

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Antonella Bergonzi
* Gianmarco Barzan
* Paolo Pauletta
* Alvise Marco Seno
* Marco Rocca
* André Rossi

redazione@motorage.it
staff@motorage.it
magazine@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
press@motorage.it
* Giuseppe Marino
motorage@motorage.it

**Agenzia Marketing
S.E.I.**

* Paolo Del Panta
paolo.delpanta@gmail.com

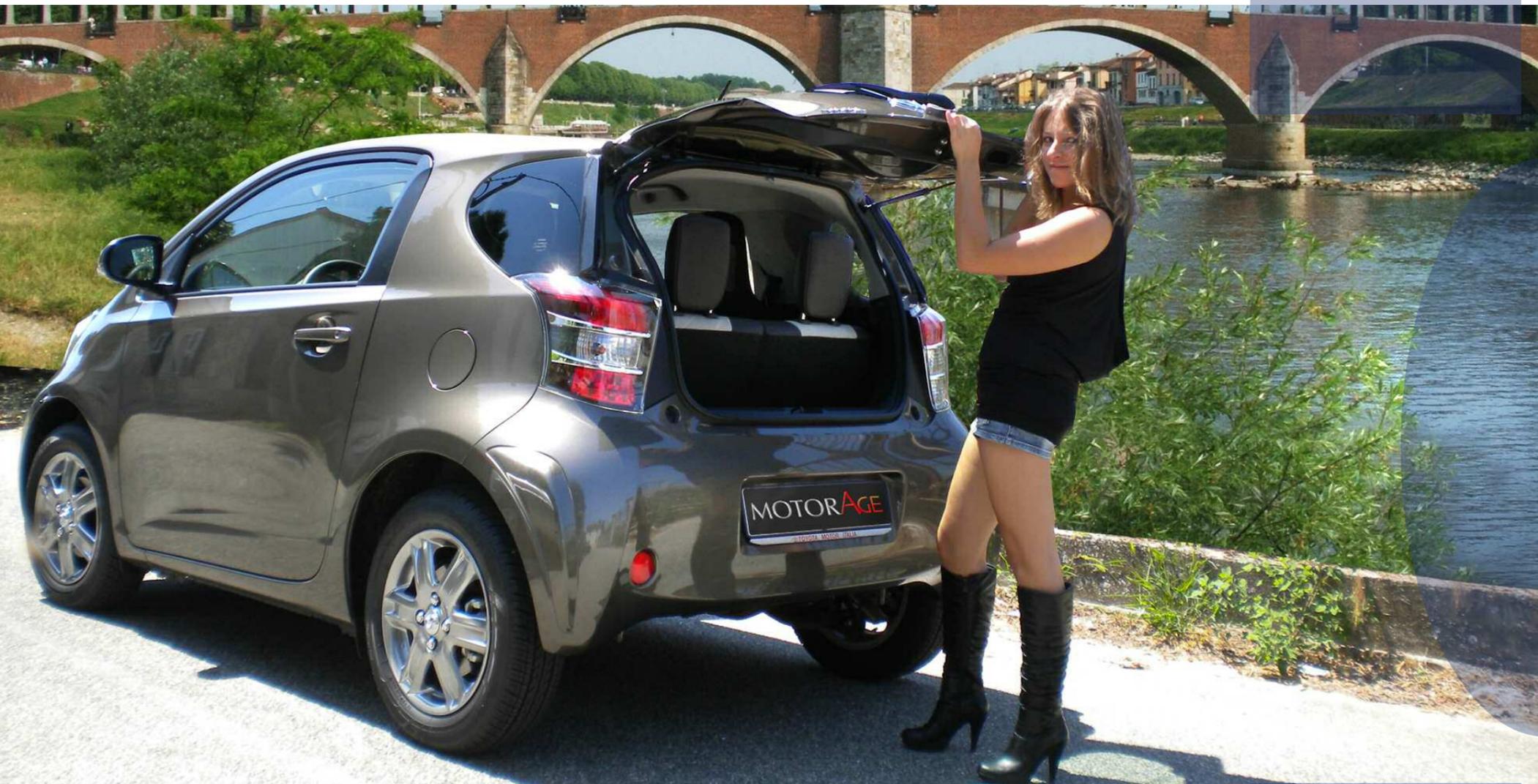
* Anna Arriva
marketing@motorage.it

TEST SU STRADA

HOME 01. NEWS 02. FLASH 03. ECO 04. MEDIA 05. EVENTI 06. TEST 07.

