



SCHEDA TECNICA – TEST DRIVE [TOYOTA YARIS HSD]

Versione	Toyota Yaris Style
Prezzo	da 19.400 euro
Vernice perla	750
Vernice metallizzata	500
Pneumatici	195/50 R16 – Bridgestone ECOPIA EP25

Vettura in prova per gentile concessione di :

Toyota Genetti - Merano

In entrambe le giornate di prova è stato sempre impostato l'uso del climatizzatore con temperatura impostata tra 23°C e 24°C

Test 1

Partenza a freddo, Hotel Breitenberger (Cermes) – Merano 5,6 km percorsi, consumo 5,0 l/100Km

Test 2

Ciclo Urbano a Merano e dintorni con salite, 18,5 km percorsi, consumo di 4,2 l/100Km

Test 3

Ciclo Urbano Merano e dintorni in piano, 23,5 km percorsi, consumo di 4,0 l/100Km

Test 4

Percorso extraurbano, Cermes –passo Palade alt. 1518 mt. 23 km percorsi, consumo di 10,1 l/100Km.

Senza azzerare proseguiamo per il piccolo paese di Malosco, proseguiamo salendo alle Regole di Malosco e siamo a 41,3 km totali e il consumo si è assestato a 7,0 l/100Km.

Sosta per un ottimo pranzo all'albergo – ristorante il Falchetto.

Test 5

Proseguiamo il percorso, dalle Regole di Malosco a Trento percorriamo altri 47,8 km, il consumo globale dal test 4 si porta a 4,4 l/100Km, strada in discesa con falsopiano a scendere

Test 6

Tratto di autostrada Trento – Bolzano, 46 km percorsi, consumo di 6,1 l/100Km, la velocità di percorrenza si è attestata tra i 115Km/h e i 130 Km/h, con una punta massima di 145Km/h.

Test 7

Percorso sulla strada statale vecchia da Bolzano a Merano 25,1 km di percorrenza e consumo di 4,2 l/100Km.

Test 8

superstrada Merano-Bolzano 19,7 km in direzione Bolzano, vento contrario, consumo di 5,8 l/100Km, velocità compresa tra 100/110 Km/h impostata tramite cruise control

Test 9

superstrada Merano-Bolzano in direzione Merano 19 km, vento a favore, consumo di 5,4 l/100Km, velocità compresa tra 100/110 Km/h impostata tramite cruise control

Test 10

Percorso da Merano in val Senales con deviazione val di Fosse fino a malga Casera alt. 1600 mt. 28,5 km, consumo a salire di 9,9 l/100Km, il tratto della val di Fosse è estremamente ripido con pendenza prossima al 20%, strade molto strette ad una sola carreggiata e velocità di salita sempre inferiore a 30Km/h.

Test 11

ritorno a Merano dalla val di Fosse senza azzerare il CdB, abbiamo percorso 59,2 km totali ed il consumo globale del percorso si è attestato a 5,4 l/100Km.

Giornata di Sabato conclusa con 334,8 km percorsi

Test 12

Il test riprende Domenica mattina Dal paese di Tirolo appena fuori Merano fino al passo del Giovo alt. 2094 mt.

35 km percorsi e consumo di 9,1 l/100Km

Test 13

senza azzerare si scende fino a fondo valle in direzione di Vipiteno, a Gasteig la media e' scesa a 6,5 l/100Km e i km totali sono 50,5

La discesa quindi è stata di 15,5 km

Test 14

i km da inizio test di sabato ad ora sono stati 385 km

Facciamo il pieno 21,2 litri e azzeriamo il contachilometri (388,8 Km), la divisione dice 18,33 km con 1 litro di benzina.

