LA STORIA 1.000 INGEGNERI AL LAVORO

La prima idea di una trasmissione alternativa, in Toyota si affacciò agli inizi degli anni '90 quando partì il primo programma per lo sviluppo e la produzione di tecnologie eco sostenibili. La sintesi fu il progetto «G21», datato 1993, che doveva progettare un'auto capace di soddisfare le esigenze del 21° secolo. A capo del progetto Takeshi Uchiyamada, il padre delle tecnologia ibrida Toyota. La prima idea si riferì ad un'auto con un'efficienza 1,5 superiore ad una normale. Ma il vertice aziendale chiese di raddoppiare l'efficienza per pensare al terzo millennio e vennero messi a disposizione 1.000 ingegneri.

LA PRIUS PER 49 GIORNI NON SI MOSSE

Vennero valutati ben 80 differenti sistemi di tecnologia ibrida, l'unica ritenuta capace di raggiungere gli obiettivi prefissati. E alla fine venne scelto quello serie-parallelo e nell'autunno del 1995 fu realizzato il primo prototipo che per 49 giorni non ne volle sapere di muoversi a causa di problemi legati alla potenza della batteria, ancora inadeguata. Il miracolo si compì intorno alla fine dell'anno, ma per mettere in produzione la prima generazione di Toyota Prius furono necessari altri due anni, nel 1997, quando la macchina venne lanciata in Giappone. Tre anni dopo arrivò in Europa e in Italia.

20 ANNI DI IBRIDO

1997 - 2017

Dalle 5 vetture a doppia motorizzazione vendute nel 2000 alle 26.183 del 2016 La cultura della mobilità sostenibile avanza grazie agli investimenti di Case visionarie

La Toyota C-HR, il SUV compatto giapponese che sta ottenendo un grande riscontro di mercato anche in versione ibrida grazie ad un design di grande impatto

OSSERVATORIO MOBILITA'

PERCHÈ NESSUNO HA SEGUITO L'ESEMPIO TOYOTA

di Massimo Ghenzer*

20 ANNI LA TOYOTA, A LIVELLO MONDIALE, PRESE UNA DECISIONE STORICA E INNOVATIVA. Quella di investire in una vettura, la Prius, a propulsione ibrida che si avvale di due sistemi di propulsione: uno termico e uno elettrico, alimentato dal motore termico stesso. La Prius, prodotto di ingegneria avanzata, anche per stile, diventata una delle vetture più vendute al mondo, e da allora migliorata ed evoluta. Sulla base del successo, la Toyota ha deciso di investire in maniera globale sulle vetture ibride, ed ora è l'unica Casa a fornire una gamma completa, dalla Yaris alla Rav 4, per non parlare della gamma Lexus, il brand di lusso di Toyota: insieme soddisfano ben più di due terzi della domanda di mercato. L'esempio Toyota, non è stato replicato con lo stesso livello di investimenti massicci dagli altri Costruttori, che si sono limitati a progettare e costruire solo alcuni modelli, senza impegnarsi sull'offerta di una gamma completa. I vantaggi che offre l'ibrido, dalle emissioni ridotte, al contenimento dei consumi di carburante soprattutto in città, per finire ai contenuti costi di manutenzione, ne fanno un prodotto competitivo. E bisogna riconoscere che la spinta all'ibrido come quella per elettrico e metano stia alimentando la coscienza verso la riduzione delle emissioni di CO2, questione ormai al centro del dibattito del mondo dell'auto.

