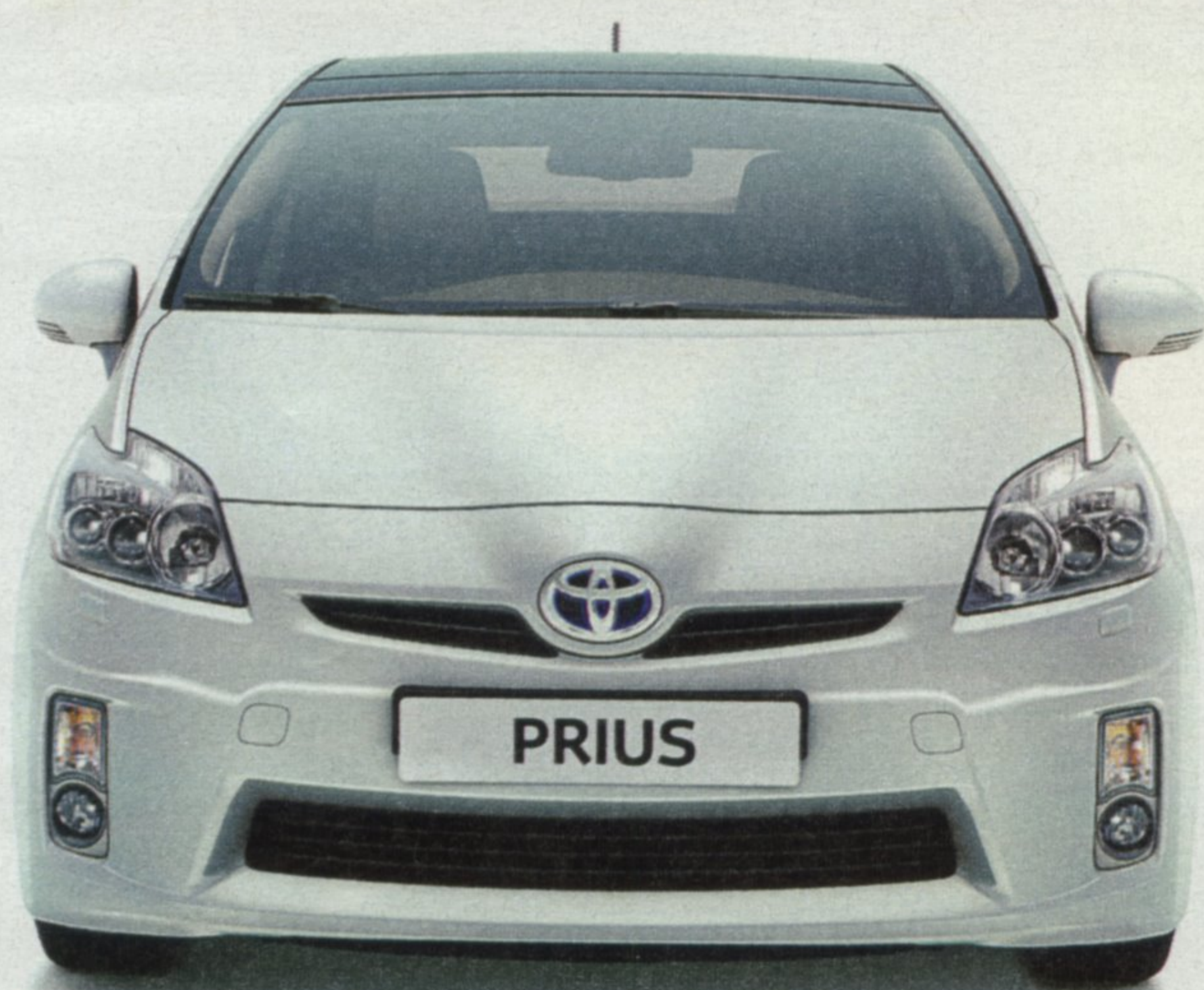


## AL VOLANTE Toyota Prius

Il quadro strumenti è racchiuso in una fessura sulla palpebra della plancia. L'insieme sembra un po' confuso: in realtà le informazioni sono ben distinte. Qui a fianco, l'Eco drive monitor: aiuta a mantenere uno stile di guida più efficiente



Il ponte tra la plancia e il bracciolo ospita quasi tutti i comandi



assalito dai sensi di colpa: hai consumato troppo, in castigo! Per fortuna, le percorrenze sono sempre buone e, nella peggiore delle ipotesi, sono paragonabili a quelle di una turbodiesel d'ultima generazione. Nella migliore, invece, puoi realizzare economie impensabili. A patto di rispettare le indicazioni dell'Eco drive monitor, appunto, e di adottare uno stile di guida adeguato ai voleri dei progettisti.