Test 15

altro percorso da Vipiteno al lago di Braies 83 km di percorso ed un consumo di 4,5 l/100Km

Test 16

dalla località Valdaora saliamo in valle Aurina percorrendo tutta la valle fino alla fine della strada

Alt. 1600 mt 79 km percorsi e un consumo di 4,2 l/100Km

Test 17

ultima prova da Brunico a Merano per strada statale fino a Bolzano osservando sempre i limiti di velocità e seguendo il traffico

poi superstrada Bolzano a Merano cruise control impostato a 95 km/h, totale Km percorsi 106,8 km con una media finale di consumo di 3,3 l/100Km.

note: fino all'imbocco della superstrada eravamo ad un consumo carburante di 3,0 l/100Km, la superstrada era circa 30 km

Alla fine dei test abbiamo percorso ogni varietà di strade per un totale di 684,8 km

Dati tecnici veicolo

DIMENSIONE	
Lunghezza (mm)	3905
Larghezza (mm)	1695
Altezza (mm)	1510
Passo (mm)	2510
Carreggiata ant. (mm)	1485
Carreggiata post. (mm)	1470
Coefficiente aerodinamico (CX)	0,286
Capacità bagagliaio (l)	286
Numero posti	5
Massa a vuoto (Kg)	1130
Massa complessiva (Kg)	1565
Capacità serbatoio carburante (l)	36
MOTORE TERMICO	
Testata/monoblocco	alluminio/alluminio
N. cilindri/disposizione	4 / in linea
Meccanismo valvole	16-valvole DOHC con VVT-
Alesaggio x corsa (mm)	75 x 84,7
Rapporto di compressione (:1)	13,4
Cilindrata (cm ³)	1497
Potenza max/giri KW (CV)	55 (74) / 4800
Coppia max/giri (Nm)	111/3600-4400
Emissioni CO ² (g/Km; Euro V)	85
Potenza fiscale	16

MOTORE ELETTRICO	
Tipo Motore	sincrono a magnete permanente
Tensione di alimentazione (V)	520
Potenza max kW (CV)	45 (61)
Coppia max (Nm)	169
BATTERIE HV	
Tipo	Nichel-Metallo idruro
Tensione nominale (V)	144
Capacità (Ah)	6,5
Potenza massima (kW)	19,3
HYBRID SYNERGY DRIVE	
Potenza max kW (CV)	74 (100)
STERZO	
Scatola guida	Pignone e cremagliera
Servosterzo	Elettrico
Diametro di sterzata tra marciapiedi (m)	11,2
TRASMISSIONE	
Trazione	Anteriore
Cambio	E-CVT a variazione continua
PRESTAZIONI	
Velocità massima km/h	165
Accelerazione 0-100 Km/h (sec.)	11,8

CONSUMI CEE (Km/l)	
Ciclo Urbano	29,4
Ciclo Extra urbano	27
Ciclo Combinato	27
SOSPENSIONI	
Anteriori	Mac Pherson con barra stabilizzatrice
Posteriori	Assale torcente con funzioni stabilizzatrici integrate
FRENI	
Anteriori	Dischi autoventilanti
Posteriori	Dischi
Controllo elettronico	VSC (stabilità) + TRC (trazione) + HAC (as. part.)
ABS + EBD + BA	Elettronico a 4 sensori e 4 canali

Equipaggiamento vettura in prova :

YARIS HYBRID STYLE

ESTERNI
Cerchi in lega da 16''
Maniglie portiere in tinta con la carrozzeria
Fari fendinebbia anteriori
Tetto panoramico
Retrovisori esterni elettrici in tinta con la carrozzeria
Spoiler posteriore
Griglia anteriore e dettaglio portellone cromati
Privacy Glass
Luci anteriori diurne a LED
Luci posteriori a LED
INTERNI
Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori
Sedili in pelle e tessuto con cuciture blu Hybrid
Climatizzatore automatico Bi-zona
Illuminazione zona piedi
Cambio E-CVT
Bracciolo anteriore
Hybrid System Indicator
Sedili guidatore e passeggero regolabili in altezza
Volante in pelle con comandi audio e Bluetooth®
Vano portaoggetti refrigerato
Toyota Touch: schermo touch screen 6,1'',display videocamera posteriore, radio CD con 6 altoparlanti, Bluetooth®, presa Aux-in e USB,

Hybrid Energy Monitor display
Cruscotto e pannelli portiere in materiale soft-touch
Pulsante di avviamento “push Start”

Recensione

Auto compatta da città, ma sufficientemente grande per ospitare 4 persone e disporre di un discreto baule, le batterie sono state collocate sotto il divano posteriore lasciando inalterato il volume di carico del baule, ruotino di scorta in dotazione. Agile e maneggevole da sempre molto apprezzata dal pubblico femminile ora dispone di un propulsore ibrido, il motore termico è derivato dal 1500cc della Prius serie 2 aggiornato con la pompa dell'acqua a comando elettrico, un nuovo corpo di aspirazione (ma ancora una volta con un filtro aria microscopico), nuovo gruppo di scarico e abbinato alla parte elettronica di potenza derivata dalla Auris o Prius serie 3.

