



PROVA SPRINT



TOYOTA Yaris *Hybrid*

Mille chilometri di autonomia in città, con soli 35 litri di benzina. E la presenza delle batterie non sacrifica l'abitabilità. La giapponese rilancia con una genialata delle sue e va pure bene...

di Andrea Sansovini



CARTA D'IDENTITÀ

Toyota Yaris Hybrid Style

Prezzo € 19.400

Bollo € 141,90

Concorrenti

Honda Jazz Hybrid

Costa come la diesel

Con la Yaris Hybrid, la tecnologia sviluppata da anni dalla Toyota, a partire dalla Prius, debutta su un'utilitaria.

Stesso prezzo, a parità di allestimento, della 1.4 D-4D

Ammesso che abbia perso un pizzico di originalità rispetto alla prima versione, e un pochino di versatilità nell'abitacolo rispetto alla seconda (che vantava il divano scorrevole), questa terza Yaris si rifà alla grande con un'altra genialata delle sue: eredita la tecnologia ibrida della Prius e al volante è una nuova vera rivelazione. Riesce a far lavorare al meglio il pacchetto motore benzina-elettrico-generatore rimanendo un'auto inaspettatamente "normale" e gradevole da guidare. I consumi dichiarati dalla Casa rimangono irraggiungibili nella vita quotidiana - a causa dei cicli poco realistici delle prove di omologazione - ma anche nei nostri test su strada le percorrenze risultano notevoli: quasi 18 chilometri con un litro di media, **con punte sorprendenti di 27,8 km in città**. Certo, la "stracciadina" è stata effettuata nelle migliori condizioni possibili, cioè con batterie cariche al massimo, mentre si deve mettere in conto ►



Attiva il lettore di QR Code su smartphone e guarda il video



HYBRIDI

► che a un certo punto, inevitabilmente, il motore termico dovrà lavorare "anche" per ricaricarle, ma il risultato ha comunque dell'incredibile.

La delusione, invece, riguarda le percorrenze autostradali. Sul filo dei 130 all'ora e con qualche accelerazione, i chilometri con un litro precipitano a 11,9: curiosamente, proprio lo stesso numero ottenuto con la Yaris 1.3 da 99 cavalli (vedere fascicolo di ottobre 2011). Ma si sa, l'autostrada non è il terreno ideale delle ibride, penalizzate dal peso delle batterie (la 1.5 Hybrid pesa 104 kg più dell'1.3 a benzina).

Gioiellino tecnologico

Quel che sorprende da subito è la facilità di guida e la piacevolezza dell'E-Cvt. Altre volte, su diversi modelli, ne abbiamo criticato l'effetto elastico, la rumorosità da scooter, la sensazione di affanno in accelerazione o in salita. Sulla Yaris Hybrid, niente di tutto ciò. Si apprezzano, anzi, lo scatto "elettrico", cioè il grande spunto da ferma, e la docilità della trasmissione a variazione continua, che diventa facilmente gestibile accelerando e rilasciando, in modo intuitivo. L'esperienza con la Prius, in-



Contagiri "elettrico"

Gli strumenti della Yaris Hybrid sembrano gli stessi delle altre versioni, ma al posto del contagiri, a sinistra, la lancetta indica il flusso di energia: consumo massimo se si accelera (Power) e ricarica in rilascio (Charge)

SCHEDA TECNICA

1.497 cm ³ - 4 cilindri benzina
55 kW (74 CV) a 4.800 giri/min
111 Nm da 3.600 a 4.400 giri/min
Elettrico 45 kW (61 CV) - 169 Nm
Potenza totale 74 kW (100 CV)
Trazione anteriore
Trasmissione a variazione continua
Lungh. 391 - largh. 170 - alt. 151 cm
Massa 1.120 kg

MOTORI PIÙ PICCOLI E SPAZI BEN SFRUTTATI

Batteria più compatta e motori, termico ed elettrico, più piccoli: così il downsizing, la tendenza a rimpicciolire propulsori e vetture, ha contagiato il mondo delle ibride. Dopo Prius e Auris Hybrid, la Yaris apre un nuovo settore e punta a dimensioni e prezzi più contenuti. Vediamo i suoi trucchi tecnologici. Innanzitutto, non rinuncia allo spazio a bordo, grazie all'installazione di serbatoio e batteria (120 celle al posto delle 168 della Auris) sotto i sedili posteriori. Il motore a benzina, un **1.5 VVT-i a ciclo Atkinson (più corto di 50 millimetri e più leggero di 17 kg rispetto all'1.8 della Prius)**, è affiancato dal sistema Hsd (Hybrid synergy drive), che racchiude in una scatola di trasmissione compatta (paragonabile a un cambio



tradizionale) il generatore, il ripartitore della potenza e il propulsore elettrico. I 45 kW di quest'ultimo si sommano ai 55 kW del benzina e permettono di raggiungere una **potenza totale disponibile di 74 kW (100 CV)**. In condizioni che ne richiedono poca, come partenze lente e velocità fino a 30 km/h, l'auto funziona in modalità elettrica, a zero emissioni.

Baricentro abbassato

Nonostante il peso del sistema ibrido, con questa nuova versione la Yaris rimane un'auto "leggera", almeno come sensazione alla guida.

