

leggermente a 3,9 l/100 km. La Corolla è in grado di viaggiare fino a una velocità di 115 km/h in elettrico e in simili situazioni esclude il motore termico. L'architettura delle sospensioni della Corolla è realizzata di serie con un nuovo asse posteriore multilink e ammortizzatori MacPherson all'anteriore. Questa soluzione, abbinata alla piattaforma GA-C, crea un'elevata agilità e un'esperienza di guida diretta

con una buona risposta delle ruote. A partire dalla versione Style, l'equipaggiamento include le sospensioni adattive variabili (AVS). AVS regola singolarmente lo smorzamento di ogni ruota, selezionando tra 650 livelli, per offrire il massimo comfort di viaggio. Inoltre con le modalità di guida eco, normal, sport s, sport s+ oppure custom con cui il conducente può influire sul comportamento degli ammortizzatori. Gra-

zie all'impiego diffuso di alluminio, acciaio molto resistente e materiali pressati a caldo è stato possibile ridurre significativamente il peso, con effetti positivi sul consumo di carburante. L'agilità, la risposta ai comandi dello sterzo e la stabilità di guida sono notevolmente aumentate. Il prezzo parte da 25.900 franchi. La versione Premium che abbiamo provato parte da 47.500 franchi. BP

INbreve

<b>PREMIUM 2.0 HSD CILINDRATA</b>	1.987 cc
<b>POTENZA E COPPIA MAX</b>	180 CV e 190 Nm
<b>ACCELERAZIONE</b>	0-100 km/h in 8.1 sec.
<b>VELOCITÀ MASSIMA</b>	180 km/h
<b>CONSUMI E EMISSIONI CO<sub>2</sub></b>	3,9 l/100 km e 89 g/km



# Volvo V60 T8, l'ibrido di lusso che incanta

Linee eleganti e carrozzeria imponente per la seconda versione della SW prodotta dalla casa svedese. Una vettura polivalente, dotata di un motore a benzina e di uno elettrico, con una potenza di 390 CV

TARCISIO BULLO

Un'auto da urlo, maestosa, imponente, capace di garantire il massimo comfort. Stiamo parlando della Volvo V60 T8 AWD nella sua versione R-Design, una delle station wagon forse meglio riuscite in circolazione, mossa da un motore ibrido a benzina capace di percorrere almeno una quarantina di chilometri in modalità completamente elettrica. Abbiamo avuto la possibilità di testare questa potente plug-in per migliaia di chilometri, nel traffico urbano e sulle autostrade. Complessivamente, ne abbiamo ricavato un'ottima impressione, al netto della considerazione sul prezzo, dato abbiamo avuto tra le mani un'auto dal prezzo di poco inferiore ai 100 mila franchi (92.135.-) la cui versione base, col motore diesel, costa 46.800 franchi. Ovviamente l'elenco delle opzioni da aggiungere per arrivare alla versione che abbiamo provato è lunga e si ripercuote notevolmente sulla spesa finale. Da qui, qualche riserva, mitigata



però dall'impressione di avere avuto tra le mani un autentico gioiellino e dal fatto che Volvo offre la manutenzione gratuita per 10 anni o 150 mila km.

Il colpo d'occhio quando ci si appresta ad aprire la portiera della Volvo V60 è entusiasmante. Le linee della carrozzeria sono precise e pulite, l'auto è slanciata, il muso affusolato, la fanaleria e le prese d'aria anteriori arricchiscono ulteriormente l'impressione di un disegno curato e molto moderno.

L'abitacolo avvolge e coccola conducente e passeggeri, lo spazio a bordo è tanto e garantisce una sensazione di benessere, i sedili sono di una comodità esemplare e perfettamente studiati per rendere la vita facile quando si percorrono lunghe distanze.

I materiali utilizzati per l'allestimento degli interni sono di pregio, la maggior parte delle funzioni si controllano per via digitale, attraverso l'uso di uno schermo posto al centro della plancia. Esemplare l'insonorizzazione, che scaccia i rumori anche quando entrain gioco il motore a benzina al posto di quello elettrico.

