
Fahrbericht Toyota Corolla: Jetzt nur noch als Hybrid

Von Walther Wuttke, cen

Nicht das Äußere ist entscheidend, sondern die inneren Werte, müssen sich die Toyota-Verantwortlichen gesagt haben, als sie den Corolla überarbeitet haben. Der Bestseller kommt im neuen Modelljahr ausschließlich mit Hybridantrieb zu den Kunden. Und ja, bei Toyota ist es der Corolla – ganz ohne Gendern. Wie bisher kommt das Modell als Fünftürer und Kombi (mit verlängerten Radstand) im kommenden Monat in den Handel. Andere Märkte bekommen auch noch die Stufenheckversion.

Beim Design hielten sich die Kreativen deutlich zurück, so dass sich die Anpassungen auf Details wie neu gestaltete Scheinwerfer samt neuer Lichtsignatur und Frontgrill sowie die Leichtmetallräder beschränken. Die Stammkundschaft muss sich also nicht auf neue Formen einstellen. Unterwegs mit dem Corolla kommt eine verbesserte Vernetzung ins Spiel. Dafür entwickelten die Ingenieure des Hauses eine neue Elektronikplattform, die ein leistungsstärkeres „Toyota Smart Connect“-Multimediasystem samt der individuell gestaltbaren 12,3 Zoll große Instrumentenanzeige vor dem Lenkrad ermöglichen.

Die höhere Rechenleistung des serienmäßigen Systems reagiert jetzt schneller, und über den 10,5 Zoll großen berührungsempfindlichen Monitor im Zentrum der Instrumententafel lassen sich alle wichtigen Funktionen steuern. Zusätzlich hilft eine Leiste mit (zu kleinen) Schaltern bei den häufig benutzten Einstellungen. Integriert ist die cloudbasierte Navigation, die jetzt deutlich schneller reagiert. Über den Sprachassistenten lassen sich die einzelnen Funktionen ebenfalls steuern. Das Cloud-Navigationssystem einschließlich Sprachsteuerung ist als vierjähriges Abo Teil des Fahrzeugpreises. In den höheren Ausstattungslinien nutzt das Connect+-System einen schnelleren Prozessor mit einem integrierten Navigationssystem, und außerdem werden aktuelle Wetterinformationen auf den Bildschirm geschickt.

Hilfreich kann sich auch die „MyT“-App erweisen, mit der sich zahlreiche Daten abrufen lassen, und die zudem bei der Fahrzeugsuche hilft, wenn der Corolla irgendwo auf einem großen Parkplatz „verschwunden“ ist. Zudem lassen sich über die App aus der Ferne die Türen öffnen und schließen oder die Klimaanlage einstellen.

Neben der aktualisierten Vernetzung spendierten die Entwickler dem seit inzwischen mehr als 50 Jahre gebauten Corolla, den aktuellen Hybridantrieb der fünften Generation, bei dem sich je nach Version ein 1,8-Liter-Vierzylinder mit 98 PS (72 kW) oder einen 2,0-Liter-Aggrgeat mit 152 PS (112 kW) zusammen mit einem Elektromotor den Vortrieb teilen. Beim 1,8-Liter-Modell leistet der E-Motor 70 kW und beträgt die Systemleistung 140 PS (103 kW), während er beim größeren Motor 83 kW (113 PS) zur Systemleistung von 196 PS (144 kW) beisteuert. Bis Tempo 100 km/h vergehen aus dem Stand 9,2 oder 7,4 Sekunden. Bei 180 km/h ist bei beiden Motorisierungen die Höchstgeschwindigkeit erreicht.

Die Kombination aus Elektroantrieb und Verbrennungsmotor macht sich vor allem in der Stadt positiv bemerkbar. Der Anteil des E-Antriebs liegt dort bei deutlich über 50 Prozent. Aber auch auf bei Fahrten über Land steuert die Elektromaschine einen großen Anteil bei, was sich in einem Verbrauch um fünf Liter niederschlägt. Bei ersten Ausfahrten über Landstraßen mit dem 2,0-Liter-Corolla und um das südspanische Malaga meldete der Bordcomputer am Ende sechs Liter und einen elektrischen Anteil von gut 50 Prozent.

Der neue Hybridantrieb besitzt ein modifiziertes Steuergerät und ein Getriebe sowie eine stärkere Lithiumionen-Batterie, die jetzt etwas mehr als eine Kilowattstunde leistet. Sie sitzt Platz sparend unter der Rücksitzbank.

