



TCS Test autovetture
Toyota Prius IV HSD 1.8 Sol Premium

Vento in poppa
per l'auto ibrida

Dallo status di pioniera, la Toyota Prius IV è passata a quella di ibrida decisamente riuscita. Nulla di sconvolgente del resto, ma una consumata abilità al miglioramento che la rende super frugale. Il tutto ancora offerto a un prezzo modico.



4 cilindri 1,8 l benzina + motore elettrico, 122 CV 4,6 l/100 km (test), etichetta energia A
autonomia: 934 km peso: 1505 kg (auto del test) da 0 a 100 km/h in 10,7 s 36 900 fr.

Maggio 2016

**Toyota Prius IV HSD 1.8 Sol Premium****TECNICA**

- + Consumi ridotti possibili
- Blocco ibrido efficace e armonioso
- Telaio equilibrato
- Abitacolo spazioso e design
- Comfort di viaggio apprezzabile
- Dotazione di serie molto completa
- Allestimento e livello delle rifiniture

- Contorni della carrozzeria poco discernibili (sistemi di assistenza necessari)
- Prestazioni relativamente modeste
- Modularità del bagagliaio minima
- Sovrabbondanza di informazioni di bordo e sistemi complicati
- Carico utile limitato a 285 kg

Sulla carta, questa quarta edizione della Toyota Prius non ha nulla di sorprendente. Ma se il principio della motorizzazione ibrida in serie-parallela resta lo stesso, la linea longitudinale cuneiforme atipica di quest'icona delle propulsioni alternative fornisce già un primo indizio del suo potenziale. Tuttavia le innovazioni si nascondono nei dettagli. A cominciare da consumi più ridotti che mai. Inoltre, la Prius IV poggia sulla nuova piattaforma mondiale di Toyota e si allunga di 6 cm. Menzioneremo altresì talune innovazioni, quale la batteria nichel metal-



Modernità Un quadro di bordo senza fronzoli e due moduli informativi in posizione centrale.

SCHEDA TECNICA**VEICOLO PROVATO**

Toyota Prius 1.8 Sol Premium: 5 porte, 5 posti; 36 900 fr. (auto test: 41 170 fr.) Gamma: dalla 1.8 Sol, 122 CV (34 500 fr.) alla 1.8 Sol Premium, 122 CV, (36 900 fr.)

Opzioni: vernice metallizzata (750 fr.), selleria in cuoio (2100 fr.), sensori e sistema di parcheggio automatizzato (1300 fr.), tettuccio apribile elettricamente (590 fr.), schermi fissi sedili posteriori (1750 fr.)

Garanzia: 3 anni di fabbrica, 5 anni sul sistema ibrido, 3 anni d'assistenza; garanzia antiruggine: 12 anni (condizioni) Importatore: Toyota AG, 5745 Safenwil, www.toyota.ch

DATI TECNICI

Motore: 4 cilindri, 1,8 l benzina, 98 CV + elettrico 72 CV, potenza combinata 122 CV; rotismo epicicloidale, trazione anteriore. Peso: 1505 kg (auto test), totale ammissibile 1790 kg, carico rimorchiabile 725 kg

Look alternativo
Forme complesse e fari allungati sul cofano: la Prius vuole distinguersi.

lo-idruro più compatta posta sotto il sedile posteriore che non incide sul volume del bagagliaio. Altro fatto evidente, la Prius compie evidenti progressi anche in termini di comfort.

Bell'allestimento

La scoperta dell'abitacolo, che fa pensare piuttosto ad un museo d'arte moderna che alla serietà Toyota, lascia anch'essa il suo effetto. Molto spazioso, il compartimento anteriore seduce sia per l'essenzialità della plancia di bordo e per le rifiniture bianche impiegate con prodigialità. Alla strumentazione ospitata nel modulo posto in posizione centrale risponde la console mediana alloggiante il sistema di infotainment. Prominente e laccata di nero pianoforte, quest'ultima riesce a dare il tono. I passeggeri davanti siedono su comodi sedili in pelle (opzionali), ovviamente bianchi. Un am-



TCS Test autovetture

Toyota Prius IV HSD 1.8 Sol Premium

Poppa audace
Fari posteriori
con spigolature e
linee tese.



