

Faccia faccia

Smart Fortwo 71 CV Passion Coupé € 12.071 | Toyota Aygo 1.0 MMT Sol 3p € 11.351

DI ADRIANO TOSI - FOTO DI ALESSIO BARBANTI



Pulizia Urbana

Emissioni di CO₂ abbondantemente sotto la media e dimensioni da «parcheggio facile». Due reginette adorate dalle città si sfidano dentro e fuori le mura. Meglio i 70 centimetri in meno della Smart o i 2 posti in più della Aygo?

A ME LO SGUARDO

Una, la più piccola, fa girare la testa, attira l'attenzione. La seconda, a confronto, passa più inosservata. È questa la differenza che corre fra una Fortwo e una qualsiasi citycar (categoria della quale fanno parte tutte le «altre»), per quanto sbarazzina e ricercata nell'estetica come la Toyotina. È l'effetto Smart, appunto: un'auto capace di piacere in proporzione inversa rispetto alle sue dimensioni e di mettere in ombra l'immagine di rivali grandi e piccole. Specialmente in questo caso, visto che di nuova edizione si tratta.

SMART
TOYOTA





DATI RILEVATI | Dal nostro centro prove

Smart FORTWO

1. CITTÀ

» Acc. 0-50 km/h in Aut.	4,34 s
» Ripresa 20-50 km/h in Aut.	3,71 s
» Frenata 50-0 km/h	10,47 m
» Rumorosità 50 km/h	63,5 dB
» Diametro di sterzata	8,77 m
» Comfort sul pavé	★★★★

2. FUORI CITTÀ

» Frenata 100-0 km/h	41,24 m
» Rumorosità 90 km/h	69,4 dB
» Stabilità	★★★★

3. STAZIONE DI SERVIZIO

» Carburante consumato	50 l
» Distanza percorsa	1.396 km

4. AUTOSTRADA

» Acc. 0-100 km/h in Aut.	13,84 s
» Ripresa 90-130 km/h in Aut.	20,39 s
» Frenata 130-0 km/h	69,36 m
» Rumorosità 130 km/h	74,5 dB

5. PISTA

» Circuito handling (totale)	3'32,31 s
------------------------------	-----------

Toyota AYGO

1. CITTÀ

» Acc. 0-50 km/h in Aut.	4,33 s
» Ripresa 20-50 km/h in Aut.	4,77 s
» Frenata 50-0 km/h	9,88 m
» Rumorosità 50 km/h	61,0 dB
» Diametro di sterzata	10,78 m
» Comfort sul pavé	★★★★

2. FUORI CITTÀ

» Frenata 100-0 km/h	41,29 m
» Rumorosità 90 km/h	71,3 dB
» Stabilità	★★★★

3. STAZIONE DI SERVIZIO

» Carburante consumato	55 l
» Distanza percorsa	985 km

4. AUTOSTRADA

» Acc. 0-100 km/h in Aut.	13,76 s
» Ripresa 90-130 km/h in Aut.	21,75 s
» Frenata 130-0 km/h	72,75 m
» Rumorosità 130 km/h	76,6 dB

5. PISTA

» Circuito handling (totale)	3'28,76 s
------------------------------	-----------



Paura di rovinare le borse dello shopping con l'ombrello bagnato? Sulla nuova Smart hanno pensato anche a questo, come dimostra il vano ricavato all'interno della sponda del bagagliaio.



Non si può aprire, ma il tetto panoramico (ora di plastica...) dà un tocco di freschezza in più alla due posti tedesca e, volendo, si può occultare con una tendina parasole. È fornito di serie per le versioni Pulse e Passion.

Razionale, ordinata, immediata da utilizzare. Ma sobria, troppo per lo stile Smart. Sulla nuova plancia, la geometria ha sostituito la fantasia che rendeva unica la vecchia.



IDENTIKIT

Smart Fortwo

Versione	Passion 71 CV
Prezzo	12.071 euro
N. cilindri/cilindrata	3/999 cc
Potenza	71 CV/52 kW
Coppia	92 Nm a 4.500 giri
Cambio	robotizzato a 5 rapporti
Trazione	posteriore
Dimensioni	2,70/1,56/1,54 metri
Bagagliaio	220/340 dm ³
Vel. max	145 km/h
Acc. 0-100 km/h	13,3 sec
Consumo misto	21,3 km/l
Bollo	134,16 euro
Garanzia	2 anni/km illimitati

La Smart non sfigurerebbe dentro i locali (oltre che di fronte), tanto si fa guardare. Minore l'attrattiva Toyota.