La linea dalle forme tondeggianti della versione precedente è diventata a tratti tesi e spigolosi, conferendo un'aria briosa e più giovanile.

L'auto è parsimoniosa in città e in circuito extraurbano, gode di costi di manutenzione certi e contenuti e grazie agli sconti offerti da Toyota per il lancio promozionale della vettura è sicuramente un acquisto azzeccato.

La Yaris hybrid anche nella versione base dispone di una dotazione di accessori decisamente completa. Climatizzatore automatico efficace, silenzioso e dai comandi pratici ed immediati, porta USB incorporata nel cassetto porta documenti, sistema integrato con telecamera posteriore per il parcheggio, autoradio, e navigatore, però bisogna dire che il sistema ha ancora qualche baco, se state impostando il navigatore e nel contempo volete ascoltare un file MP3 il riproduttore audio salta qualche traccia audio, una volta terminata l'impostazione dati del navigatore il riproduttore audio ritorna a funzionare correttamente. Il sistema CdB oltre agli istogrammi del consumo istantaneo e dei consumi medi negli ultimi 30 minuti permette di visualizzare e registrare i consumi medi dei percorsi o viaggi precedenti. Del vetro panoramico se ne può fare tranquillamente a meno, anche perché sotto il sole estivo questa ampia vetrata scalda parecchio l'abitacolo.

Gli interni ovviamente non sono stati ridisegnati rispetto alla versione normale, non c'è il joystick per la gestione della trasmissione ibrida, ma è stato utilizzato un più banale e tradizionale selettore per cambio automatico posizionato al posto della leva del cambio manuale. E' rimasto il freno a mano tradizionale, a leva. Non c'è il pulsante di parking ma si deve spostare la leva del selettore del cambio in P come nelle normali auto a cambio automatico. Ovviamente c'è la posizione B per affrontare le lunghe discese quando la batteria è completamente carica.

Sotto la leva del freno a mano in una posizione estremamente scomoda (ma probabilmente l'unica disponibile) ci sono i due pulsanti per selezionare la modalità EV (mobilità elettrica) o la modalità di guida ECO.

All'anteriore spazio a volontà sia per chi guida che per il passeggero, sul divano posteriore trovano posto tranquillamente 2 persone, se però i due sedili anteriori sono completamente arretati lo spazio per le gambe di chi siede dietro è scarso. Il divano posteriore è fisso non può scorrere perché sotto di esso sono alloggiato le batterie della parte ibrida. L'aria di raffreddamento delle batterie viene prelevata dall'abitacolo tramite una griglia rotonda alla base del divano posteriore, la ventilazione delle batterie è forzata tramite una ventola che si attiva immediatamente all'accensione della vettura, aspira aria dall'abitacolo lo convoglia alle batterie per poi essere espulsa fuori dalla vettura.

Sedili anteriori ben conformati e di rigidità contenuta, il tessuto è di buona trama e non risulta troppo caldo anche quando la temperatura esterna raggiunge i 37°C.

Plancia strumenti realizzata con materiali gradevoli al tatto, fatta eccezione per lo sportello del cassetto porta oggetti, realizzato con superficialità e con le buche del terreno tende a vibrare.

Cruscotto ben illuminato, quadro strumenti grande e di lettura immediata, ci sono soltanto tre indicatori analogici, livello carburante, tachimetro e indicatore di potenza. Tutte le altre indicazioni vengono demandate ad un abbondante numero di spie.

Sulla vettura in prova accensione automatica di luci e tergicristalli.

Sullo schermo touch screen ci sono tutte le indicazioni sullo stato di carica della batteria e sui flussi energetici tra batteria, propulsore termico, motore elettrico e ruote.