Die Neuerungen, so Toyota, sollen für ein „besseres Fahrerlebnis“ sorgen – eine bewusste Umschreibung des in der Vergangenheit gewöhnungsbedürftigen Gummibandeffekts, der das Beschleunigen zu einem eher zähen und akustisch nervigen Vorgang mutieren ließ. Das ist nun vorbei und wird auch nicht vermisst. Der Corolla setzt den Druck auf das Gaspedal zügig um, und das vom Vorgänger übernommene Fahrwerk stellt den Menschen hinter dem Lenkrad nicht vor Probleme, so lange die physikalischen Gesetze respektiert werden. Die Defizite der Infrastruktur werden angenehm unterdrückt, und die präzise arbeitende Lenkung ermöglicht durchaus dynamische Kurvenfahrten. Lediglich rauer Asphalt überträgt die Abrollgeräusche der Reifen allzu deutlich in den Innenraum.

Die Materialien im Innenraum sind hochwertig und wie gewohnt bestens verarbeitet, und ein neues Kühlsystem verbessert die Laufruhe. Serienmäßig ist das Paket Toyota Safety Sense mit unter anderem einem Notlenkassistenten, adaptiver Geschwindigkeitsregelung, Spurhalteassistent und dem Notfallbremssystem an Bord.

Die Preisliste beginnt bei 33.400 Euro. Das Kombi Touring Sports kostet mindestens 35.400 Euro. (Walther Wuttke/cen)

Daten Toyota Corolla 2.0
Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,79 x 1,43
Radstand (m): 2,64
Antrieb: R4, 1987 ccm, E-Motor, FWD, CVT-Getriebe
Systemleistung: 144 kW/196 PS
Max. Drehmoment: 206 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung: 0 auf 100 km/h: 7,4 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,4 Liter
CO₂-Emissionen: 98 g/km
Leergewicht/Zuladung: min. 1460 kg/max. 510 kg
Kofferraumvolumen: 313 Liter
Preis: 37.140 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



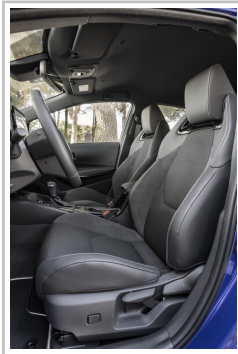
Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



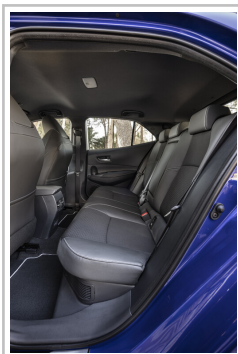
Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



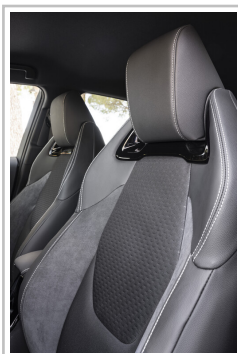
Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



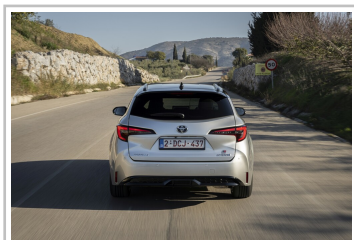
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



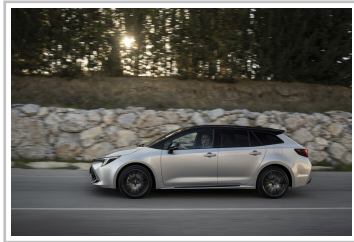
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



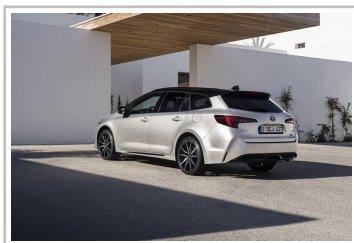
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



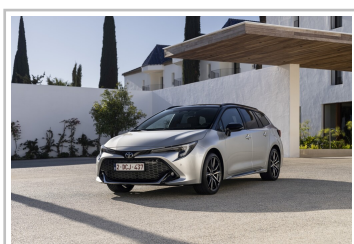
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



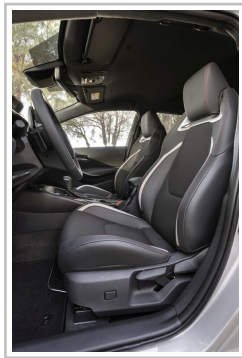
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



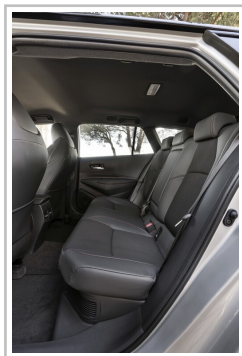
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



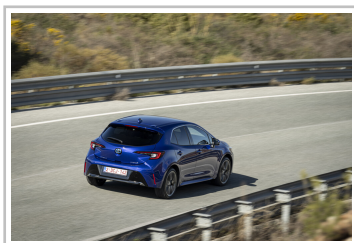
Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
