
Fahrbericht Toyota Corolla 2.0 Hybrid: Sparen auf Sportkurs

Von Dennis Gauert

Wo Elektrizität und Kraftstoff aufeinander treffen, sind die Japaner nicht weit. Denn Toyota hat sich in den letzten Jahrzehnten zur Hybrid-Marke entwickelt. Der kurzzeitig aufs Abstellgleis gestellte Kompaktwagen-Klassiker Corolla fährt daher gar nicht mehr mit Dieselmotoren, sondern ebenfalls mit etwas zusätzlicher Kraft aus einem 80 kW starken 650-Volt-Elektromotor. Die Systemleistung geht mit 180 PS dennoch nicht weit über die des 153 PS starken Vierzylindermotors hinaus. Laut ECE-Norm ergibt sich ein theoretischer Kraftstoffverbrauch von 3,7 Litern. Wie viel Praxis in der Theorie steckt, zeigt unser Fahrbericht.

Geschwungene Kanten, ein unbeeindrucker Blick, ein riesiges Maul – der Corolla lässt seine Ahnen in puncto Design verstummen. Die hinten weiter ausgestellten Kotflügel und das breite Heck sprechen Sportwagen-Sprache. Für einen Kompakten, der vor allem wirtschaftlich sein soll, eine erstaunliche Wende. Selbst der neue Golf 8 wirkt neben dem Corolla wie ein Relikt einer überholten Design-Ära. Die Biederkeit der 2000er ist beim Corolla damit endgültig verflogen.

Der Innenraum macht Platz für Stil

Allein die Raumnutzung kann nicht mit der wuchtigen Erscheinung Schritt halten. Zwar ist der Corolla weit entfernt von "beengt", verspricht aber von außen mehr Platz als tatsächlich vorhanden ist. Ergonomisch gibt er sich solide. Gestühl und Lenkrad lassen sich individuell verstellen, sodass sich ein bequemer Arbeitsplatz ergibt. Auf eine hochgezogene Mittelkonsole als Trennung der Sitzabteile verzichtet Toyota. Das Infotainment-System und der Wählhebel lassen sich ebenfalls einfach erreichen. Positiv sticht der Komfort der Stoffsitze hervor, die auch für lange Strecken zu gebrauchen sind. Das geringe Geräuschniveau, auch bei hohen Geschwindigkeiten, verstärkt diesen Eindruck. Auf dem Sozius gibt es dafür wenig Beinfreiheit und der Kofferraum ist mit 313 bis 1024 Litern kein Raumwunder.

Das Armaturenbrett des durchgestylten Japaners wird durch Softtouch-Oberflächen und Ziernähte bestimmt. Damit grenzt er sich klar zur europäischen Konkurrenz ab und bricht mit seinen Traditionen. Statt nüchterner Bedienlandschaft stellt Toyota dem Fahrer ein eigenwilliges Optik-Konzept zur Schau, das auch durch die Verarbeitung begeistert. So viel Coolness hat man ausgerechnet von einem Corolla wohl nicht erwartet. Die Bedienung ist intuitiv und durch Touchscreen-Infotainment kinderleicht gestaltet. Das Display lässt sich aufteilen, sodass die Navigations-Karte zum Beispiel mit Informationen zu Verbrauch, Hybridsystem, aktuell genutzten Medien und anderen Punkten erweitert werden kann.

Hybrid fahren ist auch im Corolla eine Disziplin

Der Tacho ist bei einem Hybrid schon im Stand ein unverzichtbares Instrument. Denn ob der Motor wirklich läuft, weiß man erst, wenn es dort steht. Zwischen den links und rechts angeordneten Instrumenten offenbart sich ein digitales Display, das die wichtigsten Informationen für den Fahrer bereit hält. Dazu gehört auch die Anzeige des verfügbaren EV-Modus (vollelektrisches Fahren an der Ampel oder im Schubbetrieb). Die Geschwindigkeit wird prominent in der Mitte digital angezählt. Mehr als 180 km/h sind hier nicht abzulesen, denn auch der 2.0 Hybrid wird in der Höchstgeschwindigkeit begrenzt.

Ob das der Käuferschicht überhaupt wichtig ist, sei dahingestellt. Der Corolla 2.0 Hybrid

steht eher für flinkes Fahren bei geringem Verbrauch. So wundert es nicht, dass der 2,0-Liter-Vierzylinder selten mit vollem Getöse durch das einstufige Planetengetriebe gejagt werden muss. Der Elektromotor, der bis 115 km/h die Regie allein übernehmen kann, hilft dem Verbrenner wirkungsvoll auf die Sprünge. Vor allem Ampelstarts unterstützt der Elektromotor kräftig, sodass der Rest des Verkehrs häufig tief im Rückspiegel verschwindet. Doch Vorsicht: Wer ab 50 km/h immer noch das Pedal runterdrückt, fährt aus der attraktiven Sparzone des Hybridsystems. Flotte Autobahnfahrten können mit bis zu acht Litern Spritverbrauch quittiert werden.

Wer den Hybrid fährt, wie er gefahren werden sollte, gelangt in die Zone von fünf Litern Durchschnittsverbrauch. Im sanften Schubbetrieb läuft dann allein der Elektromotor, Bremsen und Gaswegnahme laden den Akku. So spielt das Hybridsystem seine Stärken speziell im Innenstadverkehr aus, wo normale Verbrenner vom Fass trinken. Anders herum ist der Hybrid auf der Autobahn machtlos gegen einen Dieselmotor – denn die elektrische Unterstützung ist nicht mehr im Dienst.