IN UN FAZZOLETTO

La regina delle manovre? Inevitabilmente Smart. Due metri e 70 di lunghezza per 1,56 di larghezza sono a prova di neopatentato, quando si tratta di infilarsi nell'ultimo parcheggio rimasto. L'Aygo ce la mette tutta, con uno sterzo leggero leggero (al contrario dell'altro, che il gentil sesso «deve» ordinare con la servoassistenza, per 470 euro) e dimensioni comunque contenute (3,41 m per 1,62). Ma nulla può contro quell'oggetto che in 8,77 metri di diametro ha già fatto il giro su se stesso. L'agilità parla Smart, anche se negli spazi «al limite» con la nuova potrebbe diventare un po' più difficile destreggiarsi, causa 20 centimetri aggiuntivi fra i paraurti.

SMART
TOYOTA

★★★★★
★★★★★

CIAK, SI GUIDA

Detto delle dimensioni lillipuziane, capaci di rilassare anche lo scalmanato pendolare abituale, quando si tratta di guidare davvero, se la strada si fa ricca di curve la tedesca cede il passo. Decisamente più «automobile» - nel senso vero del termine - l'Aygo si inserisce in curva quasi veloce, diverte per l'agilità nei cambi di direzione («dovuta più alle ridotte dimensioni che alla prontezza di sterzo», annota Tenchini) e spinge fino al limitatore. Staccata la Fortwo: appena si forza la mano, la spia gialla lampeggia per indicare che l'ESP è già in funzione, pronto (fin troppo) a smorzare gli eccessi di foga.

SMART
TOYOTA

★★★★★
★★★★★

E SUL PAVÉ?

I passi avanti ci sono, si sentono, sono grandi. La Smart non sembra più (per rigidità) un go-kart con due sedili e carrozzeria. Le sospensioni «lavorano» e

smorzano. Ma se è davvero il comfort che si sta cercando, è meglio prendere altre vie. Queste le parole del tester, ancor più severo: «assorbimento nullo delle asperità, specie se le si affronta con le due ruote insieme». Più soft (anche se non proprio morbida) la «jap», in città e autostrada, benché «non convinca nel timbro dell'impatto: poco gommoso».

SMART
TOYOTA

★★★★★
★★★★★

CARICHI PIUMA

Il vero colpo a sorpresa è firmato Smart. Si apre il bagagliaio, metà attraverso il lunotto metà con la spondina (e la schiena ringrazia, perché si possono appoggiare i colli più pesanti) e si scopre uno spazio inaspettato. Un volume capace di «fagocitare» ben due valigie grandi e una piccola. Morale: 23 punti nella nostra prova, contro gli 11 della rivale d'Oriente (che però ha i sedili posteriori, volendo, da ribaltare). L'Aygo insegue anche nell'accessibilità, a causa di quella «fessura» che definire piccola è un complimento, stretta com'è fra il paraurti posteriore e la cappelliera.

SMART
TOYOTA

★★★★★
★★★★★

SOLO IN (DOPPIA) COPPIA

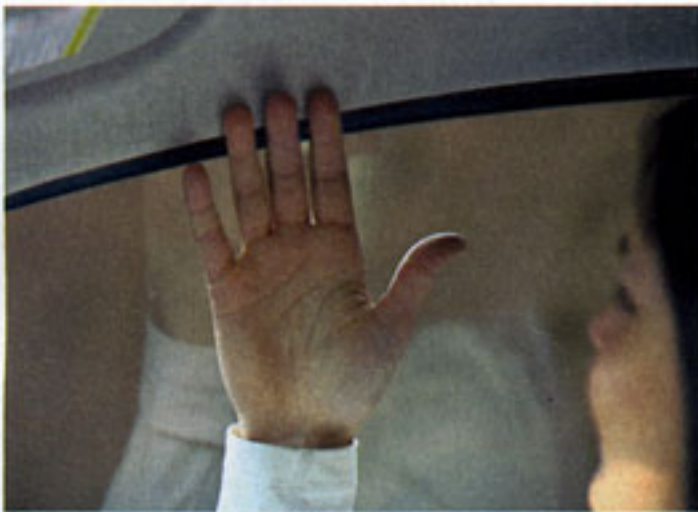
Mette d'accordo tutti, la Fortwo. Cancella i classici «litigi» per non finire relegati dietro, magari stretti, con le ginocchia contro i sedili davanti. Due posti secchi, punto. Poi si sale sulla Aygo e si scopre che tanto discutere era inutile. Perché qualche contorsione per l'ingresso è necessaria (ma con 300 euro in più aggiunge 2 porte), poi una volta preso posto, i cm dietro non mancano. Per due (l'omologazione è per quattro).

SMART
TOYOTA

★★★★★
★★★★★

In questo caso, evviva la razionalità. Addio mani rovinare nel tentativo (spesso vano, comunque faticoso) di sostituire le lampadine. Ora, con due leve, il cofano si smonta e fare la piccola manutenzione è molto più semplice.

Faccia faccia



Sulla giapponese non c'è il tetto panoramico a «giustificare» l'assenza delle maniglie interne. Che si spiega solo con il desiderio di mantenere più bassi possibile i costi di produzione.