Sul volante ritroviamo alcuni tra i comandi più utilizzati, volume impianto radio, cambio stazione o traccia musicale, attivazione connessione bluetooth, mentre i comandi della climatizzazione e del ricircolo aria sono sulla console centrale ben visibili e immediati.

Le cinture di sicurezza anteriori non sono regolabili in altezza, però lo sono entrambi i sedili quindi ognuno può trovare la giusta e corretta posizione.

Luci diurne a led di notevole intensità, i fari anabbaglianti e di profondità sono realizzati con una unica lampadina ad incandescenza, il fascio luminoso viene tagliato per creare la luce anabbagliante tramite una aletta a comando elettrico posta all'interno del gruppo ottico. Se si brucia la lampada il gruppo ottico rimane al buio. Però è molto facile sostituire le lampade dei gruppi ottici anteriori.

Luci posteriori a led ben visibili.

La visibilità anteriore è buona, i montanti anteriori non sono troppo ingombranti.

Gli specchietti retrovisori esterni sono grandi e offrono una buona visuale, lo specchietto retrovisore interno dispone del sistema automatico di anti abbagliamento quando colpito dalla luce dei fari dell'auto che vi segue.

Alzacristalli anteriori e posteriori a comando elettrico, ma solo quello del guidatore è automatico.

Tergicristallo anteriore con meccanismo a pantografo (una sola spazzola), fate attenzione quando volete pulire il vetro usando il tergeticristallo, c'è un solo getto che diffonde l'acqua ed è disposto sul braccio del tergeticristallo, quindi il getto di acqua bagnerà una superficie del vetro molto piccola e rischiate di graffiarlo se è sporco di sabbia o fango.

Alla guida

Iniziamo la nostra prova.

Come primo step facciamo un breve tragitto di 5Km partendo con propulsore freddo dall'albergo, saliamo a bordo premiamo il pulsante di START e la Yaris si mette subito in Ready, la lascio per alcuni minuti in Ready ferma in parcheggio ma il motore termico non si accende per scaldarsi. Inserisco la R, faccio manovra, esco dal parcheggio dell'albergo e mi immetto in strada tutto in elettrico, poi poco dopo il propulsore termico si avvia, imposto il cruise a 50Km/h, la vettura accenna a qualche piccolo sussulto perché il motore termico sta girando con miscela ricca di benzina per scaldarsi rapidamente, nel frattempo fornisce abbondante energia di ricarica alla batteria che incrementa le sue tacche di carica, la vettura si muove con estremo silenzio, il rumore del termico si percepisce a fatica, ancora meno il rumore di rotolamento degli pneumatici. Entro nel centro di Merano, il cruise è disinserito, procedo a 30Km/h e la vettura si muove spesso e volentieri in elettrico.

Percorsi i 5 Km il consumo registrato dal CdB è di 5 l/100Km.

Ripartiamo per una prova mista nell'abitato di Merano, dossi rallentatori e buche sono ben isolati dall'abitacolo, le sospensioni abbastanza rigide smorzano bene le vibrazioni. Lo schema delle sospensioni è molto semplice però la vettura non è particolarmente pesante e si dimostrano ben tarate. Muovendoci a bassa velocità tra le strade del centro e tenendo fissa la posizione del piede sull'acceleratore (leggermente premuto) la Yaris gioca spesso tra la trazione puramente elettrica e quella con il termico, quando il termico è acceso in poco tempo la carica della batteria sale di una o due tacche, poi il termico si spegne e il sistema sfrutta la trazione elettrica.

Alle ripartenze dai semafori la Yaris scatta rapidamente aiutata subito dalla potenza del termico, poi però raggiunti i 60Km/h il brio in accelerazione si spegne e se volete continuare nell'accelerazione dovete premere pesantemente sull'acceleratore, il termico salirà al massimo dei giri ma non aspettatevi particolari accelerazioni, la vettura è incentrata sulla filosofia del relax.

Non esiste il tasto di guida in modalità sportiva.

Viaggiando nei centri urbani con il climatizzatore sempre acceso la Yaris ha segnato un 4.0 l/100Km.

