

Toyota Yaris Hybrid 1.5 Style 5 porte

Le dimensioni sono compatibili con il **traffico urbano** e qui la piccola **Toyota** consuma **pochissimo**, anche se non come sostiene la **Casa giapponese**. Le prestazioni sono da **1300** a benzina e il prezzo da **turbodiesel**

Ibrido Yaris a

SE NEI GRANDI centri urbani capita di venire avvolti da sciami di taxi Prius una ragione c'è e se credete che sia perché i giapponesi regalano le loro ibride ai "tassinari" a scopo promozionale, siete decisamente fuoristrada (la Mercedes non si è ancora ripresa del tutto dall'immagine di auto d'elezione per il trasporto pubblico ed è difficile credere che la Toyota voglia finire impantanata in un luogo comune di questo genere). La principale ragione d'essere dell'alleanza tra motore termico ed elettrico, infatti, va ricercata proprio nella sua efficienza in città, cioè nello scenario dove con maggiore frequenza si può recuperare energia da decelerazioni e frenate per poi riutilizzarla in ripartenze e accelerazioni, a vantaggio dei consumi. Senza contare che quando si è murati in una coda che obbliga a velocità da gasteropode, il motore a benzina sta fermo e lascia fare all'elettrico, con soddisfazione di tutti. Forse perfino di quegli assessori al traffico che ogni tanto pensano di reintrodurre la pena di morte per gli automobilisti e cose del genere.

Senza contare che il sistema di recupero dell'energia sgrava di un bel po' il lavoro dei freni - che in città sono chiamati costantemente in causa - allungando a dismisura la durata di pastiglie e dischi, mentre l'assenza della frizione e del motorino di avviamento e dell'alternatore - almeno nella loro forma classica - riduce i costi di manutenzione (se volete sapere in che misura, basta digitare sul computer "Prius" e "taxi" e andare a curiosare in qualche blog di addetti ai lavori).

Tutto questa "tirata" serve per capire l'importanza della Yaris Hybrid, che è la prima auto "full hybrid" con dimensioni adatte al traffico urbano, mentre finora, per questione di ingombri mecca-

1497 cm³
100 cavalli
17,2 kgm
19.400 euro

114

Prova
Toyota
Yaris Hybrid

segue a pagina 116

velocità max **174,4 km/h.**

di Saverio Villa

Fotografie Fuggiano (Oliver)

misura di città



0-100 km/h in **12"56** · **20,379 km/litro** in media



Prezzi e optional

Toyota Yaris Hybrid 1.5 Style 5p
19.400 euro chiavi in mano

Garanzia: 3 anni/100 mila km
Tassa di possesso "base": 158,07 euro
Intervalli di manutenzione: ogni 15 mila km
Costo manodopera Toyota: 32/44 euro + Iva all'ora
Costo 4 pneumatici vettura provata: 560 euro
(prezzo indicativo rilevato su internet)

Dotazione di serie

ABS, ESP, hillstart
Airbag anteriori, laterali, a tendina, ginocchia guidatore
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
Avviamento a pulsante
Cambio automatico E-CVT
Cerchi in lega da 16 pollici
Chiusura centralizzata con telecomando
Climatizzatore automatico bizona
Comandi audio al volante
Computer di bordo
Cristalli oscurati
Fari a spegnimento ritardato
Fendinebbia anteriori
Luci anteriori diurne e posteriori a Led
Retrovisori elettrici
Sedili in pelle e tessuto
Sedili anteriori regolabili in altezza
Sistema Touch*
Spoiler posteriore
Tetto panoramico in cristallo
Volante, pomello cambio e freno a mano rivestiti in pelle
Volante regolabile in altezza e profondità

Accessori a richiesta

| | |
|---|-------|
| Sistema Touch & Go (navigatore satellitare) | € 550 |
| Tech pack** | € 750 |
| Vernice metallizzata | € 500 |
| Vernice perla | € 750 |

* Display da 6,1", 6 altoparlanti, connessione Bluetooth, telecamera posteriore, prese AUX e USB

** Smart entry, push start, cruise control, sensori pioggia e crepuscolari, retrovisore interno fotocromatico, premium sound system (8 altoparlanti, 280W)

Prezzo della vettura della nostra prova con gli optional montati 21.450 euro



nici, pesi e costi, questa soluzione meccanica è stata riservata ad auto piuttosto fisicate, quindi non esattamente la prima scelta per chi deve muoversi nel traffico. A meno di non avere esigenze da tassista, ovviamente.