Va bene la volontà di risparmiare. Ma se non si volevano duplicare i comandi degli alzacristalli elettrici sui pannelli porta, bastava piazzarli in posizione centrale, sulla plancia o sul tunnel, per esempio. Qui, invece, per aprire il vetro destro tocca allungarsi fino alla portiera del passeggero (come sulla vecchia Smart). Operazione che è meglio fare ad auto ferma.



Due le modalità di marcia. «E» come economy, per cambiate automatiche e un occhio ai consumi. Oppure «M» come manuale, per divertirsi con un cambio sequenziale piuttosto rapido.



IDENTIKIT

Toyota Aygo

Versione	1.0 MMT Sol 3p
Prezzo	11.351 euro
N. cilindri/cilindrata	3/998 cc
Potenza	68 CV/50 kW
Coppia	93 Nm da 3.600 giri
Cambio	robotizzato a 5 rapporti
Trazione	anteriore
Dimensioni	3,41/1,62/1,47 metri
Bagagliaio	139 dm ³
Vel. max	157 km/h
Acc. 0-100 km/h	14,0 sec
Consumo misto	21,7 km/l
Bollo	129,00 euro
Garanzia	3 anni/100.000 km





Posti per due, ma non certo di fortuna. Con 131 cm di larghezza i gomiti non si urtano. E le gambe godono di uno spazio niente male: tra 61 e 84 cm. Quasi come la Yaris, più di Peugeot 207 e Grande Punto...



CORREDI URBANI

Due auto, due filosofie opposte. La tedeschina fa la felicità dei cultori del particolare, sia esso l'elemento decorativo in tinta con i rivestimenti (solo per la Passion, però) o la pelle: peccato che molto si paghi a parte (anche il cassetto portaoggetti, 30 euro!). La seconda è ideale invece per chi, al massimo, vuole «integrare» con il cambio automatico (550 euro), perché i quattro airbag, i poggiatesta posteriori e persino il vivavoce Bluetooth sono compresi nel prezzo. Anche se la cura del dettaglio...

SMART ★★★★★
TOYOTA ★★★★★

SÌ, VIAGGIARE...

Nessuna delle due nasce per le lunghe trasferte autostradali. Ma se la Toyota non ne soffre, la Smart richiede attenzione costante. Perché il sorpasso di mezzi pesanti provoca spostamenti da correggere prontamente di sterzo. Detto questo, le sospensioni sono migliorate («ma sugli avvallamenti è ancora rigida») e la silenziosità è buona, migliore della giapponese. A 130 km/h, il fonometro registra infatti 74,5 dB contro 76,6.

SMART ★★★★★
TOYOTA ★★★★★

Fari tondi e scenici, paraurti colorati e avvolgenti: dal punto di vista estetico le due vetturette non si fanno mancare nulla...



NIENTE PAURA, PLEASE

Si dice citycar e si pensa a piccole vetture versatili, ma non certo protettive. Invece, la Aygo (pur senza l'ESP) strappa quasi i massimi voti al tester per la stabilità, grazie a «un posteriore ancorato a terra e reazioni composte anche dopo manovre estreme». La Fortwo con la «mano elettronica» che interviene (sovente!) si aggiudica tre stelle. Ancora per la «jap» (o meglio, per la gemella Citroën C1, diversa per dettagli estetici) ci sono 4 stelle EuroNCAP. La Fortwo non è stata ancora testata.

SMART ★★★★★
TOYOTA ★★★★★

AMORE A CHE PREZZO?

Il listino dice 1.270 euro a favore della «jap». Che ha 4 posti e un carattere più automobilistico. La Smart ha dalla sua un appeal forte, una praticità unica e consumi rilevati che ci hanno stupiti, anche se ottenuti guidando con attenzione. Per entrambe emissioni di CO₂ «soft» (Smart 116 g/km, Toyota 109) che, in caso di rottamazione, tagliano tre anni di bollo! L'usato? Prendendo il 2005 come riferimento, la Smart si svaluta un po' meno.

SMART ★★★★★
TOYOTA ★★★★★

CHI PIANGE

SMART Se la reazione del mercato sarà la stessa che ha suscitato il primo modello, il sorriso le tornerà in fretta. Perché la Smart piace (anche se l'aspetto è più serio!), convince e vende al di là delle valutazioni su prezzo e doti stradali. È la fruibilità cittadina di quei pochi cm (finora ineguagliati...) a far crollare persino gli scettici.

TOTALE **32**/55

CHI RIDE

TOYOTA La ragione la premia. Perché la giapponese ha 4 posti comodi contro due, si guida come un'auto vera, costa meno della rivale ed è anche più accessoriata. Ma l'automobile è anche passione, status symbol. E in questo senso la Toyota non può competere contro il «piccolo fenomeno» tedesco. Che resta imbattuto in praticità.

TOTALE **35**/55