La classica prova della frenata sul tombino è andata bene, anche la frenata sul dosso rallentatore è andata bene, la frenata passa da rigenerativa a idraulica senza incertezze o ritardi. E' difficile far intervenire anche il controllo VSC in frenata sui tombini o sui dossi. Unico neo dell'impianto frenante è la sensibilità del pedale, è spugnoso e offre poca resistenza alla pressione e nelle prime frenate avevo qualche difficoltà nel capire se stavo solo accarezzando i freni o stavo richiedendo una frenata più energica.

La frenata di emergenza è potente ed efficace. L'impianto frenante è dotato anche di sistema di assistenza alla partenza in salita, premete a fondo il pedale del freno e per pochi secondi i freni rimarranno bloccati per consentire alla vettura di non arretrare durante una ripartenza in salita. Con l'acceleratore sollevato la potenza erogata dal motore elettrico è molto bassa e la vettura arretra se si trova in salita e lasciate i freni per ripartire.

Lo sterzo è leggero e le manovre tra le vie strette di Merano sono facili e molto rapide, nelle manovre di retromarcia nessun problema, la vettura è di dimensioni ridotte e si intuiscono sempre gli ingombri, poi in aiuto c'è sempre la telecamera. Non sono previsti invece i sensori posteriori e anteriori di parcheggio.

Dopo aver completato il nostro primo set di prove in centro urbano iniziamo a percorrere strade extraurbane in direzione del passo Palade, nei tratti di falso piano e saliscendi spingiamo la Yaris a 90Km/h, subito il motore termico sale di giri facendo sentire la sua voce in abitacolo (anche se non è più invadente di una qualsiasi altra vettura a benzina di pari categoria), poi quando avete raggiunto la velocità desiderata, alzate leggermente il piede dall'acceleratore e il rumore del termico svanirà, la vettura procederà alla velocità desiderata ed il solo rumore che sentirete saranno i fruscii aereodinamici degli specchietti esterni.

Se viaggiate tra i 50 e i 60Km/h in piano sfiorando l'acceleratore o usando il cruise ecco che il sistema ibrido di Yaris inizierà un continuo uso della sola trazione elettrica, poi poco dopo avvierà il termico per spingere la vettura e caricare rapidamente la batteria, superata la metà della carica riprenderà ad usare solo l'elettrico e così via. Se invece viaggiate a velocità superiori allora il termico rimarrà spesso acceso oppure sempre acceso e la carica della batteria verrà congelata quasi al massimo e verrà usata solo per gli spunti di accelerazione o solo per muoversi a bassa velocità.

Terminati i falsi piani iniziano le salite ed i tornanti, la potenza richiesta è ben superiore al muovere la vettura in piano a 50Km/h e l'acceleratore va premuto, qui il sistema ibrido anche se l'auto in realtà non si sta muovendo ad alte velocità non scarica la batteria anche quando si esce da un tornante a 20Km/h, ma cerca di preservarla e per salire usa esclusivamente la potenza del termico.

La vettura esce dalle curve e accelera con la dovuta calma ma alla fine ci accorgiamo che anche altre vetture di pari potenza (74CV) si muovono alle stesse velocità, quindi nessun complesso di inferiorità.

Proseguiamo la salita strapazzando un po' la vettura uscendo dai tornanti con l'acceleratore premuto a tavoletta (le ruote non perdono mai aderenza e il TRC non

interviene mai), raggiungiamo la sommità del passo Palade nessun problema, nessun odore di elettronica surriscaldata o batterie surriscaldate. Bene si prosegue in direzione di Trento, nelle lunghe discese la batteria si ricarica rapidamente anche perché la sua carica non era mai scesa sotto il 50% utile. A ricarica completa abbiamo proseguito la discesa sfruttando la modalità B, il freno a motore entra in funzione dolcemente e non sale mai troppo di giri e in abitacolo non è mai fastidioso, efficace ma poco invasivo.

Ci dirigiamo in località Regole di Malosco, la strada stretta e piena di buche si snoda tra pinete e prati, la Yaris scivola sullo sconnesso assorbendo egregiamente i colpi duri delle buche profonde.

