



TCS Test autovetture

TOYOTA COROLLA 2.0 HSD E-CVT STYLE

Una compatta ibrida più smaliziata

Rilanciando la fortunata serie di Corolla, la compatta di casa Toyota scopre di avere carattere. E dato che ora pure la propulsione ibrida è evoluta, ci troviamo di fronte ad un'auto contemporanea bardata di sistemi di assistenza.



♥ 4 cilindri 2 l benzina + elettrica, 180 CV 📏 5,5 l/100 km (media del test), etichettaEnergia A
♾️ autonomia: 789 km 🚗 peso: 1565 kg (modello del test) ⚡ 8,9 s da 0 a 100 km/h 💰 44 900 fr.

+ Ibrida dal design più seducente
Eccellente in città/buona ammiraglia
Telaio rassicurante
Consumi/emissioni
Motorizzazione ibrida riuscita
Dotazione ultra completa (Style)
Sistemi di assistenza di serie

- Potenza di 180 CV poco percettibile
Accesso e abitabilità sedili posteriori
Volume del bagagliaio ridotto
Peso elevato per una compatta
Effetto del cambio CVT
Modalità di guida poco differenziate
Commutazione fari

Ottobre 2019



TCS Test autovetture

TOYOTA COROLLA 2.0 HSD E-CVT STYLE



Di bon ton La plancia di bordo e la strumentazione moderna.



Armoniosa, l'associazione tra il 2 l e il motore elettrico.



Dinamica Il muso accattivante è ispirato ai catamarani... Toyota dixit.

SCHEDA TECNICA

VEICOLO PROVATO

Toyota Corolla 2.0 HSD e-CVT: 5 porte, 5 posti; 44 900 fr. (veicolo del test: 45 300 fr.)
Gamma: dalla 1.2 Turbo Active, 116 CV (25 900 fr.) alla 2.0 HSD e-CVT Premium, 180 CV (45 900 fr.)
Opzioni: vernice perlata (400 fr.), selleria cuoio (1400 fr.), decorazioni cromate (590 fr.),
Garanzia: 3 anni di fabbrica, 5 anni sulle componenti ibride, 3 anni di assistenza (con cond.); garanzia corrosione: 12 anni
Importatore: Toyota AG, 5745 Safenwil, toyota.ch

DATI TECNICI

Motore: 4 cilindri, 2 l benzina + elettrico, potenza combinata 180 CV, 202 Nm; cambio e-CVT (treno epicicloideale); batteria nickel idruro. Peso: 1565 kg (auto test), totale ammissibile 1910 kg, carico rimorchiabile 750 kg



La carriera della Toyota Auris è stata tanto breve e poco degna di nota quanto quella della Corolla è stata lunga. Il gigante giapponese ha dunque avuto la buona idea di proporle la 12a generazione. Un filo più lunga dell'Auris (+4 cm), la Corolla inaugura una carrozzeria il cui originale muso si addice perfettamente alla versione ibrida. Stesso discorso per l'abitacolo, dove non vi è più traccia di plastiche a buon mercato. Al contrario: la plancia di bordo dai rivestimenti pregiati è al passo con i tempi. Certo, il cockpit digitale e i tasti dissimulati dietro il volante creano un po' di confusione, ma sempre meglio che perdersi negli abissi dei sotto-menu.

Questa compatta per eccellenza propone sedili sportivi comodamente avvolgenti. Il bilancio è meno lodevole dietro, dove l'accesso e lo spazio sono molto mediocri. Senza contare il sentimento un po' claustrofobico causato dalla scarsa superficie vetrata dovuta alla linea aerodinamica. Pratico da caricare, il bagagliaio concede un po' di volume alla tecnologia ibrida.

Imperiale nell'agglomerato

Questa ennesima generazione ibrida si rivela davvero riuscita. Nel traffico urbano, la Corolla HSD trae enorme profitto dalla doppia motorizzazione. Le transizioni avvengono in tutta dolcezza e il motore da 80 kW interviene a pieno. Il tutto a beneficio del piacere di marcia e dei consumi. Sempre fragile, la modalità strettamente elettrica si reinserisce non appena il piede torna ad essere leggero. Lo schema è simile sulle strade di campagna. In più, il cambio CVT in evoluzione è diventato discreto, tranne in autostrada dove il mulinare degli ingranaggi in accelerazione si fa sentire. Nel complesso, questa Corolla offre un apprezzabile comfort di marcia, con in più una buona reattività in fase di accelerazione grazie alla potenza combinata dei due motori. Non parliamo però di sportività: la Corolla resta innanzitutto un'ibrida, al punto che talvolta ci si chiede dove siano finiti i 180 CV promessi. Stessa filosofia per quanto riguarda il telaio: con il suo baricentro abbassato, la Corolla si rivela molto rassicurante senza tuttavia esprimere qualità sportive. Nulla di insopportabile per una vettura che vanta una panoplia di sistemi di assistenza e una dotazione di serie molto ricca. ♦



bagagliaio: 313-1004 litri
pneumatici: 225/40R18, min. 225/45R17



TECNICA

CHECK-UP TCS

TCS MoBe: Herbert Meier/Andrea Scuderi

DINAMICA DI GUIDA

Accelerazione (0–100 km/h):	8,9 s
Elasticità:	
60–100 km/h (in posizione D)	5,2 s
80–120 km/h (in posizione D)	6,1 s
Diametro di sterzata:	11,4 m
Frenata (100–0 km/h):	35,3 m
Insonorizzazione:	
60 km/h:	61 dBA
120 km/h:	71 dBA