MARC-OLIVIER
HERREN

COLLAUDATORE
Bluffando in sobrietà, questa Prius colpisce piacevolmente anche per il suo comfort di viaggio e la qualità inedita del suo telaio. Un'auto saggia e più che equilibrata.



biente più Lexus che Toyota. La gente dietro non è da meno. Pure accogliente, il divano posteriore bianco – d'obbligo – offre uno spazio per le gambe che non sfignerebbe su un'auto di categoria superiore. E malgrado il tetto spiovente, anche lo spazio per la testa è decente. Di buona capacità, il bagagliaio presenta un'architettura più complicata ma è facilmente accessibile, grazie in particolare al monumentale portellone di facile apertura. Meno brillante la modularità: manca un meccanismo di ribaltamento a distanza dei sedili, mentre il piano di carico è spezzato da un gradino.

Ritorno alla normalità sotto il cofano, almeno a priori: l'accoppiata motore a benzina 1,8 l ed elettrico eroga una potenza combinata di 122 CV. Non straordinaria, soprattutto perché le accelerazioni non hanno nulla di fulmineo. Ciò non impedirà tuttavia agli adepti della Prius di rendersi conto che i due propulsori operano più che mai in perfetta sintonia. Le transizioni tra modalità elettrica e termica avvengono pressoché impercettibilmente. Inoltre, le riprese sono consistenti, e se rimane un certo effetto di pattinamento del cambio a variazione continua, il sibilo in accelera-

zione ha guadagnato nettamente in discrezione. Apprezzabile anche la possibilità di partire in modalità elettrica nel traffico urbano e utilizzare frequentemente questa propulsione, anche se piuttosto instabile. L'effetto al distributore si vede. La Prius IV si dimostra infatti molto sobria con i conducenti dal piede leggero, come rivela l'ottima media del test: 4,6 l/100 km.

Questa ibrida non ha mai ricevuto gli onori della cronaca in fatto di comportamento. Un dato che cambia sulla quarta generazione, che inaugura un asse posteriore a doppio triangolo. Senza guadagnarsi l'etichetta di auto dalle mille sensazioni, la Prius piace per la stabilità

del suo telaio. Così allestita, affronta le curve senza manifestare il minimo movimento laterale. Inoltre lo sterzo elettrico guadagna in consistenza e precisione. Non ancora entusiasmante ma molto rassicurante. Un lato che si sposa molto bene con il comfort di marcia, pure in netta ripresa. Unico neo, i copertoni di taglia bassa dal rotolamento granuloso sulla versione Sol Premium. Una versione che peraltro annega sotto gli equipaggiamenti. Dotata di regolatore adattivo, allerta per l'angolo cieco e sensore per i pedoni, la Prius IV è tecnologicamente moderna. All'insegna del display head-up che evita al conducente di sorbirsi la miriade di informazioni provenienti dalla plancia di bordo.



Centralizzazione Oltre ai due moduli, il conducente dispone di un display head-up.



Leva del cambio Simile ad un joystick, si manipola con la punta delle dita. Pratica.



TCS Test autovetture

Toyota Prius IV HSD 1.8 Sol Premium

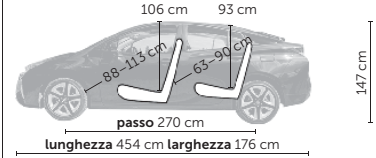
TECNICA

CHECK-UP TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

DINAMICA DI COMPORTAMENTO		COSTI D'ESERCIZIO			
Accelerazioni (0-100 km/h):	10,7 s	km/anno	ct./km	fr./mese	
Elasticità:				fissi	
60-100 km/h (in posizione D)	6,0 s	15 000	64	542.-	
80-120 km/h (in posizione D)	7,4 s	30 000	43	542.-	
Diametro di sterzata:	11,6 m	Tariffa oraria per il calcolo TCS: 145 fr.			
Frenata (100-0 km/h):	39,1 m	(UFS), agenzie Toyota: da 100 a 180 fr.			
Insonorizzazione:		CONSUMO AL BANCO DI PROVA			
60 km/h: 60 dBA		(ciclo UE 80/1268)			
120 km/h: 71 dBA		urbano	extra urb.	misto	
COSTI DEI SERVIZI		TCS	2,6	3,9	3,5
Servizi gratuiti 6 anni/60 000 km.		fabbrica	3,3	3,3	3,3
Poi:		Emissioni di CO ₂ :			
Manutenzione	ora	80 g/km			
15 000/12	1,2	Media svizzera di CO ₂ :			
30 000/24	2,0	139 g/km			
Manutenzione per 180 000 km con		etichetta energia (A-G):			
15 000 km/anno	14,3	A			
		4170.-			
		CONSUMO DEL TEST			
		4,6 l/100 km			
		autonomia 934 km			
		serbatoio: 43 litri			

