

AUTO & MOTORI
CONTROMANO

La chiamano WakuWaku, ma c'è poco da ridere

Si chiude il 2 novembre a Tokyo, con lo slogan "Open Future", un Salone in formato ridotto, dopo che per 45 edizioni è stato la vetrina della creatività della potentissima industria giapponese. Che, molto prima della Corea e della Cina, è entrata in competizione con Europa ed Usa, modificando gli equilibri. Ora invece presenta poche novità per i mercati esterni e punta sulle caricature dei Manga per rendere simpatiche vetture che in Giappone fatica a

vedere. Una strategia di marketing lontana dalle realtà occidentali si nota anche nell'originalità dei nomi che le Case locali hanno dato alle loro novità per il mercato interno, vetture chiamate Sapocar, Aqua, Sienta, Porte, Spade, Roomy, ma anche Hanare, Waku, Granace, Icolco e perfino TsumuTsumu, WaiWai e WakuWaku. C'è poco da ridere comunque: i costruttori giapponesi continuano a dominare il mercato mondiale a livello di vendite e tecnologia.

Toyota e Lexus, convinzione ibrida


LA NOVITÀ/TOYOTA

Torna il piccolo genio La quarta Yaris cresce

PAOLO CICCARONE

Spazio 1999 era una serie televisiva di fantascienza molto in voga e che prevedeva, dopo un disastro ambientale, una nuova vita per una parte del genere umano. Al centro, la tecnologia del futuro veniva in aiuto al gruppo di sopravvissuti nello spazio. Ora non siamo di fronte a un disastro ambientale imminente, ma siamo in grado di fare qualcosa per limitare i danni da inquinamento.

Quel 1999, fine millennio e chiusura di un ciclo, per Toyota ha rappresentato il lancio nel futuro della mobilità a quattro ruote con due scelte futuristiche che hanno tracciato una nuova via. Con la Prius fu introdotto il primo ibrido e con la Yaris il "piccolo genio" che rendeva l'auto da città compatta, spaziosa e divertente. Fu, con la variante introdotta nel 2012, la prima full hybrid elettrica nel segmento sul mercato al mondo. Tre generazioni dopo, la quarta evoluzione del modello (che arriverà sul mercato a giugno 2020 con prezzi inferiori ai 20.000 euro) è un concentrato di tecnologia grazie ad un sistema ibrido più evoluto, dimensioni compatte e un propulsore elettrico di supporto di nuova generazione che, sostiene Toyota, permette di viaggiare in ambito urbano per l'80% del tempo in modalità elettrica a "zero emissioni". Interessanti anche le novità estetiche: i fari a led davanti e dietro e le dimensioni ancora più contenute, ma con più spazio per i passeggeri all'interno. È un mix complicato da gestire, ma che Toyota ha saputo svolgere al meglio. Merito della nuova piattaforma GA-B, che ha spostato i punti di riferimento accorciando il passo complessivo (siamo circa 11 centimetri in meno nella lunghezza media del segmento), ma ha saputo aumentare lo spazio utile per i passeggeri, modificando anche la seduta. Il risultato è una vettura piccola fuori e quindi facilmente gestibile nel traffico cittadino, ma con capacità interna inalterata,

anche per chi è alto 1,80. Il tutto abbinato a finiture di buona qualità, un nuovo sistema multimediale con schermo da 10" e strumentazione digitale con due quadranti circolari ed uno schermo centrale a cui si aggiunge l'head-up display. La sicurezza è di primo livello non solo per quanto riguarda la parte attiva ma anche quella passiva visto che il nuovo telaio è stato pensato per essere più sicuro in caso di impatto, ma anche per offrire elementi come l'airbag centrale che evita il contatto tra le teste degli occupanti in caso di incidente ed è la vera "chicca" di questa Yaris. I motori: il tre cilindri 1500 ha ridotto i consumi e abbassato dell'80% le emissioni in città (in gamma è previsto anche un 1000 tre cilindri). Migliorato anche il sistema ibrido, con batterie più leggere di almeno 20 kg e una potenza di 59 Kw. Yaris inoltre mantiene un buon valore commerciale: dopo 90 mila km, il residuo è del 45%, meglio di altri modelli del segmento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il marchio giapponese e il suo brand di lusso continuano a investire in questa tecnologia che preferiscono rispetto a quella 100% elettrica


LA NOVITÀ/LEXUS

RX sempre e solo Hybrid per i 30 anni del marchio

Dopo aver inventato molti anni fa la propulsione abbinata termica+elettrica, oggi rinnovano i loro due modelli più noti

COME FUNZIONANO LE VETTURE A DOPPIA ALIMENTAZIONE

ALBERTO CAPROTTI

Il concetto di "lusso" l'ha talmente nel proprio dna da esserselo impresso anche nel nome (Lexus è infatti l'acronimo di Luxury Exportation United States) da quando Toyota nel 1989 ha creato questo marchio di nicchia, votandolo per alcuni mercati - Italia compresa - completamente alla tecnologia nella quale crede di più, quella ibrida elettrica. Ora che Lexus compie 30 anni, si è regalata il restyling della RX, il suo modello che, a dispetto di un listino molto impegnativo (parte da oltre 71 mila euro, 66 mila con gli incentivi), risulta da sempre il più venduto nel mondo. L'ammiraglia della Lexus resta un SUV importante nelle dimensioni (4,90 metri di lunghezza) che a quattro anni dal debutto si aggiorna esteticamente e si ripropone anche con 7 posti (i due nel baule sono ora scorrevoli di 10 cm, per dare più agio alle ginocchia). Cambiano senza risultare troppo diversi dai precedenti i paraurti e i fari, più sot-

tali quelli anteriori e dotati di una nuova grafica quelli posteriori. La meccanica Full-Hybrid dell'unico propulsore disponibile, quello della RX 450h, invece è collaudatissima e quindi invariata, con il 3.5 V6 a benzina da 262 CV abbinato a due motori elettrici (anteriore da 167 CV e posteriore da 68 CV): il valore combinato è dunque di 313 CV. I consumi medi dichiarati sono di 5,9 l/100 km e emissioni di CO2 pari a 132-134 g/km.