Toyota iQ 1.0 High**PICCOLO
GIOIELLINO NIPPONICO**

Poche storie; quando un'idea è buona, merita considerazione. La iQ di Toyota non si è dimostrata solo un antismart accreditata, ma riesce ad andare oltre. La iQ sembra avere già nel DNA i cromosomi del futurismo della mobilità in ambito urbano e non solo.



STYLING

L'idea sembra quella di proporre qualcosa che sappia di nuovo, di fresco. Non i soliti stereotipi da minicar. Questa è un'auto che si fa strada. Con un motore 1.000 cc che, forte del rapporto peso/potenza, riesce a fare quasi miracoli. E il design non manca di input di nuova generazione. Più che all'anteriore, i segnali evolutivi si decidono sulle fiancate e al posteriore, dove il design fa annotare idee voluttuose (poi si veda il box valutazioni e consigli all'acquisto). Le portiere sono ampie, e lo stesso vale per l'escursione dei sedili, il che facilita enormemente i movimenti per entrare e uscire dall'abitacolo.

MA GUARDIAMO LE BELLEZZE DA DENTRO

La iQ è larga dentro per farci stare due posti anteriori comodi come su una berlina media, anche se chi dovrebbe sedersi posteriormente deve farsi due conti. Sostanzialmente il posto davvero disponibile per un passeggero adulto può essere quello dietro il sedile del passeggero anteriore. L'altro, a sinistra, cioè alle spalle del guidatore, o è un bimbo, oppure non ci sta. Furba la soluzione degli specchietti retrovisori, che non si richiudono automaticamente, ma con il piccolo tasto a sinistra del volante lo fanno appena vuoi tu!

Le finiture a bordo sono tra i punti forti, per la cura superiore rispetto alla media delle citycar, una dettagli studiati per ottenere tale risultato. La console, dal design sviluppato a 'V', ospita i comandi del climatizzatore; i sedili, oltre che belli in questo arredo bicolore, offrono qui anche la funzione riscaldamento, e sono inaspettatamente comodi, nonostante l'innovativo "guscio" sia di spessore ridotto.

... E LE DUBBIOSITÀ A BORDO

A dare qualche strana perplessità è il vano portaoggetti davanti al passeggero, che si chiude con fermi tramite velcro, e che se non lo fermi bene fa le bizze e si apre a casualità.

Ma c'è anche un'altra bizzarria ingegneristica: per ottenere una 2+2 posti (virtualissimi), il bagagliaio ce lo si scorda: sostanzialmente ci stanno due valigette 24ore affiancate,



PREZZI Toyota iQ

iQ 1.0 Sol	13.450 Euro
iQ 1.0 Sol CVT Autom.	13.950 Euro
iQ 1.0 High	14.850 Euro
iQ 1.0 High CVT autom.	15.350 Euro
iQ 1.0 CVT Trend	12.100 Euro
iQ 1.3 Executive	15.950 Euro
iQ 1.3 Executive CVT Aut.	16.450 Euro



a meno non si ribaltino i sedili, e per farlo serve prima estrarre i poggiatesta.