Detto che la V60 T8 è un'auto che presenta allestimenti d'alta gamma, parliamo un po' del suo propulsore, o meglio dei suoi due motori. Si tratta di un 4 cilindri di due litri mosso a benzina che sfodera 303 cavalli, al quale è abbinato un motore elettrico da 87 CV per una potenza complessiva di 390 CV. L'intesa tra i due motori è eccellente: l'elettrico è il primo a entrare in funzione e se non si schiaccia troppo il gas ti scarrozza per una quarantina di km senza scomodare il motore a scoppio. Quando è necessa-



rio, quest'ultimo si mette a lavorare senza che tu, al volante, possa accorgertene. Coi suoi volumi, l'ampio bagagliaio, il peso da 2,1 tonnellate, la Volvo V60 T8 è un'auto adatta alle famiglie e alle lunghe distanze, che divora con grande facilità. Ma è anche un'auto che per il supporto del motore elettrico si presta ad essere guidata lungo percorsi urbani.

I consumi non sono però quelli divulgati dalla casa, che segnala 2,1 litri per 100 chilometri di percorrenza. Forse questo consumo si potrebbe ottenere sfruttando la massimo i 40 km di autonomia elettrica, ma occorrerebbero condizioni di strada e di guida del tutto particolari. Nel nostro test, i consumi hanno superato di poco i 6 litri per 100 km, anche perché sa-

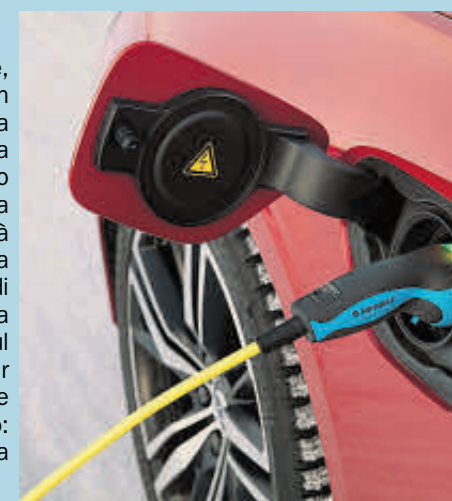
rebbe impensabile fermarsi in continuazione a ricaricare la batteria per abbassare i livelli dei consumi e la ricarica in proprio grazie all'energia cinetica non garantisce un pieno costante di energia. La trazione sulle quattro ruote e il baricentro basso della T8 garantiscono condizioni di sicurezza nella guida eccellenti e una tenuta di strada perfetta.



## DA SAPERE

### Dal diesel alla benzina per l'ibrido plug-in di seconda generazione

Sono passati esattamente due anni dalla data in cui Volvo aveva annunciato che, a partire dal 2019, ogni nuovo modello lanciato sul mercato avrebbe avuto un motore elettrico. Questo comunicato metteva l'elettrificazione al centro della strategia aziendale, sebbene non sancisse di fatto ancora la fine del motore a combustione, che continuerà per diversi anni ad essere installato sotto il cofano delle varianti ibride e ibride ricaricabili. La casa svedese prevede inoltre che, a causa delle sempre più severe norme antinquinamento, la produzione delle unità a gasolio potrebbe cessare entro il 2023. Non stupisce quindi che per la nuova V60 plug-in Volvo abbia deciso di utilizzare un motore a benzina, in sostituzione di quello a gasolio della generazione precedente. Dalla prima versione è stata ripresa l'architettura, che prevede il motore termico sull'avantreno e quello elettrico sul retrotreno. In questo modo il veicolo dispone della trazione integrale, pur rinunciando all'albero di trasmissione, che normalmente funge da connessione meccanica tra gli assali. Nessun cambiamento anche per il rifornimento elettrico: entrambi i modelli sono infatti compatibili sia con la rete ad accesso pubblico, sia con le stazioni di ricarica private emoti.



**emoti**  
elettromobilità

La tua ricarica di energia elettrica in Ticino  
[www.emoti.swiss](http://www.emoti.swiss)

Promosso da AECB AEM age ail AIM AMB ams ECF SES