Con questa Yaris, però, la Toyota sembra sia riuscita a fare il miracolo. Tre metri e novanta non sono proprio una lunghezza da citycar, però, neanche creano troppi imbarazzi quando si scorrazza in una downtown e in questa dimensione, che è maggiore solo di un paio di cm (concentrati nello sbalzo anteriore) rispetto a quella di una Yaris normale, gli ingegneri Jap sono riusciti a infilare tutto il necessario. In più la vettura viene costruita in Francia, quindi sfugge agli appesantimenti del cambio yen/euro e questo ha permes-

so di contenere i prezzi rispetto, ad esempio, a quelli della Honda Jazz Hybrid, l'unica altra piccola bimotores in commercio oggi, che però ha uno schema semplificato e non può muoversi a "emissioni zero".

Il listino della Yaris Hybrid, disponibile solo con carrozzeria a 5 porte, comincia dai 17.500 euro della versione Lounge e arriva ai 19.400 dell'accessoriata Style di questa prova e i più attenti noteranno che le cifre sono esattamente le stesse delle Yaris diesel e superiori del 10% circa rispetto a quelle della 1300 a benzina, che ha più o meno le stesse prestazioni della

La Hybrid costa come una Yaris diesel. E se arrivassero gli incentivi per le elettriche e ibride...

Hybrid. E se poi venisse approvata la proposta di legge per l'introduzione degli incentivi statali per le auto elettriche e ibride (che avrebbe dovuto arrivare in Parlamento a giugno ma della quale, ad oggi, si sono perse le tracce) ci sarebbe uno "sconto" di 1200 euro.

Si tratta quindi di un'ibrida per tutti o quasi, dunque, non un'auto per automobilisti un po' snob, che possono permettersi di spendere anche cifre importanti per darsi

un'immagine controcorrente ed "ecofriendly".

Coerentemente con questo tentativo di democratizzazione, questa Yaris non ha un

Più lunga di 2 centimetri

Rispetto alle Yaris tradizionali la ibrida sfoggia una fanaleria posteriore a Led e un frontale con calandra ampliata, modifiche che hanno comportato un aumento di 2 cm in lunghezza.



aspetto futuristico ma ripropone sostanzialmente lo stesso look delle versioni convenzionali, salvo un muso reso più aggressivo dalla mascherina assottigliata e dalla presa d'aria sotto il paraurti ampliata, oltre che dalle luci diurne anteriori e posteriori a Led, tanto per dare quel tocco hi-tech che va tanto di moda. Ci sono poi i loghi Toyota azzurri, che identificano i modelli più "puliti", e questo colore, come vedremo, viene riproposto, con discrezione, anche all'interno.

E sulla Hybrid la Casa giapponese punta molto in termini di vendite, visto che secondo le previsioni ufficiali dovrebbe arrivare a rappresentare circa il 20% delle vendite europee di Yaris e, comunque, il 10% in Italia. Alla faccia della nicchia, insomma.





**Siccome è "verde"
si colora di blu...**

Il colore blu è distintivo delle Toyota a minor impatto ambientale e anche la Yaris Hybrid ne fa uso per le cuciture dei sedili, il pomello del cambio, il pulsante d'avviamento e così via. A sinistra del tachimetro, al posto del contagiri, c'è uno strumento che segnala se la vettura sta consumando o recuperando energia elettrica.