L'impressione che abbiamo avuto nel primo test dinamico, è una conferma: la RX è una "stradista" pura, per lunghi viaggi in totale relax. La spinta è pronta e generosa grazie al lavoro dei due motori elettrici, e se guidata senza strappi e con il piede leggero la RX garantisce anche lunghi tratti percorribili con il motore termico spento per buona parte del tempo.

Trattandosi di una vettura molto evoluta ma anche piuttosto "classica" nell'impostazione generale, non sorprende alcuni aspetti estetici dell'abitacolo, curatissimo ma meno tecnologico di altre vetture concorrenti in questa fascia. Un difetto che per molti potrebbe anche essere un pregio, considerando il target cui la RX Hybrid si rivolge. Si tratta comunque solo di un'annotazione "visiva" perché poi la dotazione è davvero completa, soprattutto sotto il profilo della sicurezza: dal sistema che mostra sul parabrezza i limiti di velocità ("leggendoli" nei cartelli stradali e nelle mappe del navigatore), a quello che mantiene l'auto al centro della corsia, e alla frenata automatica d'emergenza che ora riconosce anche pedoni e ciclisti. Del tutto innovativa poi la tecnologia BladeScan usata per i fari, una variante dei proiettori a led. Il sistema, grazie a due specchi rotanti all'interno dei fari, permette al fascio luminoso ad altissima frequenza di arrivare molto più lontano: secondo Toyota, chi è a bordo può distinguere di notte un ciclista fino a quasi il doppio di distanza rispetto alla media.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
© RIPRODUZIONE RISERVATA
LA STRATEGIA DEL GRUPPO ILLUSTRATA AL SALONE

«Nuova Mirai, la dimostrazione che l'idrogeno è l'altra via»

Con il lancio di Mirai, nel 2014, Toyota aveva aperto nuovi orizzonti per il settore dell'automobile. Oggi il brand ha portato la sua avanzata tecnologia delle celle a combustibile (FCEV) su un nuovo livello, presentando la seconda generazione di Mirai al Salone di Tokyo. Il modello attuale è diventato un catalizzatore per sensibilizzare il pubblico su come l'idrogeno sia la soluzione ideale per un futuro più pulito e sostenibile. I suoi numeri infatti sono quelli giusti per la mobilità del prossimo decennio: solo gocce d'acqua e zero emissioni inquinanti allo scarico, tre minuti per fare rifornimento, 500 km di autonomia con un pieno. Dal lancio, le vendite si attestano a circa 10.000 unità, con Toyota che ha supportato attivamente lo sviluppo delle infrastrutture di rifornimento sui mercati chiave di tutto il mondo. Ma tutto questo rappresenta soltanto l'inizio: al Salone di Tokyo, il marchio giapponese presenta infatti alcuni spunti degli affinamenti apportati alla nuova Mirai in termini di eccellenza tecnica, dinamica di guida e design. Quello dell'efficienza resta un fattore prioritario, e Toyota punta a incre-

mentare del 30% l'autonomia grazie al perfezionamento del sistema di celle a combustibile e all'utilizzo di serbatoi per l'idrogeno più grandi. Con un lancio previsto nel 2020, inizialmente solo per Giappone, Usa ed Europa, la nuova Mirai sarà molto più di una semplice eco-car: la dimostrazione di come la tecnologia FCEV non ponga limiti alla creazione di un modello divertente da guidare e bello da guardare. Mirai conquista già con il design degli esterni, caratterizzati da linee basse, proporzioni eleganti, una silhouette slanciata e cerchi da 20 pollici che generano un look robusto e distintivo.



Il prototipo della nuova Toyota Mirai presentato al Salone di Tokyo

La strategia di Toyota peraltro è chiara da tempo. «Noi sviluppiamo l'auto a idrogeno - spiega Yoshikazu Tanaka, capo ingegnere e "papà" della nuova Mirai - perché crediamo che la possibilità di produrre questo combustibile da diverse fonti e che l'efficacia con cui riusciamo ad utilizzarlo per le auto, i bus e anche i camion, rappresenti un'opportunità estremamente interessante da offrire al mercato e a chi si occupa di trovare una soluzione ai grandi problemi ambientali e di disponibilità di fonti energetiche per il futuro».

Un investimento del genere sull'idrogeno, unito al potenziamento delle tecnologie ibride dei suoi modelli tradizionali, fa pensare a un disimpegno di Toyota nei confronti dell'elettrico puro, tecnologia sulla quale non ha mai scommesso veramente. «Stiamo sviluppando - ha precisato però Tanaka - batterie dotate di una nuova tecnologia che sarà disponibile sulle nostre auto elettriche tra il 2020 e il 2025. Non siamo affatto indietro sull'auto elettrica a batterie, direi più propriamente che ne conosciamo bene i limiti in merito a tempi di ricarica e autonomia». (A.C.)