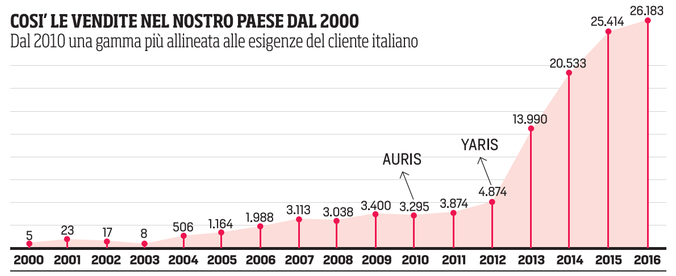
*PRESIDENTE DI ARETÈ METHODOS

I NUMERI DI UNA RIVOLUZIONE CULTURALE

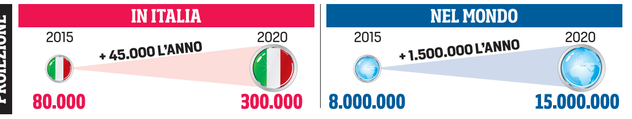
IN ITALIA	145.000 DI AUTO IBRIDE VENDUTE	65% INCREMENTO VENDITE PER IL FUTURO	1.162.000 DI TONNELLATE DI CO_2 RISPARMIANTE	16 IL NUMERO DEI MODELLI IBRIDI DI TOYOTA	20 GLI ANNI D'ESPERIENZA TECNOLOGICA	
NEL MONDO	10.500.000 DI AUTO IBRIDE VENDUTE	15.000.000 L'OBIETTIVO DI VENDITE PER IL 2020	77.000.000 DI TONNELLATE DI CO_2 RISPARMIANTE	33 I MODELLI IBRIDI DI TOYOTA	3.900.000 DI PRIUS VENDUTE DAL 1997	90 I PAESI DOVE SONO VENDUTE LE HYBRID

COSI' LE VENDITE NEL NOSTRO PAESE DAL 2000

Dal 2010 una gamma più allineata alle esigenze del cliente italiano



LA PROIEZIONE



RECORD TOYOTA L'IBRIDO È TRA NOI

A maggio in Italia battuti tutti i limiti: vendute 6.700 auto "verdi" per una quota del 3,3% che diventa 4,2% se si considera il canale privati. In tutto, il parco è arrivato a 145.000 vetture

3,9

milioni

È l'impressionante numero del primo modello di vettura ibrida vendute da Toyota in tutto il mondo dal 1997 ad oggi. La macchina apripista di una cultura di mobilità sostenibile capace di fare breccia nonostante un design non di facile comprensione

di Pasquale Di Santillo

Aventi anni si vive di solito la parte più bella della vita, quella di una giovinezza piena e consapevole, ancora senza tanti pensieri, carica di speranze e aspettative. Ma per un motore, è diverso. Alla velocità del mondo attuale, a vent'anni, una tecnologia potrebbe essere già bollata per antiquata e messa in soffitta tra le cose da buttare.

SVOLTA ITALIA. L'ibrido no. Nonostante abbia appena raggiunto l'età cui tutti sogniamo di tornare, sembra un neonato che precocissimo nell'imparare a camminare abbia anche iniziato a correre. In una sorta di progressione diventata inesorabile si è avviata ad un'accelerazione poderosa, come se, sgretolati pezzo a pezzo, i muri culturali, le abitudini e anche una parte del macigno di interessi ancora vivo, la collettività avesse capito che può esistere una mobilità diversa.

Era il 1997 infatti quando il colosso giapponese portò sul mercato la prima ibrida della storia, la Prius. Sembra ieri, in realtà è come aver attraversato un'era geologica. E per festeggiare un compleanno così importante, l'ibrido si è regalato un record che almeno in Italia sa di autentica svolta culturale. A maggio infatti i numeri delle immatricolazioni di vetture ibride hanno toccato un picco mai raggiunto prima: 6.700 unità con una quota mercato del 3,3%. Che diventa 4,2% nel canale privati grazie anche ad una mix Toyota/Lexus capace di raggiungere il 65%. Il che significa che il 60% dei clienti Toyota scelgono ormai un'ibrida (2 su 3), visto che Lexus resta l'unico marchio ad offrire una gamma 100% hybrid. Un trend che ormai ha portato il venduto ibrido in Italia a 145.000 vetture, con una gamma trasversale tra i due brand ricca di ben 16 vetture - dalla piccola Yaris all'ammiraglia Lexus IS -. Numeri che tradotti in benessere per la collettività si leggono come 1.162.000 tonnellate di CO2 risparmiate grazie all'ibrido Toyota.