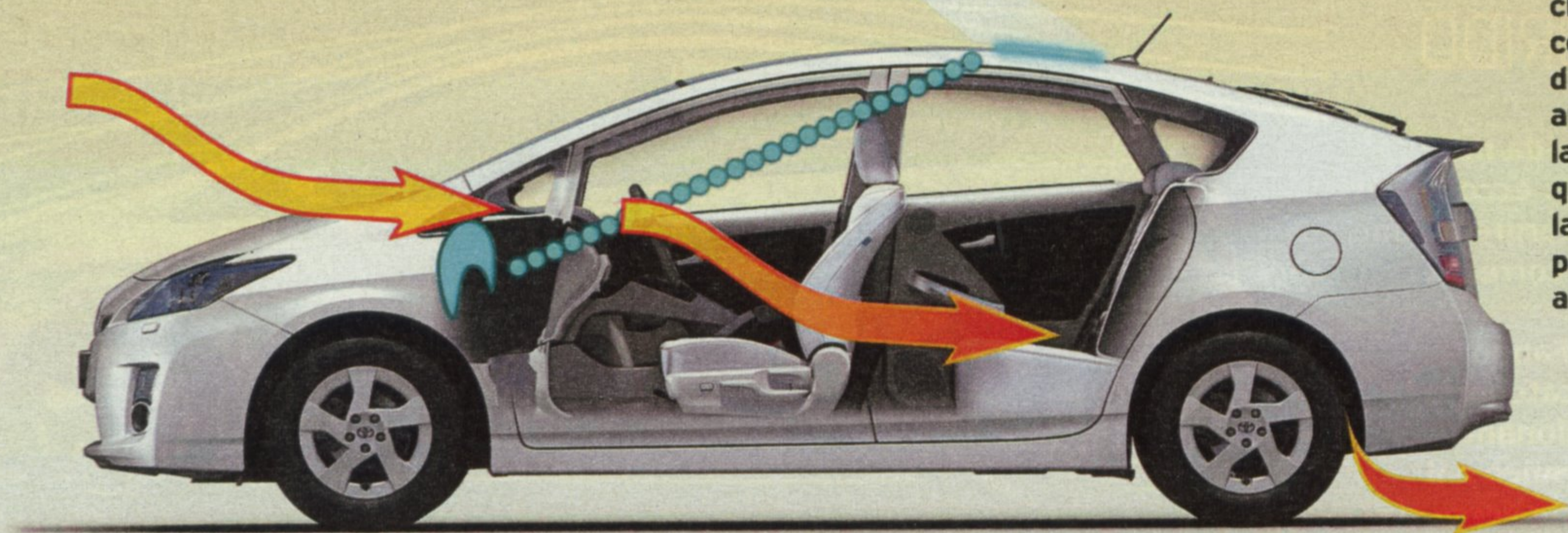
### SILENZIO, SI GIRA

Negli anni, la Prius è diventata più matura. Più macchina,

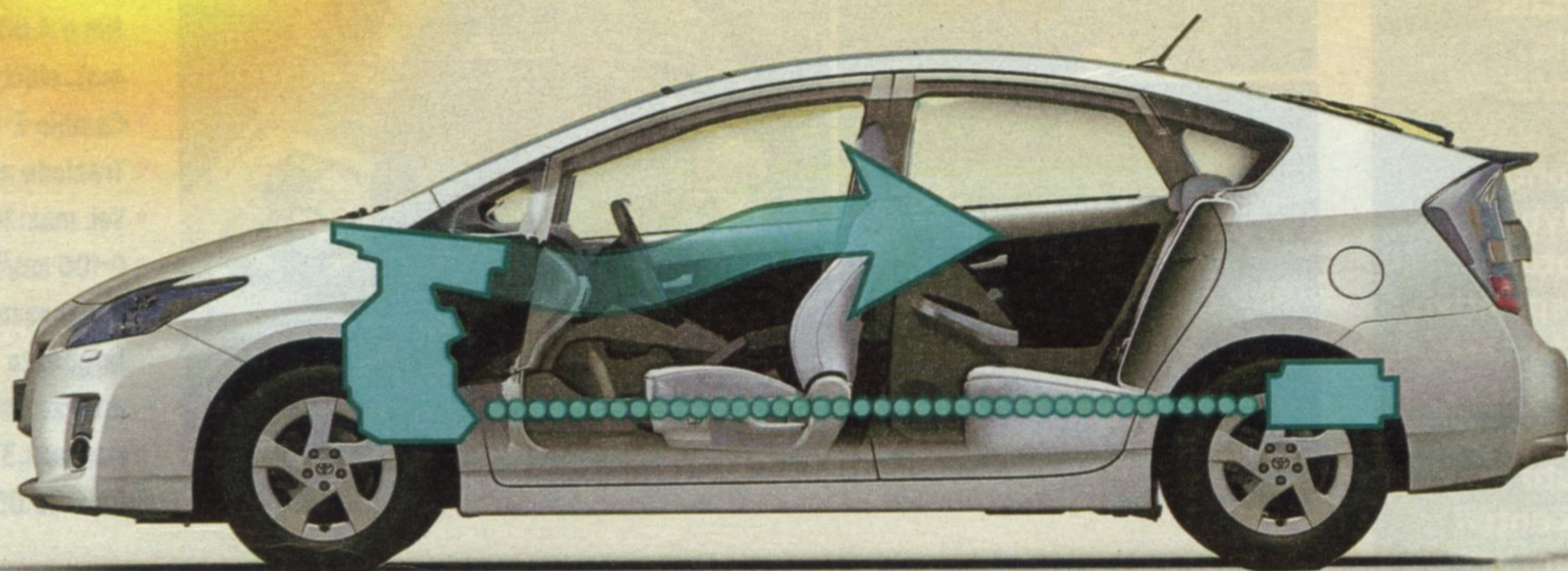
verrebbe da dire: ora l'avantreno sembra bello piantato. Ma è solo l'effetto di uno sterzo più pesante, che offre una maggior sensazione di controllo. I più gradiranno, ma la leggerezza di una piuma che caratterizzava le prime Prius un po' si è persa.