Hervorragende Fahrdynamik sanft verpackt

Wenn es zum Fahrspaß kommt, kann der Corolla als 2.0 Hybrid richtig punkten. Seine 1340 bis 1510 Kilogramm Leergewicht kaschiert der Kompakte gekonnt, was er auch seinem niedrigen Schwerpunkt durch den Akku zu verdanken hat. Das Einlenkverhalten ist scharf und direkt, das Fahrwerk straff abgestimmt, Bodenwellensequenzen werden trotzdem souverän geschluckt. Wir müssen zugeben, dass wir ein so munteres Fahrverhalten auch mit der Mehrlenker-Hinterachse nicht erwartet haben. Einzig das Geräusch des Vierzylinder-Motors trübt die sportliche Stimmung, denn wenn das geräuschlose Gleiten abgelöst wird, merkt man das auch. Um die Werksangabe von 7,9 Sekunden auf Tempo 100 km/h zu erreichen, muss der Fahrer ein wenig charmantes Vierzylinder-Surren wegstecken.

Ein starker Pfeiler des Hybridsystems ist das stufenlose Planetengetriebe. Gehetztes Runterschalten bei kleinen Gasbefehlen bleibt hier zum Glück aus. Stattdessen bemüht sich das Getriebe, die Drehzahl möglichst tief und das Drehmoment konstant zu halten. Einen richtigen "Kickdown" bekommt der Fahrer nur, wenn er ihn auch fordert. Das ist verglichen mit so manchem CVT-Getriebe ein willkommener Wechsel. Insgesamt kann man den Fahreindruck des Corolla daher als entspannt kernig beschreiben.

Doch bei allem Ruhm, den sich der Corolla 2.0 Hybrid einspielen kann, hat auch er seine Schwächen. Wer die 180 PS des Corolla ausnutzt, zahlt dafür an der Zapfsäule nicht weniger als bei vergleichbaren Modellen ohne Hybridsystem. Für nervöse Bleifüße ist der Corolla 2.0 Hybrid damit zwar eine mögliche Rehabilitationsmaßnahme, für eilige Langstreckenfahrer scheidet er im Vergleich zum Diesel aber kategorisch aus. Normale Autofahrer, die viel Stadtverkehr oder Landstraße fahren, kommen mit dem System am ehesten auf ihre Kosten. Um die Fünf-Liter-Marke zu unterbieten ist vom Fahrer aber eine ausgiebige Eingewöhnungszeit erforderlich.

Ab 29 290 Euro ist der Corolla 2.0 Hybrid Comfort zu haben. Für 29 990 Euro sind die beiden höherwertigen Ausstattungen "Club" und "Business Edition" zu bekommen. Bei Letzteren sind neben Bi-LED-Scheinwerfern, einem Sieben-Zoll-Touchscreen, Sitzheizung und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen zum Beispiel ein Navi, eine Lendenwirbelstütze und ein digitaler Radioempfang mit an Bord. Unser Testwagen ist mit Zusatzoptionen bestückt und kostet 31 520 Euro. Die Topausstattung "Lounge" schlägt mit 34 490 Euro zu Buche.

Fazit: Der Corolla 2.0 Hybrid ist ein Auto für die modernen jungen Kunden. Er bietet genug Leistung, um Spaß zu haben und kann mit einer Eingewöhnungszeit geringen Verbrauch erzielen. Der vergleichsweise kleine Kofferraum lässt bei vielen Kunden sicher das Interesse am Kombi aufflammen. (ampnet/deg)

Daten Toyota Corolla 2.0 Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,79 x 1,44
Radstand (m): 2,64
Motor: R4-Ottomotor, 1987 ccm
Leistung Ottomotor: 153 PS (112 kW) bei 4400–5200 U/min
Leistung Elektromotor: 109 PS (80 kW)
Systemleistung: 180 PS (132 kW)
Max. Drehmoment: 190 Nm
Kraftübertragung: Ein-Stufen-Planetengetriebe
Beschleunigung 0-100 km/h: 7,9 Sek
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Kofferraumvolumen: 313–1024 Liter
Verbrauch NEFZ: 3,7 Liter / 100km
Testverbrauch: 6,5 Liter / 100 km
Basispreis: 29 290 Euro
Testwagenpreis: 31 520 Euro

Bilder zum Artikel



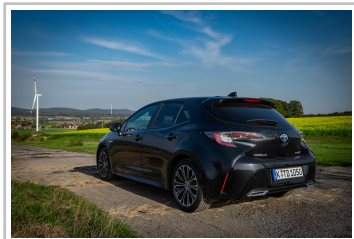
Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



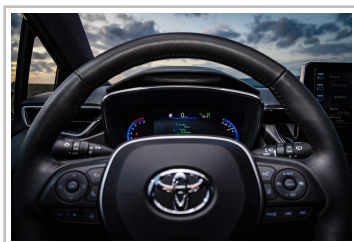
Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



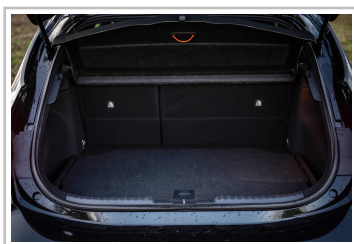
Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



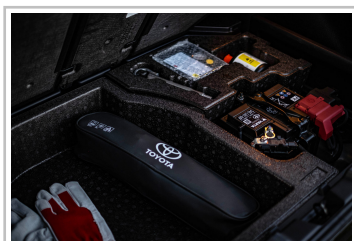
Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



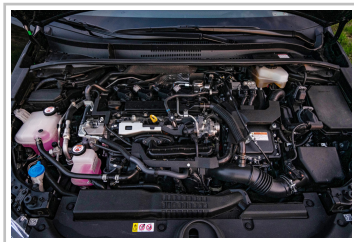
Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