Compatta all'esterno ma dentro è ospitale

120 mm in più di lunghezza della Hybrid sono irrilevanti e la vettura rimane una delle più compatte della categoria, dove ormai la media è di 4 metri. Ciononostante, il passo di oltre 2,5 m comporta effetti positivi sull'abitabilità, che non sarà quella di una limousine ma rende questa Yaris sfruttabile e comoda anche nei viaggi lunghi. La versione della nostra prova è la più accessoriata Style, ma in Italia il 65% delle vendite dovrebbe essere rappresentato dalla Lounge +, che costa 18 mila euro.



Le batterie ci sono ma non si sentono: stessa abitabilità e stesso bagagliaio

Alla presentazione della Yaris III, di circa un anno fa, ci chiedemmo come mai era sparito il praticissimo divano scorrevole e la risposta è proprio nella Hybrid: il pianale era già predisposto per ospitare le batterie di trazione sotto il sedile posteriore che, però, ovviamente non poteva conservare la sua mobilità.

Grazie a questa scelta, l'abitabilità e la capacità del bagagliaio sono rimaste le stesse delle Yaris convenzionali. Solo il serbatoio ha dovuto essere ridotto da 42 a 36 litri ma questo non ha ripercussioni negative sull'autonomia. In base ai nostri rilevamenti, con un pieno si percorrono circa 830 km sia in città che su percorsi extraurbani.



Lo **schema meccanico** è quello sperimentato della **sorella maggiore**, ma tutti gli organi sono stati **ridimensionati** e ottimizzati per **risparmiare chili e ingombri**

È un'Auris che si è messa

Tecnica

120

Prova
Toyota
Yaris Hybrid

IL MOTORE a benzina e quello elettrico sono collegati alle ruote anteriori attraverso un meccanismo assimilabile un cambio a variazione continua di rapporto. Come sulle Prius e Auris HSD, il primo funziona secondo il ciclo Atkinson, nel quale il rapporto di espansione è maggiore di quello di compressione per la chiusura ritardata delle valvole di aspirazione e il conseguente prolungamento della fase di espansione dei gas aumenta l'efficienza rispetto al tradizionale ciclo Otto, pur a discapito della potenza massima. Questo, però, viene compensato dal motore elettrico sincrono a magnete permanente, alimentato da batterie tradizionali al nichel-metallo-idruro (NiMh).

Il sistema ibrido ha dovuto naturalmente essere compattato rispetto a quello di Prius e Auris per trovare posto sulla Yaris. La cilindrata del motore termico è scesa da 1,8 a 1,5 litri, con una riduzione del peso di 17 kg e della lunghezza del basamento di 50 mm. La trasmissione è stata accorciata di 21 mm e alleggerita di 11 kg, mentre il pacco batterie è stato ridotto di 148 mm grazie alla riduzione delle celle dalle 168 dell'Auris a 120, con una riduzione del peso da 105 a 94 kg. A conti fatti, sono stati risparmiati 42 kg e tutto il sistema pesa ora 201 kg.

Come per tutte le ibride, i 74 cv del motore a benzina e i 45 kW (61 cv) dell'elettrico non vanno a sommarsi aritmeticamen-



Scheda tecnica

MOTORE - Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea; alesaggio x corsa 75,0x84,7; cilindrata 1497 cm³; rapporto di compressione 13,4:1; potenza max motore termico 74 cv (55 kW) a 4800 giri, potenza max motore elettrico 61 cv (45 kW), potenza max del sistema 100 cv (74 kW); coppia max motore termico 11,3 kgm (111 Nm) a 3600 giri, coppia max motore elettrico 17,2 kgm (169 Nm), coppia max del sistema 17,2 kgm (169 Nm); testate e monoblocco in lega leggera; distribuzione a doppio albero a camme in testa, variatori di fase per aspirazione e scarico, quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione indiretta.

TRASMISSIONE - Trazione anteriore; cambio a variazione continua di rapporto a controllo elettronico (rapporto al ponte 3,190:1); controllo di trazione e stabilità.

AUTOTELAIO - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti con schema McPherson, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barra antirullo; sospensioni posteriori interconnesse ad assale torcente, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici; sterzo a cremagliera con servocomando elettrico; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno e ABS; freni anteriori a dischi autoventilanti da 278 mm, posteriori a dischi pieni da 203 mm; cerchi in lega da 16", pneumatici Bridgestone Ecopia 195/50 R16.