L'obiettivo è raggiungere quota 200.000 entro il 2018

L'OFFERTA

OTTO MODELLI UNA GAMMA COMPLETA

In principio fu Prius e solo Prius. In Europa e in Italia arrivò nel 2000, quando da noi si vendevano poco più di 5 pezzi (avete letto bene) l'anno. Sedici anni dopo le vendite di auto ibride in Italia hanno raggiunto 26.183 pezzi (in tutto l'anno scorso) grazie all'estensione dell'ibrido praticamente su tutta la gamma che ora comprende 8 modelli (Prius, Prius +, Nuova Prius Plug In, Yaris, Auris, Auris Touring Sports, Rav4 e C-HR). Un'offerta unica, figlia proprio dei vent'anni di esperienza di Toyota con l'ibrido.

E la scalata è appena iniziata: lo staff italiano del brand di Nagoya, gestito da Andrea Carlucci, ora si pone l'obiettivo di raggiungere quota 200.000 immatricolazioni entro i prossimi 12 mesi, per puntare alle 300.000 entro il 2020, a ritmo di 45.000 immatricolazioni l'anno. Tutto grazie all'introduzione delle tecnologie di sicurezza più avanzate come il Toyota Safety Sense, offerto sempre di serie su ogni modello della gamma. Senza dimenticare il pay per drive, la formula di acquisto flessibile che garantisce il valore futuro dell'auto (per prendere un C-HR Hybrid bastano 250 al mese) e che ormai ha raggiunto una quota del 45% delle immatricolazioni "ibride".

E a livello mondiale si punta ai 15 milioni nel 2020

MONDO VERDE. Ma la cultura ibrida non un patrimonio esclusivo del nostro Paese. Anzi. La spinta di Toyota ha raggiunto risultati incredibili anche a livello globale. Grazie ai 33 modelli ibridi presenti nella gamma distribuita in ben 90 Paesi che nel 2015 aveva toccato gli 8 milioni di vetture ibride vendute (di cui ben 3,9 Toyota Prius) e che nel 2020 dovrebbe arrivare a 15 per un risparmio di emissioni di CO2 equivalente a 77 milioni di tonnellate. Ma Toyota guarda avanti, molto più avanti. Tanto da porsi altri probanti obiettivi entro il 2050. Intanto ridurre la media globale delle emissioni di CO2 del 90% (rispetto alla media Toyota del 2010), poi azzerare qualsiasi emissione di CO2 dal ciclo di vita della vettura e nel contempo riuscire a ridurre le emissioni fino a zero negli impianti di produzione. Avere una gestione efficiente delle acque di scarico e minimizzare i consumi idrici e infine far nascere una società basata sul recupero attraverso un piano globale per il trattamento dei veicoli a fine ciclo. Vent'anni fa all'ibrido credeva solo Toyota e ha centrato il suo obiettivo. Scommettiamo che riuscirà a ripetersi anche per quelli del 2050?

©RIPRODUZIONE RISERVATA

COME FUNZIONA

Una spiegazione semplice per capire i vantaggi più evidenti

VIA ELETTRICO POI SI VIAGGIA CON 2 MOTORI

Il frontale della Toyota Rav4

ROMA - I modelli Toyota Hybrid sono composti da due motori: uno a benzina, uno elettrico. Questi motori lavorano insieme per rilasciare maggiore potenza e reattività, a seconda dell'esigenza. E qualora si avesse bisogno di più potenza, basta semplicemente premere il bottone "Power" per godersi la corsa. Il motore elettrico entra in funzione nelle partenze da fermo con l'energia accumulata nelle batterie e dà la spinta necessaria per raggiungere basse velocità. Superata una certa velocità e nei momenti in cui c'è bisogno di maggior potenza, parte il motore a benzina. Senza entrare nello specifico dettaglio tecnico, quasi ingegneristico, che potrebbe generare confusione, ecco in sintesi il funzionamento del sistema ibrido di Toyota, come raccontata dalla stessa Casa giapponese sul suo sito