L'unità propulsiva ibrida è abbastanza potente (136 cavalli), ma si percepisce un certo disagio quando chiedi qualcosa di più. Tutte le reazioni sono piuttosto filtrate, lente, ti suggeriscono uno stile di guida rilassato. La Prius è una filosofia di guida: non è l'automobile per chi





I pannelli solari integrati nel tetto apribile (optional, 1.000 euro) alimentano la ventola dell'impianto di climatizzazione, consentendo di ridurre automaticamente la temperatura quando si lascia la vettura parcheggiata al sole



Il sistema di ventilazione a energia solare comprende anche l'aria condizionata a distanza: alimentata dalle batterie, si attiva col telecomando, per tre minuti prima dell'ingresso in auto

ha fretta, insomma, e non lo diventa neppure premendo il pulsante Power e andando a lambire la sottile linea rossa dell'Eco drive monitor.

In quella zona proibita puoi avvertire la voce del motore termico: il rumore dura poco, appena il tempo di completare un sorpasso o di raggiungere rapidamente (si fa per dire) la velocità desiderata. Poi tutto torna a immergersi nel silenzio della spinta elettrica di sostegno. La Prius non è rumorosa di suo: lo diventa se l'asfalto è poroso, ruvido, all'aumentare della ve-

locità. Colpa delle gomme e del filtraggio delle sospensioni. Pare strano dirlo, per un'auto lunga quasi quattro metri e mezzo, ma è la città il suo habitat naturale. Lì, la tecnologia full hybrid offre il massimo dei vantaggi, compreso quello di poter fare a meno del motore tradizionale per un paio di chilometri e fino a una velocità massima di 50 km/h. Ed è proprio nel traffico urbano che la spinta supplementare permette significative economie di carburante. Fuori dai centri urbani e in autostrada, invece, la Prius consuma poco per altri motivi:





## Wikitecnica

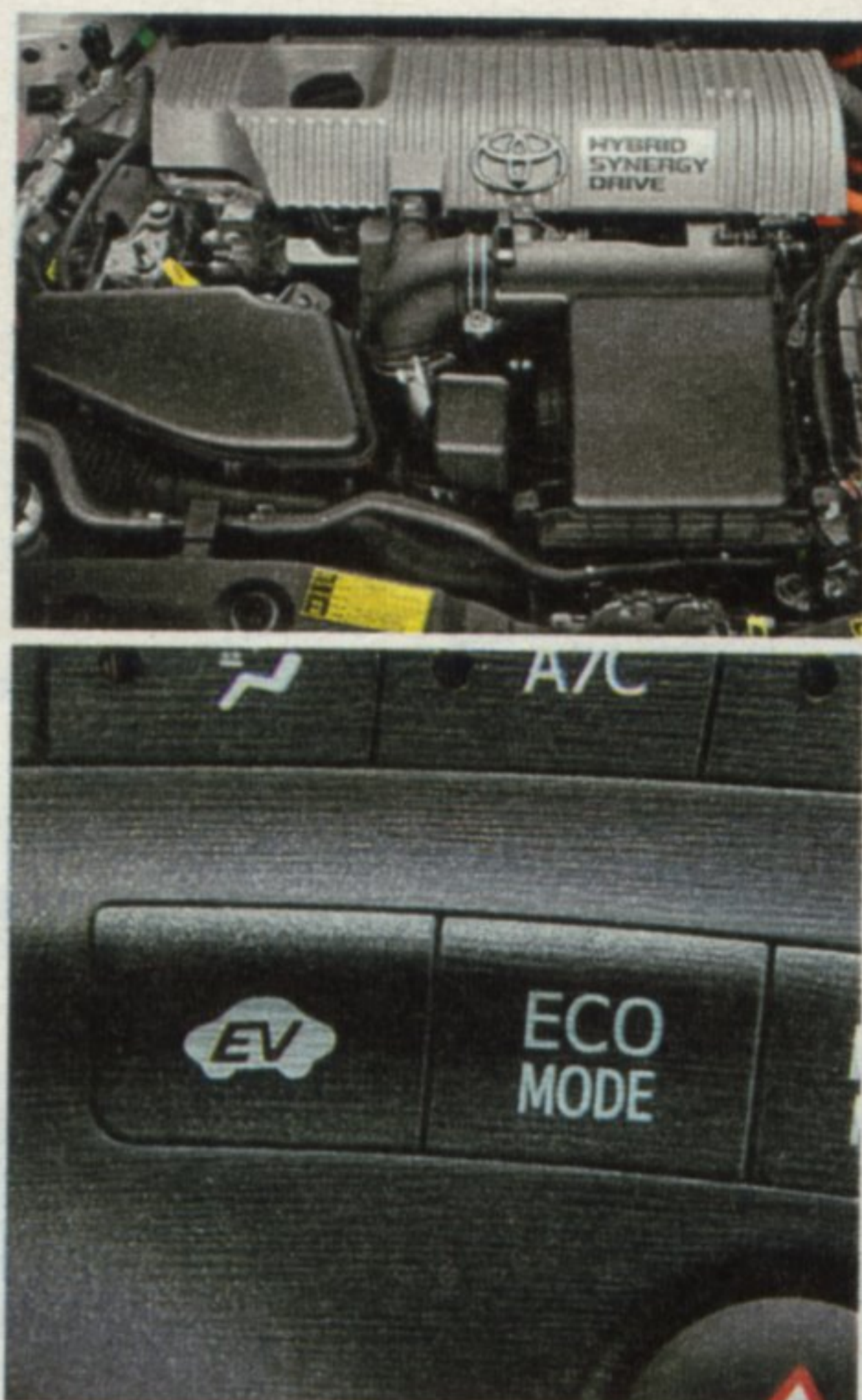
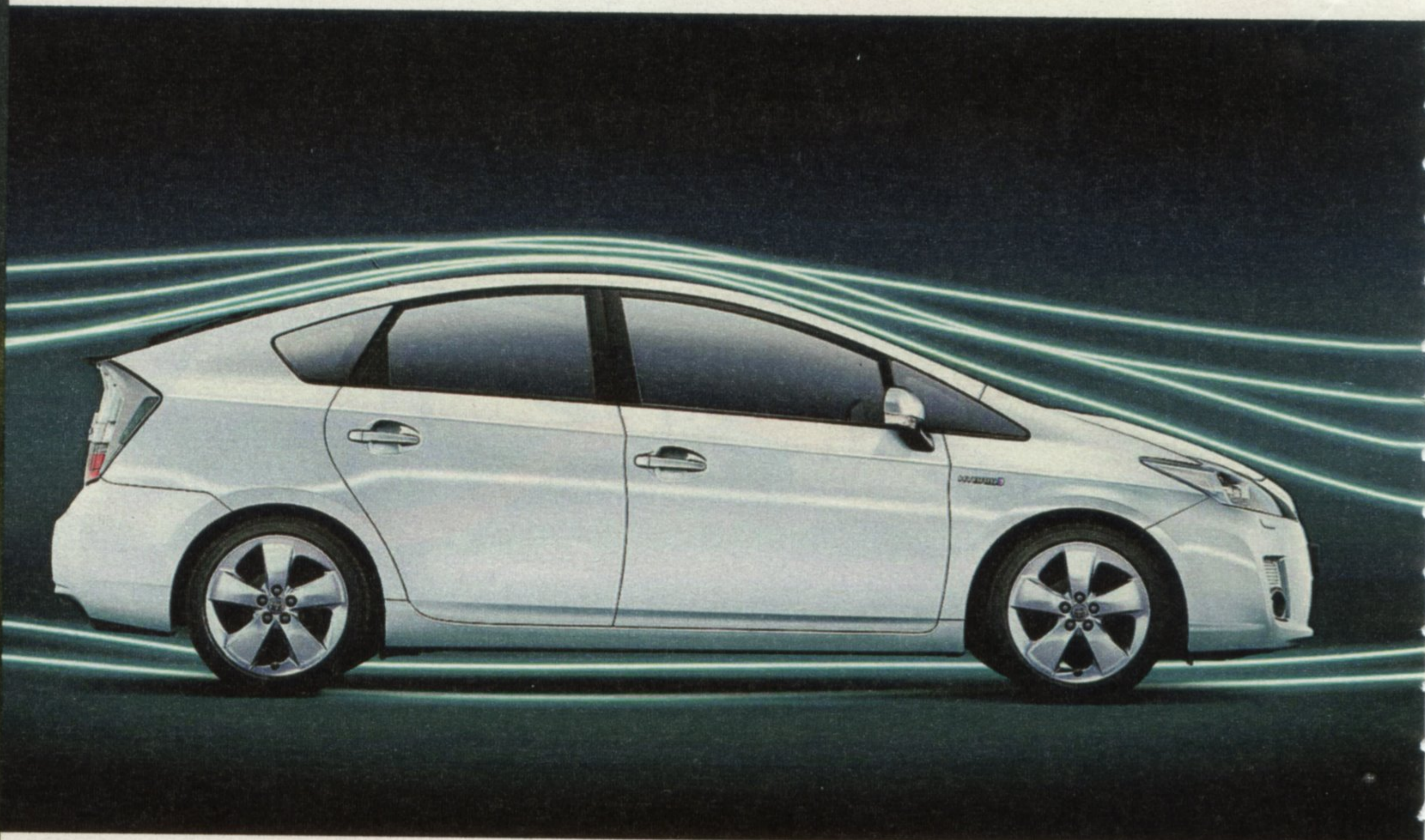
# SI FA PRESTO A DIRE IBRIDO