DIMENSIONI E PESO - Lunghezza 3905 mm; larghezza 1695 mm; altezza 1510 mm; passo 2510 mm; carreggiata anteriore 1460 mm; carreggiata posteriore 1445 mm; peso in ordine di marcia 1130 kg; capacità serbatoio 36 litri; capacità bagagliaio 286/768 litri.

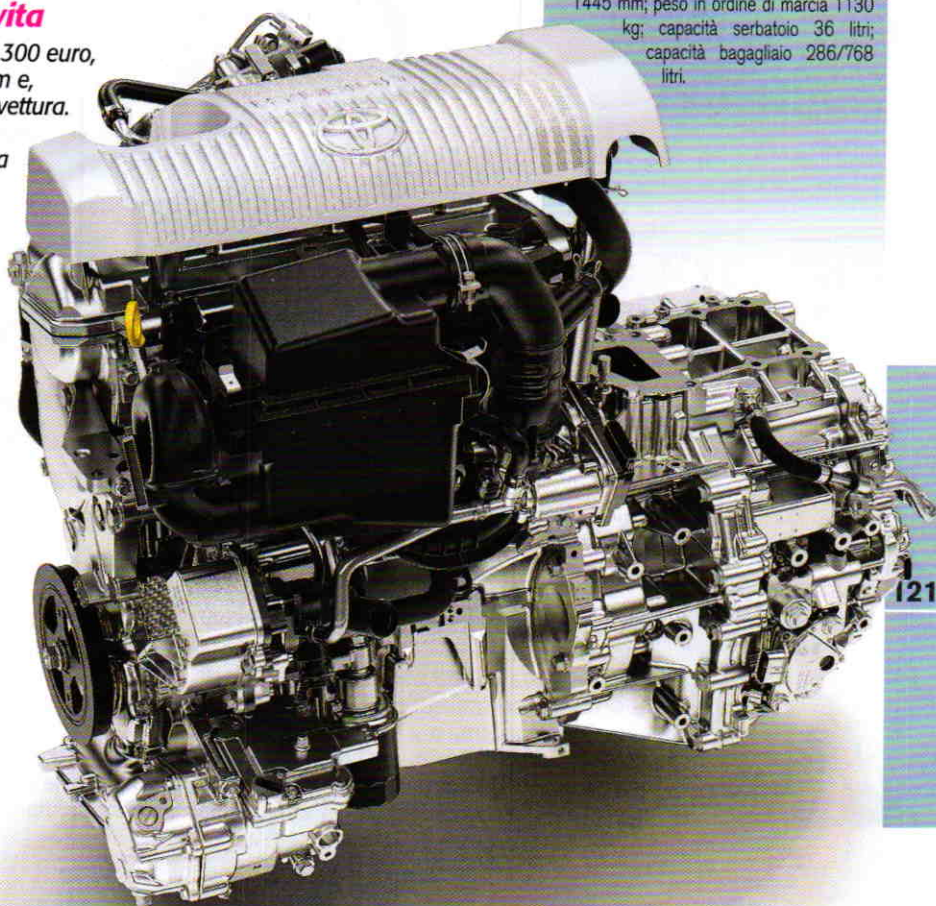
Accumulatori cari ma durano una vita

L'intero "pacchetto" delle batterie - foto in alto - costa 1.300 euro, ma la Toyota le garantisce per 5 anni o 100 mila km e, comunque, attribuisce loro la stessa vita utile della vettura. I comandi per ottimizzare il consumo e sfruttare al massimo l'autonomia a "emissioni zero" - foto sopra - sono posizionati sul tunnel centrale.

a dieta

te e la potenza complessiva realmente sfruttabile è di 100 cv, più o meno la stessa della Yaris 1300. Lo stesso vale per la coppia, il cui valore massimo complessivo trasmesso alle ruote è di 17,2 kgm.