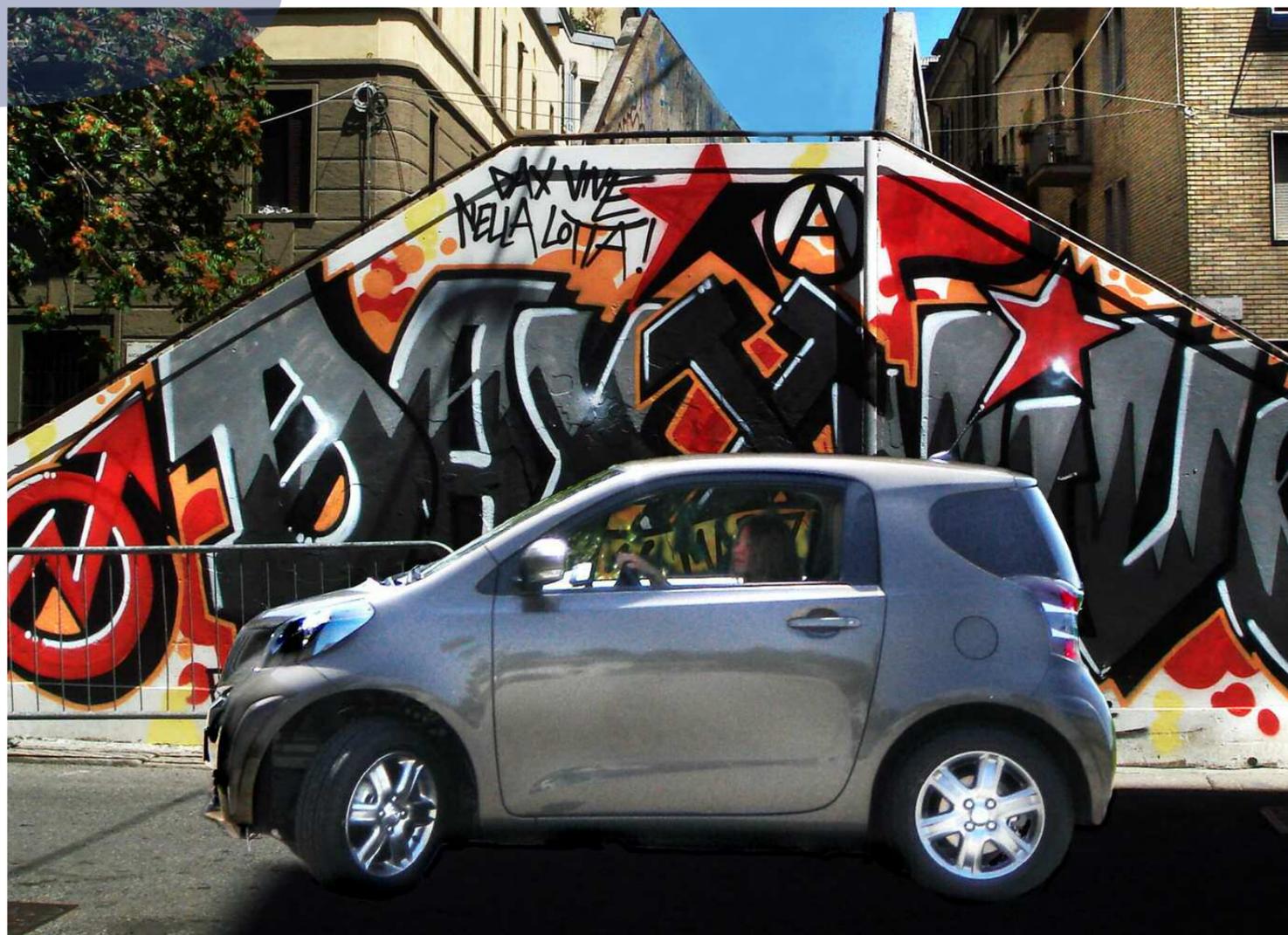
SULLA STRADA

La compattissima Toyota iQ ha le armi per offrire sorprese, anche grazie all'impostazione data dal cambio automatico che affina l'erogazione del motore 1000cc a tre cilindri 12 valvole. I 68 cavalli non sono un numero da sportiva, ma la iQ è leggera, agile, scattante, e soprattutto poliedrica.

Sotto al tachimetro e a fianco del piccolo contagiri (apprezziamolo), se si guida nella canonica posizione Drive una spia luminosa "Eco", se accesa, segnala se si sta guidando in forma risparmio, ovvero senza eccessive richieste di gas e riprese al brucio. Il segnale Eco è un toccasana per non disperdere energie, ma la iQ permette anche altro: abbiamo a disposizione la posizione "S", alias Sport, che accorcia sostanzialmente i rapporti al cambio per definirli più grintosi.

Ma abbiamo anche un altro, tipo una posizione "B" che serve sostanzialmente per accorciare i rapporti al punto da rendere la coppia motrice adatta alle salite o discese impetuose, o ai fondi neve/ghiaccio. Ed è tosta. Poi abbiamo anche un tastino che in funzione "S" può bloccare il rapporto scelto, come fosse un manuale.

Quindi un cambio poliedrico, che permette di fare ciò che serve al momento. La progressione è sempre fluida, "liquida" come l'acqua da un rubinetto. Al piede sinistro non resta che appoggiarsi sul poggiatesta. Di fatto, nel traffico con la leva in posizione "S" l'agilità e la ripresa della iQ si

**VALUTAZIONI E GUIDA ALL'ACQUISTO**

La ruota di scorta? Non c'è, come nella smart e in altre micro-car.

Al suo posto, un kit per il gonfiaggio delle ruote, sistemato nella paratia dietro gli schienali posteriori.

Però c'è tanto altro nel kit allestimento della versione oggetto del Test di motorage.it. La versione del nostro Test è una 1.0 allestimento High con collection pack e navigatore satellitare.

Di serie sulla iQ High quindi abbiamo: Cerchi in lega da 15" (pneumatici 175/65 R15), indicatori di direzione nel retrovisore esterno, Luci LED di stop, climatizzatore automatico, volante in pelle con comandi audio, vetri oscurati, fari fendinebbia, sensore pioggia e sensore crepuscolare,

Come su tutte le versioni ci sono pure Display multiformazioni: audio, velocità media, orologio, consumo istantaneo e medio, Radio CD 6 speaker compatibile MP3 e presa Aux, ABS + Ripartitore elettronico della frenata (EBD) + Assistenza alla frenata (BA) Controllo elettronico della stabilità (VSC+) + Controllo della trazione (TRC), airbag anteriori, a tendina, ginocchia udatore, e airbag laterali a tendina.