Le automobili ibride non sono tutte uguali: ecco una mini guida all'interpretazione delle definizioni correnti.

● **FULL HYBRID** Fanno parte di questa categoria le vetture che funzionano sia con il motore termico e il motore elettrico insieme sia - per brevi tratti - anche con il solo motore elettrico (per esempio, la Toyota Prius e tutte le Lexus h).

● **MILD HYBRID** In queste autovetture il motore elettrico aiuta quello termico, ma non è in grado, da solo, di muovere la vettura. Questa è la soluzione adottata dalla Honda Insight e dalla Mercedes S 400 Hybrid.

● **MICRO HYBRID** Sono considerate Micro Hybrid tutte le auto con motore termico dotate di dispositivo Stop&Start. In questo caso, la definizione di ibrida è davvero tirata per i capelli, tant'è che queste auto non beneficiano degli incentivi riservati alle ibride vere.



### DATI COSTRUTTORE

- 1.798 cm<sup>3</sup>
- 4 cilindri benzina
- 100 kW (136 CV) a 5.200 giri/min
- Motore termico: 142 Nm a 4.000 giri/min; mot. elettrico: 207 Nm
- Cambio E-CVT
- Trazione anteriore
- Vel. max: 180 km/h
- 0-100 km/h: 10,4 s
- Lunghezza 446 cm larghezza 175 cm altezza 149-151 cm
- Massa: 1.370 kg
- Da € 26.051

Qui sopra, le tre modalità di funzionamento: EV, cioè con la sola propulsione elettrica; ECO, ovvero ibrida in funzione del massimo risparmio; PWR (Power), per ottenere le prestazioni migliori

è straordinariamente efficiente, a cominciare dall'aerodinamica, che ha ancora condizionato evidentemente il profilo della carrozzeria. Vi siete mai chiesti perché le disegnino così? Ecco la risposta: questa è la forma migliore dal punto di vista aerodinamico. E non è un caso se la Honda Insight le assomiglia.

