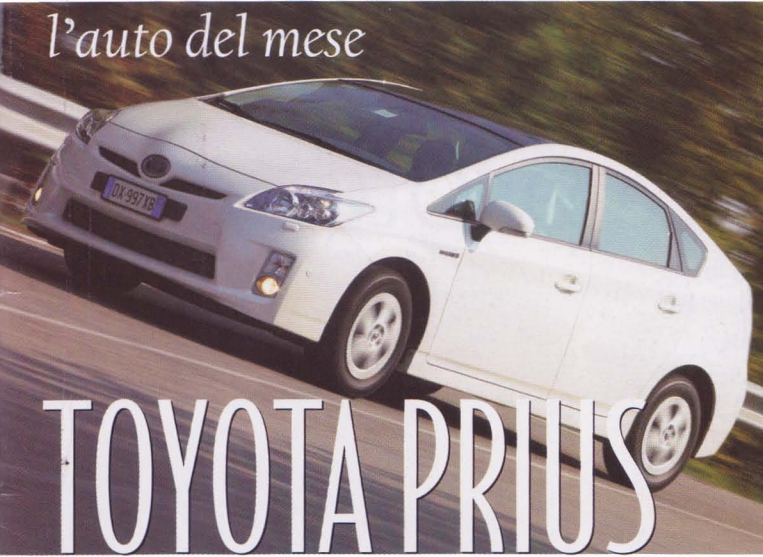


auto ^{club}mobile

novembre 2009

LA RIVISTA DEI SOCI **ici**

l'auto del mese



TOYOTA PRIUS

classic



A112 Abarth

sicurezza



Tutti i modelli "amici" dei pedoni

speciale/ rapporto ACI-Censis



La mobilità ai raggi X

novità



Posta elettronica ora è certificata

sempre al vostro fianco

ilClub

Tutti i vantaggi di essere Socio!

da pagina **53**

Toyota Prius

Ibrida, ma di razza

LA VETTURA "PULITA" PER ECCELLENZA È ARRIVATA ALLA TERZA GENERAZIONE. E PROMETTE DI ESSERE SEMPRE PIÙ SEDUTTIVA. PERCHÉ IL MERCATO ORMAI È MATURO PER INNAMORARSI DI QUESTA GIAPPONESE CHE RISPONDE PERFETTAMENTE AI NUOVI STILI DI VITA ECOCOMPATIBILI

DESIGN

Il padiglione descrive una curva, tesa fra montanti anteriori e posteriori, molto simile al profilo della generazione precedente. Ma non si tratta (solo) di strategia d'immagine: la silhouette si riflette direttamente sui risultati aerodinamici. Con valori eccelsi: il Cx "plana" fino al record di 0,25. Naturalmente ogni resistenza all'aria è stata limata, affinando feritoie sul frontale, tolleranze fra le lamiere, piccoli spoiler... E per gli ecologisti più attenti, non mancano altri dettagli distintivi, dagli accenti blu su fari e loghi alla gommatura "sostenibile" da 15" (a richiesta).

MOTORI

L'impostazione meccanica - cuore del progetto - non prevede varianti. Dietro la calandra si cela un 1.8 a benzina da 100 Cv accoppiato, attraverso un cambio automatico a variazione continua, a un elettrico. Potenza complessiva 136 Cv, 0-100 km/h in 10,4 secondi e 180 km/h. Ma soprattutto, 25,6 km/l e appena 89 grammi di CO₂ per km, in linea con le norme Euro 6. Come è possibile? L'unità elettrica spinge senza ausili, a inquinamento zero, per massimo 2 km a 50 km/h, o concorre alla trazione "alleggerendo" il motore termico, che consuma meno. Garantisce pure un plus di spunto (accanto alle due modalità per il propulsore classico, Eco e l'"aggressiva" Power). E le batterie? Si ricaricano durante le decelerazioni.

SICUREZZA

Se le cinque stelle nell'ultimo - e severo - protocollo dei test Euro NCAP non rassicurassero abbastanza, i progettisti hanno previsto aggiornamenti di rilievo anche nella prevenzione degli impatti. Perché oltre all'ovvio controllo stabilità, standard, per 1.400 euro si possono ordinare cruise control adattivo (che adegua la velocità impostata alla distanza di sicurezza dagli altri veicoli) e sistema pre-crash (per rilevare il rischio di urto e attivare i pretensionatori).