¹ incl. materiale



larghezza interna: ant. 149 cm, post. 144 cm
 bagagliaio: 502-1054 litri
 pneumatici: 215/45R17, min. 195/65R15

CARROZZERIA

Il design anticonformista ricorda che siamo su una Toyota Prius. Lo spazio a bordo è generoso, soprattutto dietro. Voluminoso, il bagagliaio pecca in fatto di modularità. Il ribaltamento dei sedili crea un gradino in fondo. Pessima visibilità posteriore.

ABITACOLO

Prevale il sentimento di spazio. L'ambiente moderno è sottolineato dai materiali chiari su portiere e plancia di bordo. Vi si aggiungono numerosi indicatori e il grande schermo centrale, con il rischio di creare un sovraccarico. Eleganti i sedili in cuoio (opzionali), confortevoli ma dalla tenuta lacunosa. Dotazione multimediale completa.

COMFORT

Piacere di viaggio eccellente. Le sospensioni esprimono un buon compromesso tra dinamismo e comfort. Il sistema ibrido funziona in dolcezza. Uniche ombre del quadro, i rumori di rotolamento delle gomme di taglia bassa e quelli aerodinamici a velocità autostradale.

PREZZO-PRESTAZIONI

Sebbene sia dotata di tecnologia ibrida, la Prius IV costa appena poco di più di un'auto tradizionale. Quasi un affare, soprattutto dato che l'equipaggiamento è completo già a partire dalla versione di base. La versione Sol Premium si arricchisce di navigatore e head-up display.

COMPORTAMENTO

Le doti stradali sono in netto progresso, ad immagine dello sterzo molto più comunicativo, anche se manca di stabilità in posizione neutra. Telaio equilibrato.

MOTORE E TRASMISSIONE

Tecnologia ibrida perfettamente riuscita, in particolare le transizioni tra motore termico ed elettrico. Resta l'effetto di pattinamento del cambio a variazione continua. Accelerazioni mediocri.

CONSUMO

Ultra sobria, la Prius permette di restare sotto i 4 l/100 km con guida difensiva.

SICUREZZA

Sistemi di assistenza alla guida quasi al completo. Senza dimenticare i fari LED. Spazio di frenata solo nella media.

Tabella comparativa

La Toyota Prius a propulsione ibrida è un caso unico. Dimostra che una vettura a benzina è capace di consumi davvero molto ridotti.



Il video del test



	Toyota Prius 1.8 HSD Sol Premium	VW Golf 1.4 TSI DSG Highline
Prezzo (fr.)	36 900.-	31 200.-
Cilindrata (CC)	1798	1395
Potenza (kW/CV)	90/122	92/125
Coppia massima (Nm/giri min)	163/0 (elettrico)	200/1400
Consumo (l/100 km)	3,3 ¹ A ²	5,3 ¹ D ²
Volume del bagagliaio min./max. (l)	501/1054 (VDA)	380/1270 (ISO)
Costi al chilometro (fr./km) ³	0,64	0,64
Costi di manutenzione ⁴	4170.-	3782.-
Test «Touring»	6/2016	5/2013 ⁵

¹ dati secondo l'importatore ² efficienza energetica secondo l'importatore
³ su 15 000 km/anno ⁴ su 180 000 km (15 000 km/anno) ⁵ VW Golf 2.0 TDI DSG Highline

COLLABORAZIONE: centrale eolica Juvent, Mont Crosin (Giura bernese).
 Con la cortese autorizzazione di BKW.



Spaziosa Sia lo spazio anteriore che posteriore sono dimensionati generosamente.



Perfettibile Malgrado la modularità contorta, il vano bagagli ha un volume utile adeguato.