Il resto della meccanica, è invariato rispetto alle altre Yaris. Le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti, mentre quelle posteriori sono ad assale torcente e l'impianto frenante prevede dischi sia davanti sia dietro, con gli anteriori autoventilanti. ABS, controllo della trazione, ESP e assistente alla partenza in salita sono di serie e lo sterzo, che è relativamente poco demoltiplicato ha la servoassistenza elettrica per gravare meno sui consumi. ○



Basta concentrarsi



Su strada

122

Prova
Toyota
Yaris Hybrid

LA YARIS HYBRID ripropone - né più, né meno - il carattere delle "sorellone" Prius e Auris HSD. Quando si preme lo start sul cruscotto si accendono solo alcune spie, si percepisce un ronzio sommesso e nient'altro. Mettendo il selettore del cambio automatico in "drive" e premendo l'acceleratore, i primi metri vengono ancora percorsi in un silenzio quasi irreale, perché lavora solo il motore elettrico.

In presenza di una o più condizioni ideali - si sta leggerissimi sul gas, si è fagocitati da una coda lentissima o si è bellamente indifferenti alle proteste di "quello" dietro che scalpita perché sta perdendo l'aereo - è possibile percorrere fino a due chilometri in modalità

Per avere grandi **soddisfazioni** nei **consumi** è sufficiente imparare bene come volgere a proprio favore i **ritmi del traffico** e l'andamento della strada. Ma quando c'è da spingere, i **due motori** non si tirano indietro

solo elettrica a velocità che, comunque, non devono oltrepassare i 50 km/h.

Se invece non si verifica nulla di tutto ciò, il motore a benzina si avvia quasi subito, peraltro in modo molto discreto e, spesso, impercettibile. Poi, finché si agisce sull'acceleratore con grazia, la rumorosità resta confinata entro livelli assolutamente accettabili e inferiori a

sulla guida e lei **fa i 23**



quelli che abbiamo misurato nello scorso novembre sulla 1300 a benzina, mentre la capacità di guadagnare velocità sorprende piacevolmente, proprio grazie al contributo del motore elettrico che interviene nelle situazioni in cui quello termico è più "vulnerabile" dal punto di vista dell'efficienza. E, dopotutto, è proprio questo il suo compito primario in qualsiasi ibrida canonica.

Al contrario, se ci si fa prendere la mano e si affonda l'acceleratore con maggiore energia, l'accelerazione non sembra aumentare in modo proporzionale, però la voce del motore termico si fa più presente perché, come capita alla quasi totalità delle trasmissioni a variazione continua di rapporto, anche l'E-CVT

della Toyota fa sì che il motore aumenti repentinamente il suo regime fino al livello che la centralina elettronica ritiene più opportuno, dopodiché la velocità dell'auto progredisce dolcemente seguendo la "distensione" del rapporto di trasmissione.

Sui percorsi più guidati l'effetto si manifesta frequentemente e occorre farci l'abitudine, mentre in autostrada, a velocità costante, la situazione si normalizza e anche in questo scenario, la Hybrid è meno vocante della sorella a benzina.

Appena si solleva il piede dall'acceleratore, si ottengono rallentamenti più determinati rispetto a quanto capita su un'auto normale per l'effetto collaterale del sistema di recupe-

Su strada

123

Prova
Toyota
Yaris Hybrid

segue a pagina 124



Diversa distribuzione

La Yaris Hybrid pesa 100 kg più della versione a benzina e questi chili sono quasi tutti concentrati nella zona divano posteriore, modificando la ripartizione dei pesi.

Su strada

ro di energia, quindi bisogna anche imparare a dosare diversamente l'intervento sul pedale del freno. Questo effetto viene poi esaltato se si sposta il selettore del cambio dalla posizione D alla B, perché l'effetto freno motore e l'efficacia della rigenerazione aumentano, al punto che, a volte, si può quasi arrestare l'auto senza neppure agire sul pedale di sinistra. Va da sé che questa modalità aiuta molto nelle discese prolungate, una situazione in cui si rimpiange di non avere batterie più grandi, magari al litio, per poter incamerare tutta l'energia disponibile.