COSTI DEI SERVIZI

Manutenz. gratis 4 anni/60 000 km. Poi:			
(km/mese)	ore	mano d'opera (fr.) ¹	
15 000/12	1,2	343.–	
30 000/24	2,0	554.–	
Manutenzione per 180 000 km:			
15 000 km/anno	13,5	4788.–	
	¹ incl. materiale		

COSTI D'ESERCIZIO

km/anno	ct./km	fr./mese	
		fissi	variabili
15 000	78	665.–	309.–
30 000	51	665.–	617.–
Tariffa oraria per il calcolo TCS 145 fr. (UFS), agenzie Toyota: da 85 a 178 fr.			

CONSUMO AL BANCO DI PROVA

	ciclo	misto (l/100 km)	
		WLTP	
TCS	WLTP	5,0	
Fabbrica	WLTP	5,3	
Fabbrica	NEDC 2.0	3,9	
Emissioni di CO ₂ : fabb. (NEDC): 89 g/km			
Emissioni di CO ₂ : TCS (WLTP): 123 g/km			
Etichetta energia (A–G) A			

CONSUMO DEL TEST

5,5 l/100 km	autonomia 789 km
serbatoio:	43 litri
ciclo normato TCS:	5,1 l/100 km

MISURAZ. EMISSIONI STRADA (TCS)

	CO	NO _x	particelle
	mg/km	mg/km	n/km
misurato	132	8,0	2,0x10 ¹⁰
nota	95%	96%	99%



Mediocre, lo spazio per le gambe dietro.



Meno volume, per batteria sotto il piano di carico.



La linea laterale sale verso l'alto sul posteriore dell'auto.

Dettagli Toyota Corolla HSD

CARROZZERIA

Il design muta radicalmente pur conservando un tocco futurista raffinato. La vernice bicolore di serie conferisce un tocco sportivo. L'accesso ai posti posteriori è penalizzato dallo scarso angolo di apertura delle portiere. Lo spazio sul divano è piuttosto ridotto e il bagagliaio della versione ibrida concede 48 l.

ABITACOLO

La plancia di bordo affinata è rivestita da materiale schiumoso e ornata di impunture rosse. Si sposa bene con la strumentazione digitale e lo schermo tattile, concorrendo all'impressione generale progressista generata da quest'ibrida. Sedili in pelle con fascia centrale in tessuto.

COMFORT

A parte il mulinare del cambio CVT a pieno carico in autostrada, offre un buon piacere di marcia, in particolare grazie alla sospensione adattiva fornita di serie.

PREZZO-PRESTAZIONI

Se la versione di base è già dignitosamente equipaggiata, la Style gode di una dotazione molto completa (navigatore, strumentazione digitale, sedili riscaldabili). Prezzo d'acquisto relativamente alto, ma prestazioni di garanzia generose e manutenzione gratuita per 4 anni.

COMPORTEMENTO

Senza essere sportivo, il telaio si rivela equilibrato e rassicurante, oltre ad essere assecondato da uno sterzo preciso. Le differenze tra i vari modi di guida selezionabili sono poco percettibili.

MOTORE E TRASMISSIONE

La sinergia tra motore a benzina 2 l ad iniezione indiretta e il motore elettrico da 80 kW è perfettamente rodata. Il piacere di guida, notoriamente in ambiente urbano, è eccellente. Se le prestazioni sono di buon livello (8,9 s da 0 a 100 km/h), non si ha tuttavia la sensazione di avere 180 CV a disposizione, seppure si tratti di una potenza assolutamente rispettabile.

CONSUMO

La Corolla si è accontentata di 5,5 l/100 km durante l'arco del test, un valore molto vicino ai 5,3 l indicati dalla fabbrica (WLTP). Questa ibrida sfrutta a pieno il suo potenziale di risparmio di carburante all'interno dell'abitato, dove il motore elettrico viene chiamato sovente al lavoro. La partenza avviene sempre in modalità elettrica.