Valutazione

CARROZZERIA	Voto (%)	Ponderazione (%)
facilità di carico (box standard)	53	15
spazio interno (misurato)	80	15
modulabilità e vani	60	20
capacità di carico generale	60	10
visibilità circolare	80	10
manovrabilità /diametro di sterzata	70	10
accesso bagagliaio e conformazione	60	20
Voto	67%	15%

ABITACOLO	Voto (%)	Ponderazione (%)
bagagli e seggiolini per bambini	70	20
sistema multimediale	80	20
interni	80	10
abitabilità	80	10
qualità percepita/rifinitura	80	20
ergonomia	70	20
Voto	76%	10%

COMFORT	Voto (%)	Ponderazione (%)
comfort di guida	80	10
rumore interno	60	30
visibilità circolare	80	10
sospensioni	80	10
sedili	70	10
dotazione di serie	80	10
accessori a richiesta	80	20
Voto	73%	10%

PREZZO-PRESTAZIONI	Voto (%)	Ponderazione (%)
Livello allestimento (guida, comfort, sicurezza)	80	30
garanzie	70	20
costi di manutenzione	80	10
rapporto peso/potenza	40	5
valore nel tempo	50	20
prestazioni	60	10
costi di consumo	90	5
Voto	69%	15%

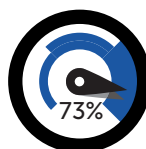
COMPORAMENTO	Voto (%)	Ponderazione (%)
prestazioni di guida	80	15
sterzo	80	15
piacere di guida	60	20
comportamento	70	50
Voto	71%	10%

MOTORE E TRAZIONE	Voto (%)	Ponderazione (%)
prestazioni di guida	60	20
ripresa e accelerazione	70	10
fluidità di marcia	80	10
trazione	70	15
cambio man. / comfort di cambiata (aut.)	80	15
rapportatura marce	80	15
carico rimorchiabile	10	15
Voto	63%	10%

CONSUMI	Voto (%)	Ponderazione (%)
consumo TCS Delta	60	10
consumo ciclo TCS	100	35
consumo dichiarato	100	10
consumo effettivo	90	35
autonomia	100	10
Voto	93%	15%

SICUREZZA	Voto (%)	Ponderazione (%)
dotazione di serie	100	10
accessori a richiesta	100	30
illuminazione/luci	90	10
spazio di frenata	40	50
Voto	69%	15%

Voto globale





TCS Test autovetture

Toyota Prius IV HSD 1.8 Sol Premium**Dati tecnici e rilevamenti**

MOTORE	
costruzione	4 in linea
cilindrata	1798 ccm
potenza/giri al minuto (fabbrica)	90 kW/5200 rpm
potenza misurata	90 kW
coppia/giri al minuto	142 Nm/3600 rpm

TRASMISSIONE	
trazione	anteriore
cambio	CVT
dimensione pneumatici di serie	215/45 R17
dimensione pneumatici montati per il test	215/45 R17

CONSUMI	
misto dichiarato (a norma 1999/100/CE)	3.3 l/100 km
misto TCS (a norma 1999/100/CE)	3.5 l/100 km
misto TCS-P	4.1 l/100 km
effettivi	4.6 l/100 km
emissioni CO2 dichiarate	76 g/km
autonomia nel ciclo TCS-P	1049 km
capacità serbatoio	43 litri

DINAMICA	
accelerazione 0-100 km/h (fabbrica / TCS)	10.6 /10.7 s
ripresa 60-100 km/h (nella seconda marcia più alta)	6 s
ripresa 80-120 km/h (nella seconda marcia più alta)	7.4 s
spazio di frenata da 100 km/h	39.1 m
diametro di sterzata sx./dx.	11.6 /11.5 m
rumore interno a 120 km/h	71 dBA

MISURE	
lunghezza/larghezza/altezza	4.54 /1.76 /1.47 m
peso a vuoto dichiarato	1470 kg
peso a vuoto rilevato	1505 kg
peso totale	1790 kg
carico utile effettivo	285 kg
carico rimorchiabile frenato	725 kg
volume bagagliaio minimo	501 litri
volume bagagliaio massimo	1633 litri

GARANZIE	
garanzia di fabbrica (durata)	3 anni
garanzia di fabbrica (chilometraggio)	100000 km
garanzia anticorrosione (durata)	12 anni

in grassetto = valori misurati TCS

Video del test