Sul tunnel centrale ci sono poi due pulsanti: "Eco Mode" ed "EV Mode". Il primo smorza in modo abbastanza evidente gli ardori della

Yaris ma fa diminuire i consumi; il secondo regola il sistema Hybrid Synergy Drive per massimizzare la mobilità solo elettrica, portandola ai valori ai quali abbiamo accennato. In caso contrario, la centralina combina a suo insindacabile giudizio i due propulsori in funzione del miglior bilanciamento delle prestazioni.

Per sfruttare al meglio la Yaris Hybrid, quindi, bisogna guidarla con un approccio diverso da quello che si utilizza con le auto a motorizzazione convenzionale: delicatezza sull'acceleratore, che non significa necessariamente andare piano, e massima attenzione all'andamento della strada e al comportamento delle altre vetture, così da poter rilasciare il



Oltre **23 km/litro** in città e in extraurbano. Non sono quelli promessi ma è un **gran bell'andare**

gas appena possibile e far "scorrere" l'auto, in modo da creare le condizioni affinché il sistema di rigenerazione lavori frequentemente e a lungo alla ricarica delle batterie.

Così facendo, in città e su strade extraurbane, siamo arrivati a percorrere oltre 23 km con un litro di benzina, che sono valori eccezionali (anche se distanti da quelli dichiarati: rispettivamente 29,4 e 27 km/litro per la Style), oltre che ben più favorevoli rispetto a quelli della Yaris 1.3, che durante la nostra prova ha fatto registrare 16,7 km/litro nel traffico e 18,2 fuori città. In autostrada a 130 all'ora reali e costanti, invece, la presenza del motore elettrico è quasi ininfluente e la Hybrid percorre 13,9 km/litro contro i 13,5.

In ogni caso, questa Yaris può anche essere guidata brillantemente con una certa soddisfazione, purché si sia disposti ad accettare un consumo più "normale", perché il peso rimane ragionevole (circa 100 kg in più rispetto alla 1.3 e 30 rispetto alla 1.4 diesel), il baricentro è addirittura spostato all'indietro rispetto alle altre versioni (i circa 95 kg aggiuntivi delle batterie sono sotto il divanetto e questo porta il bilanciamento tra anteriore e posteriore a 63% e 37%) e rimangono invariate l'elevata manovrabilità e la rapidità di sterzo che, come abbiamo sottolineato nei nostri test passati, sono tra le caratteristiche salienti della terza generazione della Toyota Yaris.

Su strada

125

Prova
Toyota
Yaris Hybrid

Velocità massima

174,4 km/h



| | |
|---------------|--------------------------|
| Velocità | 174,4 km/h (in D) |
| Al tachimetro | 182 |
| Dichiarata | 165 |

RIVALI

Honda Jazz 1.4 Hybrid 98 cv **169,5**

Velocità max in ogni marcia

| | Indicata km/h | Effettiva km/h |
|---------|---------------|----------------|
| Hybrid | 182 | 174,4 |
| Benzina | 168 | 160,0 |

Ripresa da 40 km/h in D

| Distanza metri | Tempo | Velocità uscita km/h |
|----------------|--------------|----------------------|
| 0-100 | 5"86 | 80,6 |
| 0-400 | 16"35 | 121,1 |
| 0-1000 | 31"97 | 151,4 |

| Velocità km/h | Tempo | Distanza metri |
|---------------|--------------|----------------|
| 40-60 | 2"59 | 35,5 |
| 40-80 | 5"75 | 97,3 |
| 40-100 | 10"06 | 205,9 |
| 40-120 | 15"99 | 387,8 |
| 40-140 | 24"58 | 699,7 |

Accelerazione da 0 a 100 km/h

12"56



| Velocità km/h | Tempo | Distanza metri |
|---------------|--------------|----------------|
| 0-60 | 5"11 | 47,2 |
| 0-80 | 8"27 | 109,3 |
| 0-100 | 12"56 | 217,0 |
| 0-100 dich. | 11"80 | - |
| 0-120 | 18"52 | 400,1 |
| 0-140 | 27"31 | 718,8 |
| 0-160 | - | - |
| 0-180 | - | - |

| Distanza metri | Tempo | Velocità d'uscita km/h |
|----------------|--------------|------------------------|
| 0-100 | 7"85 | 77,6 |
| 0-400 | 18"52 | 11,9 |
| 0-1000 | 34"26 | 150,3 |
| 0-1000 dich. | - | - |