La versione del Test è anche equipaggiata del Collection pack (console centrale, inserti al volante, finitura pannello porta "Cream") oltre al navigatore satellitare, il che significa un surplus sul prezzo.

**GARANZIA E MANUTENZIONE**

3 anni o 100 mila km –

Verniciatura 3 anni/km illimitati

N. Verde Assistenza Clienti: 800 869682

Web: www.toyota.it

**La tecnica di
Toyota iQ 1.0 High**

fanno sentire. In circa 6,5 secondi si riesce a passare da 0 a 60 km/h (vedi poi scheda tecnica di motorage.it).

SCAPPARE TRA LE AUTO

Con meno di tre metri di lunghezza e quasi 1,70 di larghezza, il passo lungo, le ruote da 15 pollici agli estremi della carrozzeria come un go-kart, assicuro che, volendo, c'è da divertirsi, oltre che intrufolarsi nei meandri urbani o sub-urbani, sfilare ai semafori dando il brucio ad auto con tripla potenza nominale, e anche viaggiare placidi su statali e autostrade. Del Resto al Toyota iQ ha le forze per viaggiare veloci e senza remore. Nel nostro test abbiamo preso anche una bella "pioggia" sull'adriatica, ma le niente, neanche un piccolo scompiglio, sicura e decisa su ogni curva e ogni rettilineo.

Ripetiamo, con i due ai posti anteriori che stanno larghi senza sbattersi i gomiti e lo spazio per le gambe che serve. Ma dietro è un altro discorso: Per portare due valige si deve per forza ribaltare i due sedili posteriori, ma del resto questa è un'auto cittadina con potenzialità che vanno ben oltre. Assetto rigido, sorveglianza del controllo dell'ESP (che però non si fa notare), freni adeguati (anche perché peso e misure aiutano) tenuta che la piccola Toyota asseconda ben bene, sterzo diretto sul veloce come fosse fase di parcheggio.

Insomma una vettura rivoluzionaria e che va oltre i canoni standard, nell'aspetto estetico, dentro come nella guida, nel concetto di mini-car della nuova generazione.



MOTORE	3 cilindri in linea, DOHC azionato a catena, 12 valvole a fasatura
Cilindrata (cc)	998
Potenza massima kW/CV/a giri min.	50/68 a 6000
Coppia massima (Nm a giri/min.)	91 a 4800
Alimentazione	Iniezione elettronica

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità max (km/h)	160
Accelerazione 0 - 100 km/h (sec)	15,2
Emissioni	
Emissioni CO ₂ (g/km)	110
Classe di emissioni	Euro V
Consumi dichiarati	6,0 / 4,2 / 4,8
Rilevati:	
Ciclo urbano	(l/100 km) 6,3
Ciclo extraurbano	(l/100 km) 4,5
Ciclo combinato	(l/100 km) 5,8
A 130 km/h	(l/100 km) 5,5

TRASMISSIONE AL SUOLO

Trazione	Trazione Anteriore, controllo elettronico stabilità VSC+ - Controllo della trazione (TRC)
Cambio	automatico a variazione continua Multidrive con funzione
Freni ant/post	Dischi (Ø255) / dischi (Ø259) - Ripartitore elettronico della frenata (EBD) - Assistenza alla frenata (BA)
Ruote	15" - Pneumatici (175/65 R15)
Servosterzo	a controllo elettrico (EPS)
Diametro di sterzata	(m) 7,8

CHASSIS PESI E MISURE

Numero porte	3
Numero di posti	4
Lunghezza totale	(mm) 2985
Larghezza totale	(mm) 1680
Altezza totale	(mm) 1500
Passo	(mm) 2000

DIMENSIONI VANO BAGAGLI

Capacità bagagliaio	(litri) 32
Capacità con un solo sedile posteriore ripiegato	(litri) 168
Capacità con entrambi i sedili posteriori ripiegati	(litri) 232

I PREGI**I NEI**

- Abitabilità ai due posti anteriori
- Tenuta di strada, agilità di manovra
 - Cambio automatico
 - Consumi contenutissimi
- Finiture da berlina superiore

- Spazio gambe posteriore: un'illusione, specie a sinistra
- Bagagliaio: altra illusione se si pensa a qualcosa di più largo di una 24ore
- Portaoggetti: il velcro che lo mantiene serve a litigarci