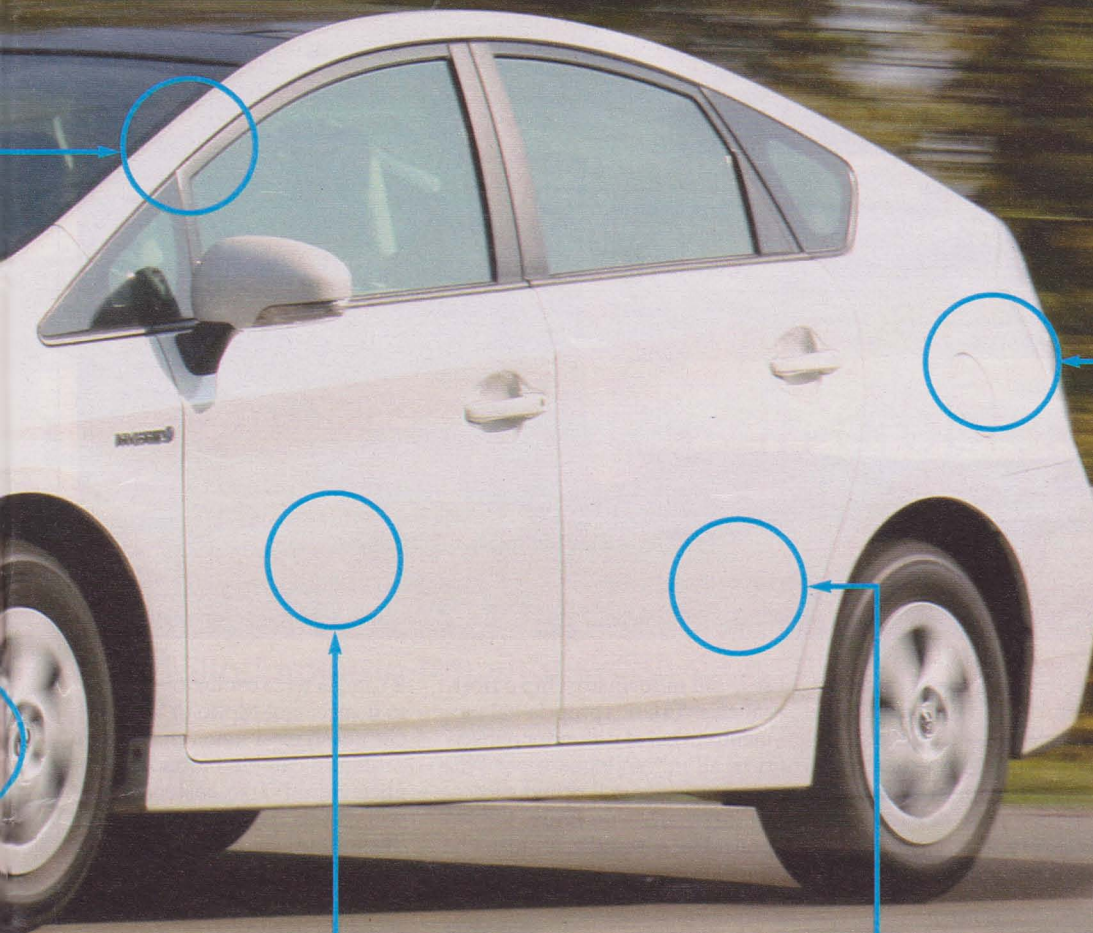
TELAIO

Al pianale inedito sono collegate sospensioni dalle geometrie tradizionali, ma ottimizzate. E molti componenti si dimostrano alleggeriti (per ridurre la massa complessiva, oltre a migliorare il controllo delle ruote): merito della progettazione più accurata di sezioni e dimensioni. Poi, decisamente rivisto il servosterzo Speed-Sensitive. Più preciso.

Progettare inseguendo un sogno. Pochi possono concederselo, forse solo il più grande gruppo automobilistico mondiale è riuscito, fino in fondo, a investire in un'idea. Che inizialmente doveva apparire davvero poco concreta, perfino nel civilissimo e ipertecnologico Giappone. Puntare sull'auto "pulita". Sganciarsi dalle logiche ingegneristiche - oltre che produttive - più diffuse e difficili da scalfire,

stravolgere gli elementi base dell'impostazione tecnica, creare una linea di prodotto specifica, "comunicarla" efficacemente al cliente. Un'avventura davvero impegnativa, a metà anni Novanta. Perché non si trattava di sviluppare un parco vetture destinato a pochi utenti selezionati, né di allestire un promettente prototipo da Salone, avveniristico ma perfetto per infrangersi contro le barriere dei costi e dell'affidabilità.

Per la prima volta, si intendeva proporre un'auto elaborata intorno al concetto di ecologia. Molto più radicale di qualsiasi variante su gamme già esistenti, ben più rischiosa di un progetto classico "ottimizzato". Occorrevano una meccanica inedita, un vestito riconoscibile. Eppure, contemporaneamente, un'immagine quotidiana, facilmente accessibile e fruibile dal pubblico (diversamente dalla problematica auto elettrica).



