



Toyota Corolla 2.0 Hybrid Club

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Für die größeren Hybridfahrzeuge wie den RAV4 hat Toyota schon länger starke Hybridmotorisierungen im Angebot, der 2,5l-Vierzylinder in diesem Fall verhilft den Teilzeitstromern zu Systemleistungen von über 200 PS. Sein Vorgänger Auris musste noch mit dem Antriebsstrang aus dem Prius auskommen, der vor allem auf Effizienz ausgelegt war, ansonsten seine Aufgabe des Fahrzeugantriebs eher gemütlich wahrgenommen hat. Für den neuen Corolla gibt es nun einen sportlichen Hybridabteiler, der einen neuen Zweiliter-Vierzylinder mit einem Elektromotor kombiniert. Zusammen entwickeln sie bis zu 180 PS (ab Modelljahr 2020 184 PS).

Damit geht es schon spürbar flotter voran - ein weiterer Vorteil ist das niedrigere Drehzahlniveau des Verbrenners, weil er für die üblichen Beschleunigungsvorgänge im Alltag nicht mehr hohe und höchste Drehzahlen bemühen muss. Auch klingt der Motor weniger angestrengt und dröhnig als sein kleiner Bruder. Was der Große aber nicht mehr so gut kann: das Spritsparen. Der 2.0 Hybrid verbraucht im ADAC Ecotest 5,3 l/100 km und damit gut 15 Prozent mehr als der Corolla 1.8 Hybrid. Auch bei den Schadstoffemissionen ist er nicht ganz so vorbildlich sauber wie die Sparvariante.

Im Alltag gefällt der neue Corolla, vor allem sein gut und sicher abgestimmtes Fahrwerk zeigt die Fortschritte zum Vorgänger. Der Innenraum ist angemessen geräumig, auf den hinteren Plätzen und im Kofferraum gehts aber nicht so geräumig wie in der Kombi-Variante zu. Bei der kompakten Version mit dem starken Hybridantrieb muss die 12 V-Batterie unter dem Kofferraumboden Platz finden, weshalb der Boden hoch liegt und das Gepäckabteil dadurch unnötig flach macht. Bleibt angesichts vieler teurer Hybride bei der Konkurrenz die Frage nach dem Preis - und die beantwortet Toyota mit einem angemessenem Tarif: bei 30.000 Euro gehts los, mit guter Ausstattung und vielen Assistenten serienmäßig. **Konkurrenten:** als reiner Hybrid keine, sonst u.a. Fiat Tipo, Ford Focus, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.

- ⊕ gute Fahrleistungen, vergleichsweise sparsam, umfangreiche Serienausstattung
- ⊖ sehr geringe Anhängelast, kleiner Kofferraum wegen ungünstig platzierter 12 V-Batterie, wenig Platz und kaum Ablagen im Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,9
	Fahrspaß	2,1
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Der Corolla ist ordentlich verarbeitet, im Detail und auch mit Blick auf die Konkurrenz fehlt ihm aber der letzte Schliff. So sind etwa die Türrahmen aus Kantprofilen geschweißt statt in einem Stück gearbeitet oder die Spaltmaße und Fügungen der Karosserie okay, mehr aber nicht. Im Innenraum könnte mancher Grat an Kunststoffteilen sorgfältiger entfernt oder die Motorhaube mit Gasdruckfedern statt mit einem Haltestab

3,4 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,3 Litern Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich mit dem kleinen 43 Liter Tank eine theoretische Reichweite von brauchbaren 810 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 435 kg – das reicht für vier Leute und etwas Gepäck, viel mehr aber nicht. Auf dem Dach gibt's keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man es aber mit bis zu 75 Kilogramm belasten. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf ebenfalls 75 Kilogramm betragen. Mit 4,37 Meter Länge und knapp 2,1 Meter Breite (inkl. Außenspiegel) ist der Corolla auch für die Stadt

2,8 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung offenbart, dass der Blick nach draußen vor allem durch breite hintere Dachsäulen eingeschränkt wird - ansonsten sind die Säulen nicht allzu störend ausgeführt. Das Ende der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers, das Heck lässt sich aber ganz gut abschätzen. Serienmäßig kommt der Corolla Club zwar mit einer Rückfahrkamera, aber ohne Parksensoren. Diese lassen sich hinzu bestellen, ein Parkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem sind aber nicht verfügbar.

