

Toyota Yaris Híbrido



A diferencia del mercado de la informática, la telefonía o la electrónica de consumo, el de la automoción es un mundo que en apariencia ha sufrido pocas evoluciones fundamentales. En el corazón de nuestros vehículos

son las explosiones provocadas por un combustible fósil las que mueven los bielas y los engranajes. Y ha tenido que ser una tecnología más antigua aún que la de los motores de explosión la que aporta la primera evolución importante: los motores eléctricos.

De hecho estos dispositivos que otrora hicieran volar (a veces literalmente) nuestros coches en las añoradas pistas del Scalestrix se asoman no solamente en modelos experimentales en las ferias del automóvil sino que cosechan sus éxitos de venta, sobre todo en vehículos en la modalidad híbrida, donde comparten espacio bajo el capó (no literalmente) con los mencionados motores de explosión.

Pero son pocas, muy pocas las compañías que hayan apostado de forma decidida por los modelos híbridos y aún menos las que han conseguido triunfar con ellos a pesar de que hasta la Fórmula 1 ha adoptado esa tecnología. Y es que hablar de coches híbridos es hablar por fuerza de Toyota, una compañía que introdujo el Prius en el mercado japonés en 1997, el primero de los coches híbridos producidos en serie. Tras décadas de éxitos finalmente Toyota se decidió a incorporar versiones híbridas de sus modelos de producción.



Ficha técnica

- Fabricante: Toyota
- Modelo: Yaris HSD
- Motor y acabado: 1.5 HSD e-CVT Advance
- Potencia: 75 CV
- Velocidad max: 165 Km/h
- Aceleración 0-100: 11,8s
- Largo/ancho/alto: 3950/1695/1510 mm
- Potencia máxima RPM: 150 CV a 4.000 RPM
- Par máximo Nm/RPM: 111/3600-4400
- Caja de cambios: e-CVT
- Toyota.es
- Precio: 21.000 euros (oferta actual: 17.140 euros)

Y así es como ha llegado a nuestras manos uno de sus modelos más recientes: el Toyota Yaris HSD (Hybrid Synergic Drive), la versión híbrida del exitoso modelo urbano de Toyota recién renovado con algunas innovaciones en el aspecto tecnológico y en el diseño. Un modelo que aspira a presentar batalla a los compactos diesel en el ecosistema urbano que con las últimas polémicas y prejuicios fundados e infundados contra este tipo de motores, tiene ahora una gran oportunidad.

La carta de presentación del Yaris desde luego que es potente. Un nuevo diseño del frontal, nuevos grupos ópticos y una franja cromada que pasa por debajo del logotipo que parece flotar sobre la parrilla inferior negra dotan al coche de una personalidad indudable sin provocar la perplejidad que provocaban algunos diseños de Toyota más audaces. El paragolpes trasero también se ha renovado con respecto a la generación anterior para hacerlo más urbano y proteger mejor la

carrocería.

Detalles

Los ingenieros de Toyota **han intentado aportar toques en la carrocería** para dar una apariencia de más calidad, como la mencionada franja cromada o los plásticos de mejor aspecto. Al parecer ha sido fruto del trabajo de un equipo de ingenieros y diseñadores europeos con la tarea de diseñar un coche más al gusto de este mercado. Pero la parte más importante es que se ha trabajado mucho para aumentar la rigidez de la carrocería, factor que aporta mayor seguridad al comportamiento del coche.

En el interior lo primero que llama la atención es **el techo solar de generoso tamaño** que aporta una mayor sensación de espacio interior muy de agradecer en un coche compacto como el Yaris. Eso sí en días soleados como no puede ser de otra manera la amplitud de superficie acristalada juega en nuestra contra y tendremos que taparlo para no tener que obligar al aire acondicionado a hacer un esfuerzo extra (y de potencia no andamos especialmente sobrados como veremos más adelante...).

El trabajo de mejora de los detalles se nota también en los acabados interiores, con detalles como la calidad del plástico de algunas zonas, los colores, el diseño de la boqueta de ventilación... El cuadro de mandos **es más pequeño**, casi más pequeño que la pantalla central donde se controla el sistema de información y entretenimiento, pero **tiene un diseño sencillo** y ofrece toda la información necesaria incluida la adicional que corresponde al funcionamiento del coche en modalidades híbridas.