La posizione bassa delle batterie fissa il baricentro ad appena 55 cm dall'asfalto: buoni confort e stabilità



RILEVAZIONI

Prestazioni rilevate sulla pista di Vairano (PV) dal Centro prove di Quattroruote

VELOCITÀ E REGIMI

Massima	171,419 km/h
Regime a velocità max	4.800 giri/min

CONSUMI

Percorrenze in D



Velocità in km/h	km/litro
90	22,2
130	13,0

CONSUMI MEDI

Percorrenza (autonomia)

Tipo di percorso	km/litro (km)
Città	27,8 (1.001)
Statale	19,7 (709)
Autostrada	11,9 (427)
Media generale rilevata	17,9 (644)
Media omologata dalla Casa	27,0 (972)

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	5,4
0-100	13,3
0-130	23,6
400 m da fermo	18,8
1 km da fermo	34,8

RIPRESA in D

A minimo carico

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-90	4,9
70-120	13,5

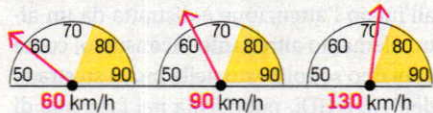
FRENATA

Spazio d'arresto (decelerazione)

Velocità in km/h	metri (g)
100 a minimo carico	44,8 (0,88)
130 a minimo carico	73,6 (0,90)
100 su asfalto asciutto + pavé	50,2 (0,78)
100 su asfalto bagnato + ghiaccio	95,6 (0,41)

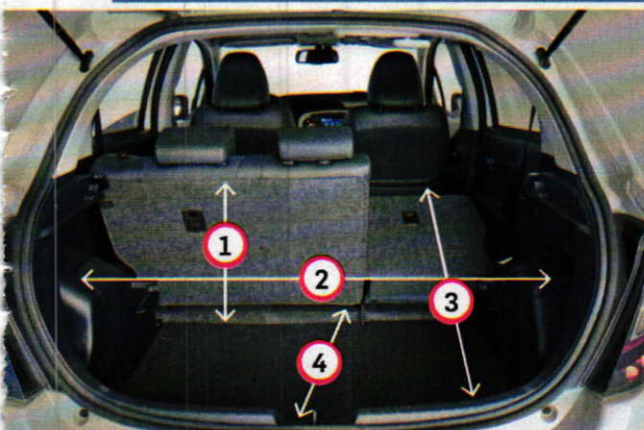
RUMOROSITÀ

Velocità in km/h	dB(A)
50 su asfalto	57,0
50 su asfalto drenante	66,0
50 su pavé	74,8
Max in accelerazione	73,6



Prestazioni discrete, perfetta in città

Numeri non troppo distanti da quelli della Yaris 1.3 a benzina. Stessa velocità di punta, accelerazione più lenta, ripresa migliore grazie al Cvt. E consumi più che dimezzati in città. Le frenate sono più lunghe, a causa del peso, mentre il confort acustico risulta migliorato.



Misure invariate

Grazie all'alloggiamento delle batterie sotto i sedili posteriori, il bagagliaio resta come sulle altre Yaris. Il volume è stato misurato col piano di carico tutto giù (foto); la posizione elevata permette di livellare il fondo all'altezza dei sedili ripiegati

Capacità bagagliaio	275 litri
1	37-54 cm
2	100-136 cm
3	125-160 cm
4	62 cm

somma, ha spianato la strada agli ingegneri giapponesi, che ormai questi gioiellini tecnologici li sanno confezionare bene. Selezionando la B con la leva del cambio, si può scegliere di aumentare il freno motore, in discesa, e di conseguenza anche la ricarica delle batterie.

Due difetti, infine. Il primo riguarda lo sterzo: adeguato quanto a precisione e carico, troppo scarso in manovra (per un'inversione di marcia occorrono 12 metri, come su auto ben più lunghe). L'altro è stagionale: col caldo record di luglio, il climatizzatore non riesce a rinfrescare a sufficienza l'abitacolo. Si finisce per viaggiare con le bocchette puntate addosso, che non è proprio il massimo del confort.

Caccia alle differenze

Abbiamo taciuto, finora, riguardo allo spazio a bordo e al bagagliaio. Per un motivo semplice: non c'era nulla da dire. Le batterie e il motore elettrico non portano via nemmeno un centimetro (o un litro) rispetto a una Yaris a benzina o diesel. L'alloggiamento sotto i sedili posteriori è proprio la ragione per cui si era rinunciato fin dall'inizio a conservarli scorrevoli e

consente di garantire la stessa abitabilità, senza spiacevoli compromessi.

La Hybrid, in effetti, pur essendo più lunga di un paio di centimetri, è una Yaris in tutto e per tutto. La si riconosce solo per le prese d'aria modificate nel frontale - più sottile in alto e molto grande sotto, nel paraurti - e per i tecnologici Led delle luci diurne davanti e dei fari posteriori. Dentro, naturalmente, si presenta con una strumentazione "da ibrida". Al posto del contagiri, a sinistra, si trova un quadrante che indica il rendimento energetico: la lancetta passa da Charge, quando si è in rilascio e le batterie si ricaricano, a Eco se si guida con piede leggero, a Power quando si accelera e i due motori uniscono le forze. Non fa quasi più effetto, o per lo meno non mette in soggezione come i primi tempi, nemmeno il diagramma con i flussi di energia in vista sul display centrale, alla voce Car: semplicemente, evidenzia quel che succede agli organi vitali della vettura. Dopo un po' di goduria a vedere l'energia che non si spreca mai, viene naturale tornare alle schermate della radio o del navigatore, ovviamente touch screen e facile da utilizzare.

© Riproduzione riservata