

L'IBRIDA METTE SU FAMIGLIA



TOYOTA PRIUS+ ACTIVE

Prezzo 30.400 euro
Già in consegna

CHE COSA C'È DI NUOVO

La carrozzeria station wagon a sette posti e le batterie al litio.

LE CONCORRENTI

SW e monovolume del segmento C, ma nessun'altra è ibrida.

IDENTIKIT

N. cilindri/cilindrata	4/1.798 cc
Potenza	100 kW/136 CV
Coppia	142 Nm (benz.) 207 Nm (el.)
Cambio	automatico CVT
Trazione	anteriore
Velocità max	165 km/h
Acc. 0-100 km/h	11,3 secondi
Consumo misto	24,4 km/l
Emissioni CO ₂	96 g/km
Dimensioni	4,61/1,77/1,57 m
Bagagliaio	232/1.750 dm ³
Bollo	258,00 euro

Arriva la versione a 7 posti. *Con lo stesso look,* ma con più spazio per i passeggeri. Su strada è tranquilla e può **consumare** pochissimo

Dopo 2,6 milioni di unità vendute nel mondo dal 1997 a oggi, la Prius di Toyota allarga l'offerta con l'arrivo della versione + (Plus) a sette posti, alla quale seguirà a settembre la ricaricabile plug-in. Esattamente com'è avvenuto per la berlina, anche qui a comandare sul design è l'aerodinamica: per ottenere consumi ed emissioni da Prius le linee assecondano il flusso d'aria. Il risultato è una SW/monovolume compatta a coda rastremata e tronca, con un piccolo spoiler posteriore. Per riuscire a garantire la configurazione a sette posti, inoltre, Toyota ha rinunciato alle batterie al nichel adottate sulla Prius berlina, in favore di quelle al litio, che sono più leggere e meno ingombranti, quindi possono essere

alloggiate nel tunnel centrale tra i due sedili anteriori senza alcun compromesso. Immutati i due motori: il 1.800 a benzina a ciclo Atkinson da 99 CV e l'elettrico da 60 kW, abbinati a una trasmissione a variazione continua a gestione elettronica. Su strada, la Prius+ conferma le caratteristiche della versione tradizionale: fluida, silenziosa e confortevole quando il pedale dell'acceleratore è usato con parsimonia. Ovattata quando muove i primi metri con il solo elettrico a zero emissioni. Lenta e con un "sound" fastidioso in caso di guida brillante. La città rimane l'habitat ideale mentre in autostrada, prima di vederla lanciata a 130 km/h, c'è da soffrire: la colpa è del cambio CVT che tiene spesso il motore a regimi troppo elevati, senza

1 Tre tasti per tre modalità di guida: EV con il solo motore elettrico; ECO riduce la reattività della farfalla e l'energia assorbita dal climatizzatore; POWER aumenta la risposta all'acceleratore.

2 Il climatizzatore, anche in modalità ECO, fa il suo dovere. Le diverse funzioni si attivano attraverso un'unica manopola il cui azionamento, però, è poco immediato e intuitivo.

3 Il sistema Toyota Touch & Go Plus ha un dispositivo di riconoscimento che consente di indicare la destinazione al navigatore, scegliere una canzone dal lettore mp3 e leggere un sms, tutto con un solo comando vocale.

4 Nel piccolo tunnel centrale è ospitato il pacco batterie al litio: l'ingombro è ridotto e non limita lo spazio di movimento dei passeggeri.



La terza fila di sedili può essere ripiegata a filo del pavimento. Il tetto panoramico in resina (sotto a sinistra) è leggero e termoisolante.



assicurare allo stesso tempo lo sprint richiesto. Il motore elettrico sembra invece far bene il suo lavoro, segno che la "cura" al litio funziona: le batterie in frenata si ricaricano più velocemente di quelle al nichel (complici anche i 125 kg in più della sette posti che aumentano l'inerzia del veicolo) e l'energia a disposizione dell'elettrico è maggiore. Per i tecnici giapponesi, in un percorso misto, la Prius+ potrebbe viaggiare il 60% circa del tempo con il solo motore elettrico, senza consumare una goccia di carburante. Il condizionale è però d'obbligo. Alla luce del primo contatto, infatti, il risultato sembra troppo ottimistico e difficile da ottenere sulle trafficate strade italiane. In ogni caso, i consumi registrati a fine prova sono buoni per una 1.800 a benzina da 136 CV: quasi 20 km con un litro.

Rispetto alla Prius tradizionale, poi, il passo più lungo (8 cm) conferisce una maggiore stabilità alla vettura. Avere spostato il baricentro in avanti la rende anche leggermente più reattiva. Nel complesso l'assetto resta però da familiare, anche



perché lo sterzo turistico non sempre asseconda al meglio chi è alla guida. Massimo punteggio invece in termini di sicurezza: di serie c'è tutto quello che ci si aspetta da una vettura di categoria superiore e l'elettronica non è mai invasiva. Capitolo funzionalità: la terza fila è poco agevole da raggiungere ma, una volta seduti, lo spazio è sufficiente per brevi e medi viaggi. I sedili della seconda fila possono essere reclinati, ripiegati e scorrere in modo indipendente.



COMFORT

Assetto tarato al comfort. Se non si spinge troppo sull'acceleratore è silenziosa.



COSTI

In media costa il 10% in più delle auto convenzionali. Si risparmia qualcosa in termini di gestione.



PIACERE DI GUIDA

Ai bassi regimi è rilassante e piacevole. Il CVT non favorisce il divertimento.



AMBIENTE

Una familiare con 7 posti sotto i 100 grammi di CO₂ al km è da record.