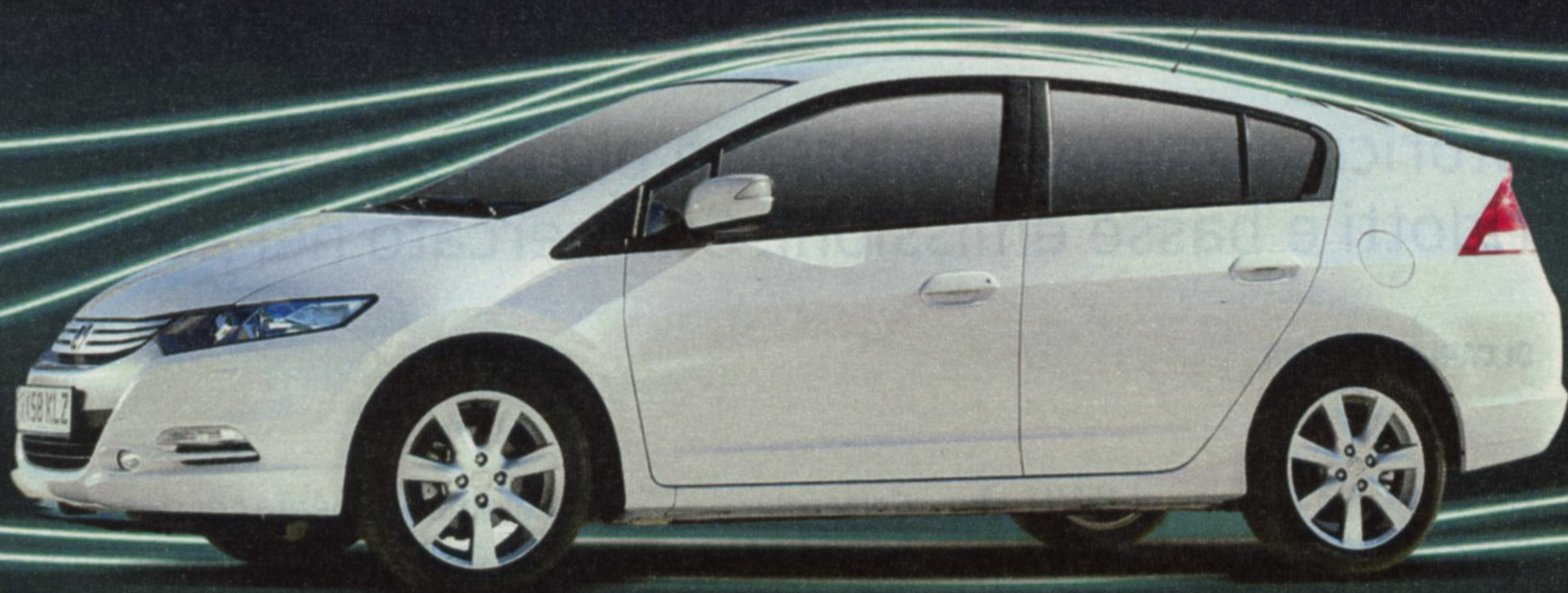
### LA PRIUS E L'ALTRA

Bene, ci siamo: non puoi parlare di Prius senza tirare in ballo l'Insight. Anche perché, per quanto alla Toyota insistano nel dire che sono auto differenti, la gente le percepisce allo stesso modo. Del resto, è evidente, tutt'e due as-

solvono alle medesime necessità di trasporto e mobilità. La Prius è una full hybrid e, sia pur con tutte le limitazioni del caso, può muoversi anche solo con la propulsione elettrica. La Honda Insight no: il suo motore termico è sempre in funzione, mentre quello elettrico dà il suo contributo ad alleggerire il lavoro del primo e quindi a contenere consumi ed emissioni. Appartiene alla categoria delle mild hybrid.