SICUREZZA

La versione Style è dotata di serie di una moltitudine di aiuti alla guida, tra i quali il regolatore adattivo e il display head-up. Frenata efficace e ben dosabile.



il video del test

tcs.ch/portale-video

**Valutazione**

CARROZZERIA	Voto (%)	Ponderazione (%)
Facilità di carico (box standard)	35	15
Spazio interno (misurato)	60	15
Modulabilità e vani	60	20
Capacità di carico generale	60	10
Visibilità circolare	80	10
Manovrabilità /diametro di sterzata	70	10
Accesso bagagliaio e conformazione	60	20
Voto	59%	15%

ABITACOLO	Voto (%)	Ponderazione (%)
Bagagli e seggiolini per bambini	70	20
Sistema multimediale	70	20
Interni	70	10
Abitabilità	60	10
Qualità percepita/rifinitura	70	20
Ergonomia	70	20
Voto	69%	10%

COMFORT	Voto (%)	Ponderazione (%)
Comfort di guida	70	10
Rumore interno	40	30
Visibilità circolare	80	80
Sospensioni	70	10
Sedili	70	10
Dotazione di serie	80	30
Accessori a richiesta	0	10
Voto	57%	10%

PREZZO-PRESTAZIONI	Voto (%)	Ponderazione (%)
Rapporto prezzo-dotazione (guida, comfort,	80	40
Garanzie	70	25
Costi di manutenzione	80	15
Rapporto peso/potenza	60	5
Prestazioni	70	10
Costi di consumo	60	5
Voto	75%	15%

COMPORTEMENTO	Voto (%)	Ponderazione (%)
Prestazioni di guida	70	15
Sterzo	70	15
Piacere di guida	60	20
Comportamento	70	50
Voto	68%	10%

MOTORE E TRAZIONE	Voto (%)	Ponderazione (%)
Prestazioni di guida	70	20
Ripresa e accelerazione	70	10
Fluidità di marcia	70	10
Trazione	70	15
Comando cambio (man.) / comfort di cambiata	70	15
Rapportatura marce	70	15
Carico rimorchiabile	10	15
Voto	61%	10%

CONSUMI	Voto (%)	Ponderazione (%)
Consumo TCS Delta	100	10
Consumo ciclo TCS	90	35
Consumo dichiarato	70	10
Consumo effettivo	80	35
Autonomia	50	10
Voto	82%	15%

SICUREZZA	Voto (%)	Ponderazione (%)
Dotazione di serie	100	25
Accessori a richiesta	100	15
Illuminazione/luci	80	10
Spazio di frenata	80	50
Voto	73%	15%

Emissioni di scarico (PEMS Misurazione strada)	
Monossido di carbonio CO	95
Ossidi di azoto Nox	96
Numero di particelle PN	99

Voto globale



TCS Test autovetture

TOYOTA COROLLA 2.0 HSD E-CVT STYLE**Dati tecnici e rilevamenti**

Motore	
Costruzione	4/Reihe
Cilindrata	1987 ccm
Potenza/giri al minuto (fabbrica)	132 kW/5500Umin
Potenza misurata	130.5 kW
Coppia/giri al minuto	Nm/ Umin

Consumi	
misto dichiarato (WLTP)	5.3 l/100km
misto TCS (a norma 1999/100/CE)	5 l/100km
misto TCS-P	5.1 l/100km
effettivo	5.4 l/100km
Emissioni CO2 dichiarate	89 g/km
Autonomia nel ciclo TCS-P	843 km
Capacità serbatoio	43 Liter

Dinamica	
Accelerazione 0-100 km/h (fabbrica / TCS)	7.9 / 8.9 s
Ripresa 60-100 km/h (nella seconda marcia più)	5.2 s
Ripresa 80-120 km/h (nella seconda marcia più)	6.1 s
Spazio di frenata da 100 km/h	35.3 m
Diametro di sterzata sx./dx.	11.42 / 11.37m
Rumore interno a 60 km/h	61 dBA
Rumore interno a 120 km/h	71 dBA

Masse	
Lunghezza/larghezza/altezza	4.79 /1.86 /1.39 m
Peso a vuoto dichiarato	1583 kg
Peso a vuoto rilevato	1665 kg
Peso totale	2048 kg
Carico utile effettivo	383 kg
Carico rimorchiabile frenato	1600 kg
Volume bagagliaio minimo	530 litri
Volume bagagliaio massimo	1780 litri
Bagagliaio larghezza fra i passaruota	113 cm
Bagagliaio profondità fino alla 1a/2a/3a fila sedili	187 /105 /0 cm
Bagagliaio altezza portello di carico	68 cm
Carico n. box standard TCS (tipo scatole di banane)	7
Larghezza interna 1a/2a/3a fila	148 /144 /0 cm
Altezza interna 1a/2a/3a fila	104 /102 /0 cm
Agio per le gambe 1a/2a/3a fila (da/a)	94 -118 cm/ 58 -83 cm/ 0 -0 cm

in grasso = valori misurati TCS

Trasmissione	
Trazione	Front
Cambio	eCVT
Dimensione pneumatici di serie	225/40R18
Dimensione pneumatici montati per il test	225/40R18

Scarico (PEMS Misurazione strada)	
Monossido di carbonio CO	132 mg/km
Ossidi di azoto Nox	8 mg/km
Numero di particelle PN	2.0x10¹⁰/km

Garantie	
Garanzia di fabbrica (durata)	3 Jahre
Garanzia di fabbrica (chilometraggio)	100000 km
Garanzia anticorrosione (durata)	12 Jahre



Video del test