TECNOLOGIA

Se la meccanica colpisce, le soluzioni sofisticate non mancano neppure sul fronte assistenza alla guida. Per esempio, alla pressione di un pulsante l'Intelligent Park Assist misura l'area accanto alla vettura, per poi impostare in automatico la traiettoria di posteggio. Dieci minuti dopo aver lasciato l'abitacolo, l'impianto di ventilazione si riattiva sfruttando l'energia delle celle fotovoltaiche sul tetto apribile (1.000 euro). In marcia, poi, si apprezzano l'head-up display - che proietta sul parabrezza un "riassunto" dei quadri strumenti, con consigli per ridurre i consumi - e l'intelligente Touch Tracer: visualizza, accanto al tachimetro, i pulsanti al volante in azionamento, per non abbassare lo sguardo. Non basta? Anabaglianti interamente a Led.

BAGAGLIAIO

Insieme all'abitabilità, l'attitudine al carico è fra gli aspetti più sorprendenti. Perché se si dimenticano le linee singolari, si scopre un'autentica cinque porte da famiglia: basta sollevare il portellone per apprezzare 612 litri di volume base, ben più che sulle compatte "ortodosse" (compresa l'ultima, ampia Opel Astra, ferma a 370). Nonostante le batterie sotto il pianale, poi, è previsto perfino un doppiofondo. E, naturalmente, il divanetto consente il ribaltamento frazionato quando non si viaggia in cinque. Difficile chiedere di più... tranne in altezza, s'intende.

PREZZI

In Italia si parte da 26.051 euro e si sfiorano i 33.000, esattamente 32.951 per la versione più costosa. Non proprio cifre allineate alla crisi, sebbene non troppo lontane dalle diesel più sofisticate del segmento compatte. Colpisce, piuttosto, che le "chicche" più elaborate (dalle fanalerie a Led al mantenimento automatico della distanza di sicurezza) restino confinate alla lista accessori della più costosa Executive. Aggirando l'entry level, meglio puntare sull'intermedia Active: arricchisce la dotazione base - climatizzatore automatico, impianto audio Mp3 e fendinebbia - con cruise control e cerchi in lega da 17". E garantisce l'accesso a molti pacchetti di "piccola elettronica" (sensori pioggia, accesso keyless, bluetooth, assistenza al parcheggio). Per tutte, appena sei colori di carrozzeria.

l'auto del mese

PASSATO

Nel 1997 esordisce in Giappone una singolare tre volumi a doppia propulsione (100 Cv complessivi, 120 g/km di CO₂). Viene lanciata in Europa nel 2000, con scarsi risultati. La seconda generazione, molto più caratterizzata, diventa più diffusa e apprezzata (dal 2003).

PRESENTE

La competitor più "affilata" resta la Honda Insight: ibrida, molto vicina in design e dimensioni, omologa per immagine. E meno costosa (da 20.051 a 23.451 euro). Peccato che la tecnologia si discosti dalla Toyota: non può viaggiare solo in elettrico.

FUTURO

Pochi aggiornamenti a brevissimo termine. Ma due succulente novità in prospettiva: l'edizione "plug in" (con batterie al litio e possibilità di ricarica dalla presa domestica) nel 2012 e, forse, un'accattivante coupé - su tecnica e componenti comuni - non prima del 2011.



La soluzione, geniale sebbene ancora perfettibile, si chiama propulsione ibrida: parzialmente tradizionale, con motore "a scoppio", ma contemporaneamente elettrica. Due unità motrici, minori consumi ed emissioni. E facilità d'impiego decisamente rassicurante.

Peccato che in Europa i risultati commerciali non esaltino. Colpa delle forme singolari, della sfiducia nella tecnologia inedita, forse. Ma il mercato non sembra ancora maturo. Finché debutta la seconda generazione, capace di esibire i contenuti seduttivamente:

stile più indovinato, chip e ricercatezza "urlati" (proprio nel momento in cui si diffondono inserti in alluminio e gusto per l'hi-tech) disegnano il primo successo internazionale Prius. Ma soprattutto, si stabilizza l'idea che ibrida si traduca con "risparmio".

E oggi, la terza evoluzione ripeterà il successo? Molto di più. Perché questi mesi sono venuti da un profondo cambio culturale. Duplice: per un verso, sostenibilità e stili di vita ecocompatibili sono divenuti un valore. Un obiettivo sociale, che questa giapponese "veste" alla perfezione, come già accaduto negli Usa. Per l'altro, il taglio alla spesa del carburante non appare più un ripiego, ma un dovere etico in tempi di rielaborazione del capitalismo. Le categorie sono cambiate. E Toyota è, come sempre, "just in time".



E ALL'INTERNO?

Stile hi-tech

Coerentemente con l'esterno, l'abitacolo non gioca su linee e dettagli convenzionali. Eppure, l'impostazione si rivela forse perfino più "tradizionale" che in passato (quando la leva del cambio sembrava "dimenticata" e l'impianto audio emulava logiche da home design). Oggi troneggiano la console "a ponte" e gli scontati strumenti digitali. Spazi e portaoggetti ok.