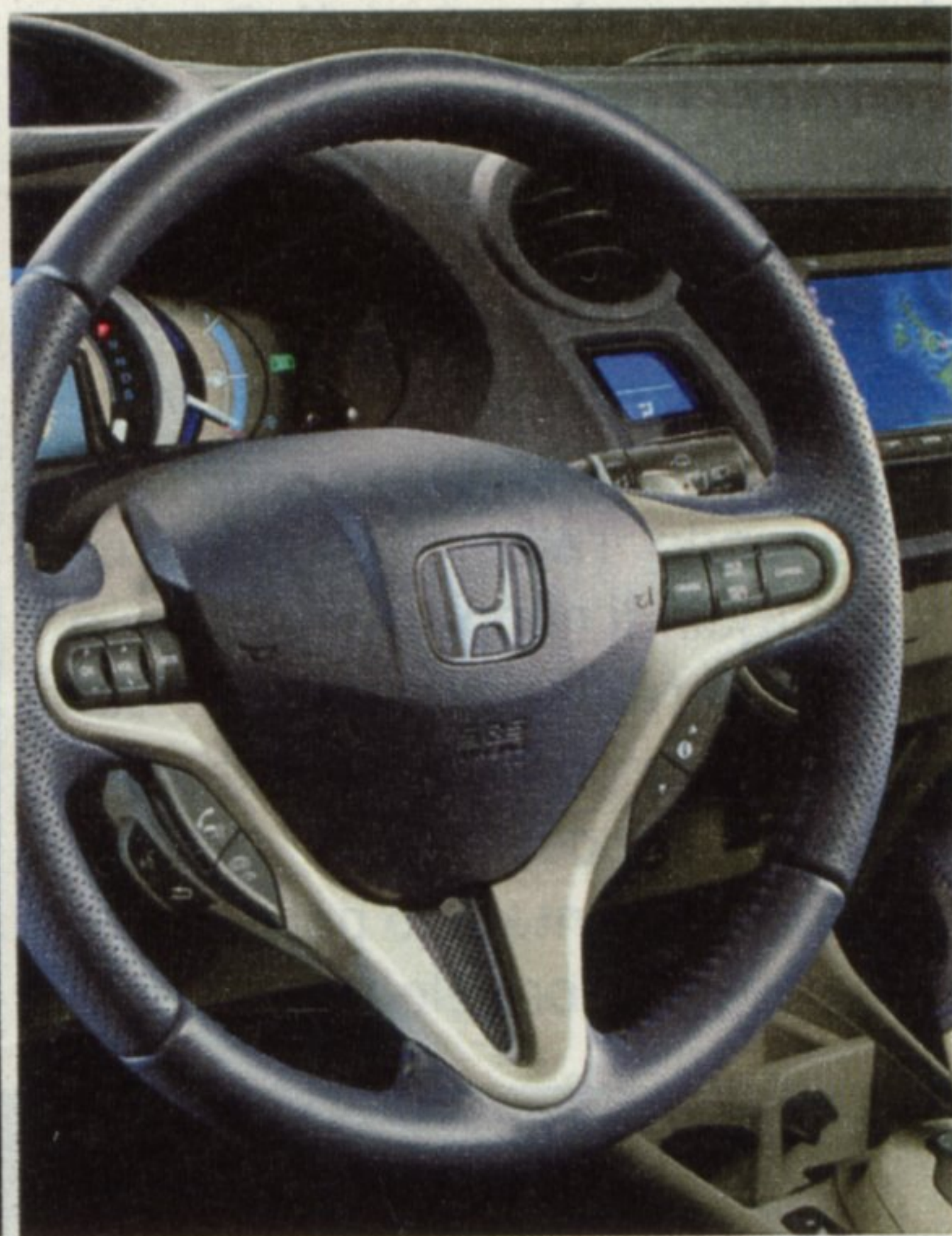
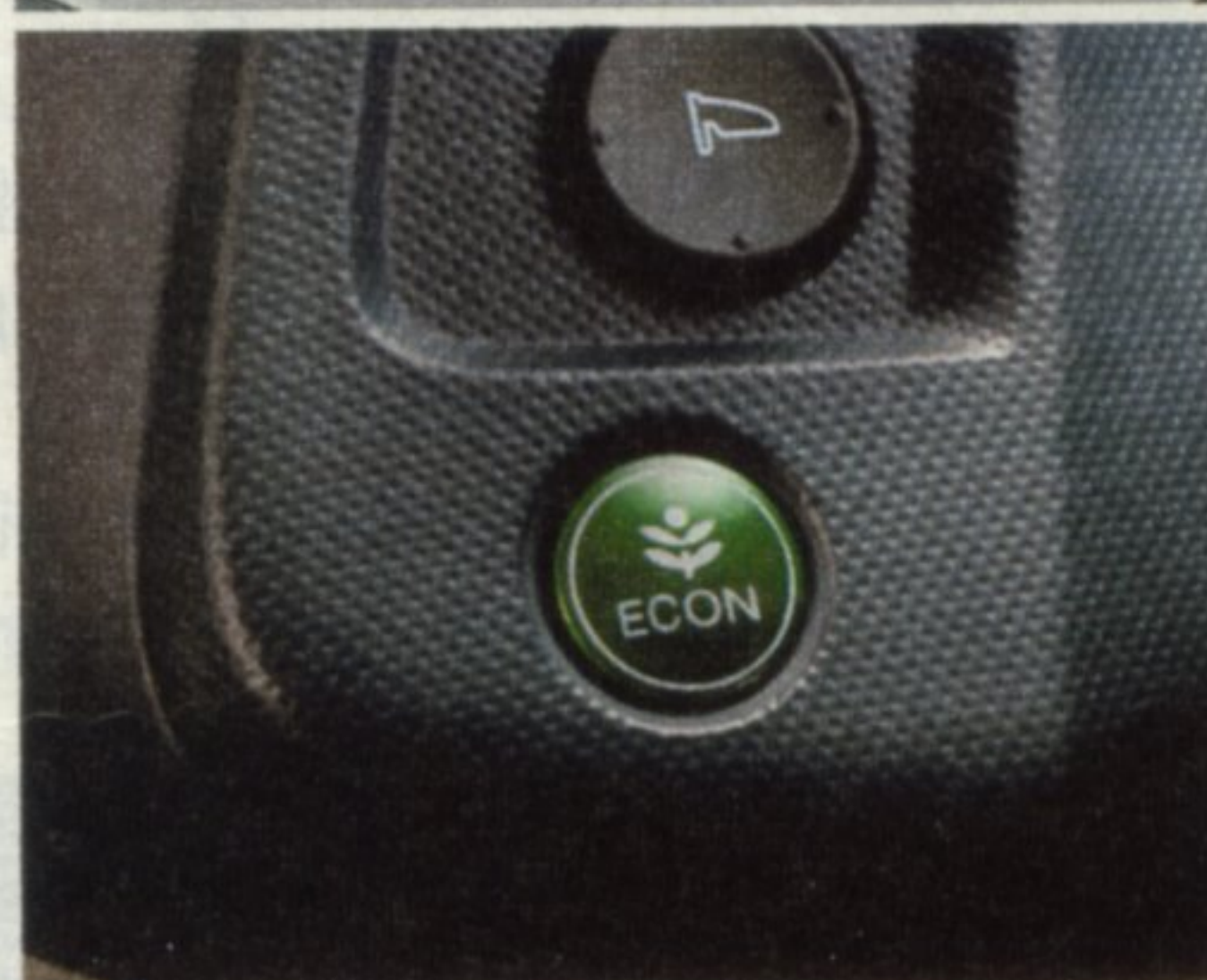
Nella vita reale, le differenze si riconducono più alle prestazioni che altro. La Prius è più potente, ha una risposta dell'acceleratore più consistente, questo sì. Del resto, ci sono una cinquantina