Dalle Regole di Malosco si prosegue il viaggio, Trento. Si imbecca l'autostrada da Trento a Bolzano, velocità compresa tra 120 e 130Km/h e ogni tanto una punta di 145Km/h per effettuare alcuni sorpassi e verificare come se la cava questa Yaris in ripresa. Non è fulminea, prendeteci le misure non sempre potete permettervi dei sorpassi con ampio margine di sicurezza. Il motore sale di giri in un attimo ma la vettura accelera con molta più lentezza. Raggiunti i 130Km/h impostiamo il cruise e il motore a benzina si quietava, la rumorosità in abitacolo è decisamente bassa, si parla senza alzare il tono della voce e si ascolta piacevolmente la radio anche a basso volume. Pneumatici ben isolati. Fin qui si ha la sensazione di viaggiare su una Auris. I fruscii aerodinamici invece si fanno sentire.

Non sappiamo qual è il livello di isolamento acustico sotto la pioggia.

Dopo l'autostrada, l'extraurbano e la tangenziale dove la Yaris ha registrato dei consumi pari a 6,1 – 4,4 – 5,4 l/100Km, affrontiamo questa volta le lunghe e ripide salite della Val Senales e della Val di Fosse.

Nei tratti a maggior pendenza della Val Senales la Yaris non supera la velocità massima di 80Km/h, comunque accettabile. Per saggiare le doti di elasticità del sistema ibrido affrontiamo la proibitiva salita della Val di Fosse (molti tratti con pendenza media del 20%), si sale lentamente e nei tornanti ci si ferma per dare la precedenza alle moto che scendono (il senso di marcia è obbligatoriamente alternato), la Yaris riparte con estrema facilità al contrario delle altre auto che devono usare e usurare la frizione. Al termine della strada a malga Casera la Yaris aveva ancora la batteria carica. La stessa strada l'ho affrontata anche con la Prius 2 e a malga Casera la batteria era scarica e bella calda, preferisco la logica di funzionamento della Yaris.

Domenica si percorrono altri 300Km tra extraurbano, statale, passi di montagna, la Yaris si comporta sempre egregiamente, è abbastanza comoda grazie anche al cruise control di cui ne abbiamo fatto ampio uso anche in discesa e a un buon climatizzatore.

In discesa con il cruise control impostato se la velocità tende ad aumentare e la batteria è carica il sistema gestisce il rallentamento della vettura sfruttando la modalità B. Sul cruscotto non compare la scritta B però si sente che il termico viene trascinato come freno motore.

In totale abbiamo percorso quasi 700Km con buoni risultati. La Yaris è una vettura studiata per un uso cittadino e extraurbano, ma se serve vi accompagna per lunghi tratti anche in autostrada senza eccessivi consumi di carburante.

Pregi :

buon livello di comfort, buon impianto audio,

bene i comandi della climatizzazione, semplici ben raggiungibili,

motore a benzina abbastanza insonorizzato,

pneumatici ben isolati dalla scocca, il rumore di rotolamento all'interno dell'auto si avverte poco.

buon assetto per un vettura cittadina,

frenata, sicura anche su fondi sconnessi, però il pedale è un po' spugnoso e le prime volte si rischia di allungare la frenata.

Vano di carico invariato rispetto alla Yaris tradizionale

Luci diurne a led ampiamente visibili

Difetti :

sterzo molto leggero, piacevole in città meno sulle strade veloci.

Il pedale del freno offre poca resistenza anche premendo a fondo, probabilmente è molto gradito alle donne ma non sempre si capisce quanto efficacemente si sta frenando

luci anteriori con una sola lampada, se si brucia non ci sono né anabbaglianti, né luci di profondità.

Propulsore poco brioso, si raggiungono i 60K/h abbastanza in fretta, poi però la vettura è lenta ad incrementare la velocità,

sistema touch & Go non sempre facile ed intuitivo, quando si imposta il navigatore con il pannello touch screen le lettere della tastiera sono così ravvicinate che spesso il sistema acquisisce la lettera sbagliata,

la porta USB è nascosta nel cassetto porta oggetti.

Abbattendo lo schienale dei posti posteriori il piano di carico non rimane pari a causa del divanetto posteriore che non può essere rimosso.

Si ringrazia Toyota Genetti – Merano e in modo particolare Lukas Genetti per aver messo a disposizione di Hybrid Synergy Forum la Yaris HSD per il test.

Recensione a cura di Matteo Bernardi.