Die beim Club serienmäßigen LED-Scheinwerfer kommen ohne Abbiege- oder Kurvenlicht, ohne Reinigungsanlage und ohne automatische Leuchtweitenregulierung - das ist



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

versehen sein. Auch beim Material wurde gespart. Die Schäumung der oberen Türbrüstung ist der Bezeichnung fast nicht wert und der Dachhimmel bei vielen Konkurrenten in der Kompaktklasse deutlich wertiger. Insgesamt passt die Anmutung zwar, ein Kaufargument erarbeitet sich der neue Toyota hier aber nicht.

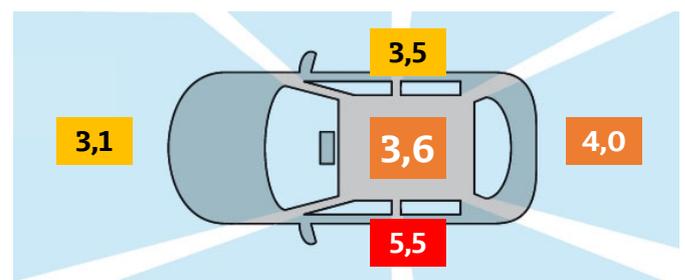
noch kompakt genug. Der Wendekreis beträgt 11,7 Meter.

⊖ Wenn ein Anhänger verwendet werden soll, darf er nur 750 Kilogramm wiegen - falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 450 Kilogramm schwer sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen; immerhin kann der Händler ein Notrad samt Wagenheber und Werkzeug bestellen und in die dafür vorgesehene Aussparung im Kofferraum legen.

schwach. Zumindest ein statischer Fernlichtassistent ist dabei. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

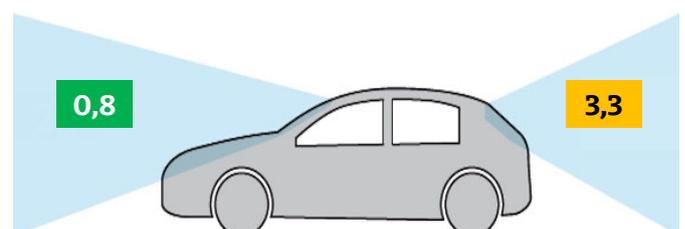
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,9 Ein-/Ausstieg

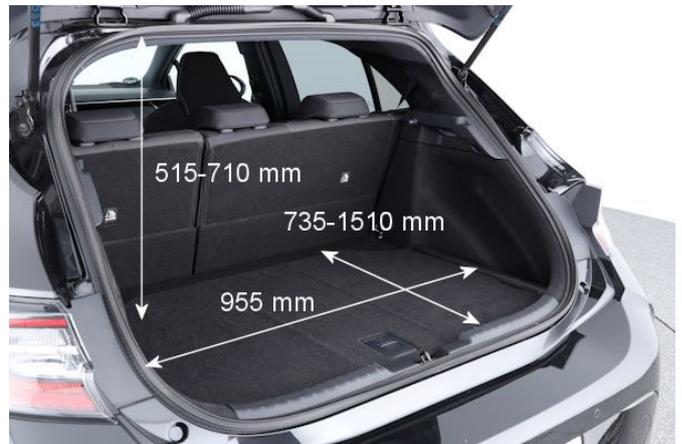
Das Ein- und Aussteigen klappt dank der angemessenen dimensionierten Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen und die Vordersitze sind in der untersten Einstellung recht niedrig (41 Zentimeter über der Straße). Der Schweller ist allerdings weder zu breit noch zu hoch. Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei gestaltet sich etwas unbequemer. Hier stören der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die eher niedrig montierte Rücksitzbank. Die Türen werden vorn an drei, hinten an zwei

Positionen sicher offen gehalten. Haltegriffe gibt es für alle äußeren Sitzplätze. Für den Corolla Club ist das schlüssellose Zugangssystem optional erhältlich.

⊖ Der schlüssellose Komfortzugang funktioniert im Alltag zwar tadellos, verfügt aber über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann über einen vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weiterführende Informationen unter www.adac.de/keyless.

4,0 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung bescheidene 215 Liter. Baut man die Abdeckung aus und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen immerhin auf 320 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu vier Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 415 Liter verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 835 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 20 Liter Platz.