- Quando si è fermi: entrambi i motori si spengono automaticamente, così da non sprecare energia.
- Partenza: in partenza o a basse velocità, la vettura è alimentata dal motore elettrico. Quando acceleri, anche leggermente, proverai l'esperienza di un'eccellente reattività.
- In viaggio: a velocità di guida costante l'auto è alimentata sia dal motore elettrico che da quello a benzina nella configurazione che permette di risparmiare più carburante.
- Piena accelerazione: quando c'è bisogno di ulteriore potenza, il motore elettrico si combina con il motore a benzina per massimizzare le prestazioni.
- In sorpasso: i due motori lavorano in coppia per garantire al veicolo l'accelerazione necessaria.
- In salita: entrambi i motori lavorano affinché il veicolo raggiunga il massimo delle sue performance.
- Decelerazione/frenata: la batteria ad alte prestazioni si ricarica ogni volta che deceleri o freni, non serve nessun intervento manuale per avere sempre carica sufficiente.

LA SFIDA DELL'ENDURANCE

Domenica la 24 Ore di Le Mans dopo la beffa 2016

TS050 HYBRID, LA RIVINCITA CONTRO LA MALEDIZIONE

di Pasquale Di Santillo

Lo choc dell'anno scorso, nonostante tutti gli sforzi, non è ancora completamente metabolizzato. E del resto non potrebbe essere altrimenti. Quando perdi la corsa mito dell'automobilismo, la 24 Ore di le Mans, dopo aver comandato a lungo in pista, dopo averla tenuta in pugno fino a 5 minuti dalla fine, con un vantaggio sui rivali più pericolosi di oltre un minuto, non puoi capire nè accettare. Solo disperarti. E riavvolgendo la pellicola di un anno fa, il dramma sportivo consumatosi nel box Toyota quando la TS050 HYBRID n.5 guidata in quel momento da Nakajima si fermò ai bordi della pista, vicino al traguardo, è stato devastante. Lo sarebbe stato per tutti, figuriamoci per una Casa che ancora deve mettersi alle spalle tutte le sfortune che gli hanno impedito fino a questo momento di alzare il trofeo più prestigioso, dopo 31 anni di attesa. Mani nei capelli, lacrime senza freni in casa Toyota, mentre la Porsche n.2 di Dumas-Jani-Lieb tagliava la linea del traguardo per replicare il successo dell'anno precedente, ancora incredulì come tutti gli spettatori e lo stesso Brad Pitt starter e ospite d'onore.

Un anno fa Nakajima si fermò per un guasto a 5' dal traguardo!

Ma per fermare i giapponesi, com'è noto, ci vuole altro. E quest'anno sono tornati alla carica più determinati di sempre come dimostrano i due successi nelle due gare disputate del Mondiale WEC (endurance). Successi ottenuti dalla Toyota TS050 Hybrid n.8 guidata da Buemi-Davidson-Nakajima, lo stesso identico equipaggio beffato dal destino un anno fa. Carico di una voglia di rivincita facilmente intuibile, il composito trio di piloti ha infatti centrato il successo sia alla 6 Ore di Spa che alla 6 Ore di Silverstone tenendo alle spalle le due Porsche rivali, quella di Hartley-Bamber-Bernhard e quella di Lotterer-Tandy-Jani. Dimostrando così una superiorità netta e quell'affidabilità venuta meno a Le Mans un anno fa. In attesa della battaglia che conta sul circuito della Sarthe, gli alfieri Toyota, comandano la classifica generale del Mondiale WEC con 17 punti di vantaggio. E il romanxo continua.

©RIPRODUZIONE RISERVATA