RIVALI

Honda Jazz 1.4 Hybrid 98 cv **11"32**

Scarti al tachimetro

| Velocità indicata km/h | Velocità Effettiva km/h |
|------------------------|-------------------------|
| 50 | 45,9 |
| 80 | 74,9 |
| 100 | 94,7 |
| 130 | 123,6 |
| 170 | 161,3 |
| Scarto medio | 5,1 % |

Ripresa da 80 a 120 km/h in D

10"40

RIVALI

Honda Jazz 1.4 Hybrid 98 cv **9"19**



Peso

Effettivo con pieno di carburante
1173 kg (dichiarato 1130 kg)

Ripartizione dei pesi ant./post.
726/447 kg - 61,9/38,1%

Rapporto peso/potenza: **11,7 kg/cv**

Rilevamenti

| Velocità km/h | Tempo secondi | Distanza metri |
|---------------|---------------|----------------|
| 80-100 | 4"53 | 113,3 |
| 80-120 | 10"40 | 293,9 |
| 80-140 | 18"91 | 602,5 |
| 80-160 | 34"72 | 1268,1 |
| 80-180 | - | - |

Pneumatici

Sulla vettura di prova:

Bridgestone
Ecopia EP 25
195/50 R16 84 V

Pressione gomme

2.0 bar ant.
2.0 bar post.

Condizioni durante la prova

Temperatura: **28°C**
Pressione: **1010 mb**
Umidità relativa: **47%**
Km vettura: **989**
Velocità vento: **0,1 m/s**

126

Prova
Toyota
Yaris Hybrid



Rumorosità interna a 130 km/h

71,4/72,7 db

| Velocità effettiva km/h | Ant./Post. decibel | Velocità effettiva km/h | Ant./Post. decibel |
|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| 50 | 56,6/58,9 | 160 | 77,6/78,1 |
| 80 | 63,0/63,7 | 180 | - |
| 100 | 65,6/66,9 | Pavè 50 | 73,7 |
| 120 | 70,0/70,7 | Velocità max | 78,0/78,5 |
| 130 | 71,4/72,7 | Al minimo | 49,8/47,1 |
| 140 | 72,4/74,1 | Max in accelerazione | 71,2 |

Rilevamenti a velocità costante effettuati in D.

RIVALI

Honda Jazz 1.4 Hybrid 98 cv 70,4



Spazi di frenata a 100 km/h

37,9 m

| Velocità effettiva km/h | Spazio di arresto metri | Tempo di arresto secondi |
|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 60 | 13,3 | 1"66 |
| 60 Asfalto/Pavè | 14,5 | 1"80 |
| 60 Asfalto/Ghiaccio | 26,8 | 3"02 |
| 100 | 37,9 | 2"79 |
| 120 | 55,9 | 3"36 |
| 140 | 76,3 | 3"93 |
| 160 | 97,6 | 4"37 |

RIVALI

Honda Jazz 1.4 Hybrid 98 cv 38,1



Consumo medio rilevato

20,379 km/l

| | Consumo effettivo km/litro | Consumo dichiarato km/litro | Autonomia effettiva km |
|----------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------|
| Consumo medio* | 20,379 | 27,4 | 734 |
| Extraurbano | 23,332 | 27,4 | 840 |
| In città | 23,238 | 29,4 | 837 |
| 130 km/h | 13,937 | - | 502 |
| 90 km/h | 21,008 | - | 756 |
| Al limite | 8,964 | - | 323 |

*Media matematica calcolata sulla base dei cicli Extraurbano, Urbano, a 130 km/h e a 90 km/h

Autonomia e costi

| | |
|--------------------------|----------|
| Capacità serbatoio: | 36 litri |
| Autonomia media: | 734 km |
| Autonomia con 50 euro**: | 563 km |
| Costo pieno**: | 65 euro |

**Prezzo del carburante al 09/07/2012: 1,809 euro

RIVALI

Honda Jazz 1.4 Hybrid 98 cv 18,785

ON

In città e su statali consuma veramente poco. Le batterie non influiscono sull'abitabilità, né sul bagagliaio. Il prezzo è contenuto a livelli interessanti.