Lediglich 215 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung. Das sind mehr als 100 l weniger als bei den herkömmlich angetriebenen Versionen (325 l).

Höhe des Gepäckabteils eher knapp aus, so dass etwas höhere Taschen schon kaum noch unter die Kofferraumabdeckung passen.

⊖ Die eine Lampe im Kofferraum reicht nicht aus, um diesen ausreichend hell zu beleuchten - gerade, wenn sich viel Gepäck darin befindet.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, einen elektrischen Antrieb gibt es aber nicht, außer für die Topversion Corolla Lounge - und da auch nur für den Kombi. Erst ab über 1,90 Meter Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht an der geöffneten Klappe zu stoßen. Die Ladekante liegt hohe 74 Zentimeter über der Straße, innen ist die Stufe mit knapp drei Zentimeter aber nicht der Rede wert. Die Kofferraumöffnung ist angemessen groß, allerdings fällt die

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies gelingt per Hebel oben an der Lehne, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Man sollte beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. Es gibt in Bodennähe vier Verzurrösen im Kofferraum, zum Beispiel, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen. Darüber hinaus bietet der Corolla 2.0 Hybrid zwei Taschenhaken seitlich, links und

rechts je ein Seitenfach sowie ein Fach unter dem Kofferraumboden.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist - wie bei den meisten kompakten Schrägheckfahrzeugen - nur für die Kombivariante erhältlich; ganz ausgezogen können die hinteren Kopfstützen aber eine gewisse Trenn- und damit Schutzfunktion übernehmen, weil der Abstand zum Dachhimmel gering ist.

2,7 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Das Cockpit des neuen Corolla ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System Toyota Touch gebündelt sind. Das dazugehörige, acht Zoll große Touchdisplay ist in sinnvoller Höhe positioniert, aber nicht zum Fahrer geneigt. Zumindest verfügt das System, anders als viele Konkurrenten, über einen Drehregler zur Lautstärkeinstellung. Die Bedienung erfordert eine zielgenaue Betätigung der Touch-Schaltflächen. Was vor allem stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens, sondern muss sich durch das umständliche Menü im Kombiinstrument hangeln. Jenes Kombiinstrument liegt aber gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Im Gegensatz zu vielen anderen Hybriden gibt es beim Corolla einen Drehzahlmesser, der Tacho wird aber im großen, mittigen Display angezeigt - das kann man digital oder auch analog haben. Der Bordcomputer zeigt alle wichtigen Infos an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert. Das Klimabedienteil ist etwas tief verbaut, aber übersichtlich gestaltet und mit klaren Tastenbeschriftungen versehen. Hier sieht man wieder, dass

Tasten zur Bedienung einem Touchscreen meist überlegen sind. Toyota verbaut an allen vier elektrischen Fensterhebern einen Einklemmschutz und eine Ab- und Aufwärtsautomatik - sehr vorbildlich.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum liegen auf durchschnittlichem Niveau. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Der Corolla 2.0 Hybrid Club hat serienmäßig das Multimedia-System Toyota Touch an Bord. Neben FM bietet es auch DAB+ Empfang sowie eine Sprachsteuerung. Eine Bluetooth-Anbindung ist Serie, seit dem zweiten Halbjahr 2019 auch

endlich Android Auto und Apple CarPlay. Es gibt einen AUX- und einen USB-Anschluss. Gegen Aufpreis bekommt man eine Navigationsfunktion, ein JBL-Soundsystem sowie eine induktive Ladeschale.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot fällt vorn recht großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von etwa 1,95 Meter finden bequem Platz. Da das Armaturenbrett ziemlich wuchtig wirkt und die Fensterflächen eher klein sind, ist der Toyota gefühlt kein

Raumriese. Den Eindruck verstärkt der dunkle Dachhimmel des Testwagens - es gibt für den Corolla aber auch einen hellen Himmelbezug.