El puesto de conducción **es especialmente cómodo** con la palanca de cambios a la altura correcta y amplias posibilidades de regulación tanto del volante como del asiento. Asimismo nos ha parecido bien resuelta la sujección de los asientos y su comodidad y desde luego para recorridos urbanos (el territorio natural de este Yaris) más que de sobra. En la parte trasera

no se goza de gran amplitud y tres personas viajan estrechas y los asientos son algo duros. Además las personas de cierta estatura tendrán algún problema con las piernas y la cabeza por el diseño de la carrocería que cae en la parte trasera.

El maletero **nos ha parecido bastante profundo**, pero con una capacidad de 286 litros no podremos aspirar más que al equipaje de un fin de semana. Eso sí, el suelo del maletero puede configurarse en varias posiciones para distintos tipos de carga y el acceso al mismo es muy amplio y cómodo, ideal para cuando vamos cargados en operaciones como la compra semanal. En cualquier caso muy práctico y en línea con modelos de la misma categoría.

Eminentemente urbano

Una vez al volante el Yaris muestra enseguida **su personalidad urbana**. En modo eléctrico, como es de esperar, el coche es totalmente silencioso y permite buenas arrancadas en los semáforos. El confort de marcha en ciudad es muy bueno, suspensiones absorbentes y muy poco ruido se filtra en el habitáculo, incluso cuando entra en acción el motor de explosión. La dirección asistida es agradable al tacto y facilita mucho las maniobras de aparcamiento y caracolear por el tráfico.

Su tamaño, por debajo de los cuatro metros, también contribuye a una agilidad urbana muy interesante, así como una gran facilidad para encontrar aparcamiento. En el apartado de consumos pocos coches pensados para ciudad que no sean eléctricos puros pueden superar las cifras del Yaris. Frente a **unos teóricos 3,3 litros a los cien** no hemos tenido dificultades en rondar los cuatro litros sin necesidad de conducir de forma demasiado conservadora.

Al sacar el Yaris a carretera se encuentra con más dificultades. Las maniobras como adelantamientos o **mantener cierta velocidad de crucero** en cuestas se vuelve algo

problemático y tendremos que revolucionar el motor para conseguirlo. Tampoco la dirección tiene un tacto demasiado preciso en carreteras con curvas y transmite pocas sensaciones, por lo que la conducción en rutas viradas no es una experiencia especialmente divertida. Ahí, además, el ruido del motor sí que se hace molesto al subir las revoluciones cerca del límite.

Aquí los consumos han diferido más e las cifras oficiales ya que hemos superado los cinco litros a los cien frente a los 3,6 declarados por Toyota. En parte la filosofía del propulsor y en parte el tipo de cambio continuo hacen que el coche se revolucione bastante a poco que nos encontremos con alguna cuesta o adelantamiento. Es decir, el Yaris puede aventurarse en carretera pero desde luego **no es su territorio natural**.

En cuanto al sistema de infoentretenimiento el coche **equipa el sistema de Toyota Touch 2 & Go**. Dispone de conexión Bluetooth para el manos libras, navegador y conectividad multimedia mediante Bluetooth y USB. También dispone de la posibilidad de utilizar ciertas aplicaciones del smartphone con el sistema del coche. Si conectamos el sistema a Internet a través del móvil podemos buscar música de estilo similar al que está sonando gracias a la tecnología Gracenote.



La pantalla es de buena calidad, aunque a veces los menús son algo confusos. El sistema de navegación utiliza la información de tráfico de Tom Tom y también la posibilidad de ver el lugar al que nos

dirigimos gracias a Google Street View.

Conclusiones

El Yaris HSD es un ejemplo de coche **pensado especialmente para una tarea**: moverse por ciudad. Y no solamente lo hace con una

agilidad sorprendente, sino que además ahorraremos mucho combustible y contaminaremos menos. Solamente estos factores ya bastarían para tener en cuenta el Yaris como transporte urbano personal, pero es que Toyota además ha cuidado en esta versión los acabados y los detalles para que sea una opción confortable.

El problema es de versatilidad, ya que en un viaje largo o por carreteras secundarias el Yaris **no se mueve con tanta soltura** e incluso consumirá más que alternativas con motores más potentes tanto diésel como gasolina de similares características y precio. Un punto a tener muy en cuenta a la hora de considerarlo.

Fuente: muycomputer.