#### DATI COSTRUTTORE

- 1.339 cm<sup>3</sup>
- 4 cilindri benzina
- 65 kW (88 CV)
- a 5.800 giri/min
- Motore termico: 121 Nm a 4.500 giri/min; mot. elettrico: 78 Nm
- Cambio CVT
- Trazione anteriore
- Vel. max: 186 km/h
- 0-100 km/h: 12,6 s
- Lunghezza 440 cm larghezza 170 cm altezza 143 cm
- Massa: 1.204 kg
- Da € 20.051



di cavalli in più, mica pochi. Un aspetto da non sottovalutare, se dai un minimo di importanza anche alla gradevolezza di guida. In effetti, le qualità dinamiche della Prius hanno un accento più europeo di quelle della Insight. Che è come dire che la Toyota va un po' meglio, secondo i nostri gusti di guida. Ma stiamo già scivolando in aree di giudizio specifiche, in zone poco frequentate da chi, alla fine, desidera potersi muovere sempre e investire nell'auto il meno possibile.

Se cominci a parlare di prezzo, allora sì che tra la Prius e la Insight c'è una bella differenza. Con incentivi o senza, sono 6.000 eu-

ro o giù di lì: tanto costa di meno la versione base dell'Insight rispetto al corrispondente modello Toyota. E dire che la nuova Prius costa come il modello che sostituisce, a fronte di un netto miglioramento complessivo: allestimento, potenza, consumi, sicurezza, tutto insomma. Se la priorità è essenzialmente quella di risparmiare il più possibile, gli argomenti a favore della Prius perdono un po' di forza, soprattutto se sei disposto a barattare quei seimila euro di primato tecnologico - la Prius è l'unica full hybrid in questa categoria - con le prestazioni inferiori del milletré da 88 CV della Insight. ●●●●

**Il tasto Econ, sulla Honda Insight, attiva una serie di funzioni che permettono di inquinare e consumare di meno**

## Mercato IBRIDE DI IERI OGGI E DOMANI

Le automobili ibride sono una realtà già da diversi anni. Facciamo il punto sulle vetture ibride passate, presenti e future.

#### FUORI PRODUZIONE

- Honda Insight (2000-06)
- Lexus RX 400h (2005-09)
- Toyota Prius (2000-03)
- Toyota Prius 2 (2004-09)

#### IN LISTINO

- Honda Civic Hybrid
- Honda Insight 2
- Lexus GS 450h
- Lexus LS 600h
- Lexus RX 450h
- Mercedes S 400 Hybrid
- Toyota Prius 3

#### IN ARRIVO

- Audi A1 ibrida (2011)
- Audi Q7 ibrida (2010-11)
- BMW Serie 7 Hybrid (2010)
- BMW X6 Active Hybrid (2010)
- Honda Jazz Hybrid (2012)
- Honda CRZ (2010)
- Mercedes ML 450 Hybrid (2010)
- Opel Ampera (2011)
- Peugeot 3008 (2011)
- Porsche Panamera (2011)
- Porsche Cayenne (2011)
- Toyota Auris Hybrid (2010)
- Volkswagen Touareg (2010)