OFF

La condotta di guida influisce sul consumo più di quanto avviene su un'auto con motorizzazione convenzionale. Rumorosa in accelerazione.

Piacere di guida

Grazie alla messa a punto di sterzo e assetto, la Yaris III è tra le vetture più piacevoli della sua classe. La Hybrid, dal canto suo, assicura prestazioni globali piuttosto vivaci ma, nella guida brillante, il comportamento dell'E-CVT non riesce ad essere coinvolgente.

La pagella

Posto di guida - Volante verticale, sedile sopraelevato e anche piacevolmente contenitivo. Mancano i paddle per il cambio. **8,5**

Plancia - Lineare, moderna e con comandi pratici. Rispetto alle Yaris normali, però, non c'è più il contagiri. **8,5**

Abitabilità - Buona e la presenza delle batterie non influisce: in quattro si viaggia abbastanza comodi, in cinque ci si adatta. **9**

Bagagliaio - Peccato che il divano non sia scorrevole e si ribalti solo lo schienale ma non la seduta. Nella media di categoria. **7,5**

Visibilità - Dietro c'è la telecamera che aiuta. Davanti, invece, gli ingombri del muso non sono facilmente percepibili in manovra. **8**

Climatizzazione - L'automatico bizona è di serie. La potenza e la portata sono buone. Le bocchette soltanto anteriori. **8,5**

Qualità - L'aspetto di molti elementi è fin troppo sobrio ma i materiali sono robusti. Insetto sulla plancia specifico per la Hybrid. **7,5**

Hi-Tech - Il sistema Touch di serie è molto efficace, mentre l'evoluzione Touch & Go ha un prezzo ragionevole e funzioni evolute. **9,5**

Dotazione - Cambio automatico, tetto panoramico, clima bizona, cerchi in lega, telecamera posteriore e pelle sono di serie. **9,5**

Prezzo - Il prezzo dell'allestimento Style non è basso, ma la dotazione lo giustifica. In generale, la Hybrid ha un listino ragionevole. **7**

Motore - La meccanica è molto raffinata, anche perché è sostanzialmente la stessa di Prius e Auris HSD, seppure compattata. **8,5**

Accelerazione - Meno vivace rispetto a quella della 1.3 di pari potenza, però c'è tutto quello che serve in città e anche fuori. **7,5**

Ripresa - La cooperazione intelligente tra i motori e il cambio permettono un'agilità notevole e risposte rapide all'acceleratore. **8**

Velocità - Abbiamo rilevato 10 km/h in più rispetto a quanto dichiarato dalla Toyota. Basta e avanza. **9**

Consumo - Il voto massimo è riferito alla città e all'uso extraurbano. In autostrada, invece, è come una normale auto a benzina. **10**

Cambio - Nell'uso tranquillo è gentilissimo, piacevole ed efficace. In quello brillante manifesta i soliti limiti di qualsiasi CVT. **7**

Sterzo - Il rapporto di demoltiplicazione è ridotto rispetto alla media e questo dà una piacevole sensazione di rapidità. Leggero. **9**

Frenata - I quattro dischi, il cui lavoro è alleggerito dal sistema di rigenerazione dell'energia, se la cavano sempre bene. **8,5**

Tenuta di strada - Non è una sportiva, ma ha un assetto preciso e composto e un bilanciamento migliore rispetto alle altre Yaris. **9**

Stabilità - Si appoggia saldamente sulle ruote e con gradualità, senza reazioni strane. L'ESP è pronto ma non troppo invadente. **9**

Confort - Le sospensioni si irrigidiscono solo sulle sconnesioni secche. L'insonorizzazione è buona solo a velocità costante **7,5**

VOTO TOTALE **176,5**