3,6 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Menschen eingestellt, reicht der Fußraum dahinter für etwa 1,80 Meter große Passagiere. Die Kopffreiheit genügt aber bis zu 1,90 Meter. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Der dunkle Dachhimmel wie auch die breiten hinteren Dachsäulen wirken etwas einengend.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

3,8 Innenraum-Variabilität

Jeder der außen sitzenden Passagiere hat einen Becherhalter zur Verfügung, Türfächer gibt es aber nur vorn. Flaschen bekommt man dort allerdings nur schwer unter. Ansonsten gibt es ein Fach unter der Mittelarmlehne und eine Ablage vor dem

Schaltknopf. Besonderheiten wie Stauraum unter den Sitzen oder auch von vielen Autos gewohnte Kleinigkeiten wie einen Kartenhalter an der Sonnenblende bietet der Toyota nicht. Auch hat nur die Beifahrerlehne eine Tasche an der Rückseite.

2,7 KOMFORT

2,6 Federung

Ein adaptives Fahrwerk ist der Topausstattung Lounge vorbehalten. Das Standard-Fahrwerk im Corolla Club macht aber einen guten Job, besonders auf kleine Unebenheiten spricht es sensibel an. Wird mehr Hub abverlangt, klappt die Absorption nicht mehr so gut, dann spürt man Unebenheiten eher. Trotzdem ist das Serienfahrwerk im Alltag angenehm und eine deutliche Verbesserung zum Vorgänger - adaptive Dämpfer

vermisst man also gar nicht. Innerorts wie außerorts ist man bequem unterwegs im neuen Corolla, angesichts der Reifen mit niedrigem Querschnitt eine gute Leistung. Selbst auf der Autobahn sind lange Strecken kein Problem, Querfugen wie auch Bodenwellen werden willig geschluckt, Nachschwingen tritt kaum auf.

2,9 Sitze

Die Vordersitze sind passend konturiert und bieten dem Rücken und den Schultern festen Halt. Eine horizontal einstellbare Lordosenstütze ist für den Fahrer Serie, für den Beifahrer nicht erhältlich. Die Sitzflächenneigung ist nicht einstellbar. Vorn und hinten gibt es eine Mittelarmlehne, die vordere ist in

der Länge verstellbar. Insgesamt sitzt es sich hinten nicht so bequem wie vorn, weil die Lehne und die Sitzfläche kaum konturiert sind und nur wenig Oberschenkelauflege für Erwachsene geboten wird. Auch lässt sich - klassentypisch - die Lehnenneigung nicht einstellen.

3,1 Innengeräusch

Wind- und Fahrgeräusche sind im Corolla präsent, dominieren die Akustik aber nicht. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 68,3 dB(A). Rein elektrisch angetrieben - kurze Strecken sind zwischendurch möglich - ist der Antriebsstrang natürlich sehr leise, so stromert man ruhig in der Stadt umher. Springt der Verbrenner an, bleibt auch dieser bei niedriger Last akustisch im Hintergrund. Bei höherer und hoher Lastabforderung steigt die Drehzahl des Vierzylinders deutlich an und der Motor

ist klar zu vernehmen - allerdings dröhnt und lärmt er bei weitem nicht so störend wie die Varianten mit dem 1,8 l-Benziner. Zum einen ist die Akustik des neuen 2,0 l-Benziners gefälliger, zum anderen sind aufgrund seiner höheren Leistung niedrigere Drehzahlen bei trotzdem nachdrücklicher Beschleunigung möglich, was sich ebenfalls positiv auf die Lautstärke im Innenraum auswirkt.

2,4 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist im Corolla Club Serie. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Die Lenkradheizung ist Serie, ebenso die

Sitzheizung vorn - für die Rücksitze ist eine Heizung nicht erhältlich. Auch Sitzlüftung allgemein ist nicht verfügbar. Getönte hintere Scheiben bringt der Club serienmäßig mit.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Benzin- und Elektromotor legen sich auf Wunsch gemeinsam richtig ins Zeug und produzieren zusammen maximal 180 PS (ab Modelljahr 2020 184 PS). Der Benzinmotor steuert von 4.400 bis 5.200 Touren 190 Nm bei, der

Elektromotor schiebt aus dem Stand mit 202 Nm an. Damit geht es laut Hersteller in 7,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur (abgeregelten) Spitze von 180 km/h. Auch die Messungen des ADAC Autotest zeugen vom Potential des

Antriebs. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist in 5,8 Sekunden erledigt. Fast noch wichtiger ist, wie der Corolla von 15 bis 30 km/h anschiebt, denn in diesem Bereich fädelt man

nach dem Abbiegen in den fließenden Verkehr ein: In 1,2 Sekunden ist diese Disziplin erledigt.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Hybridantrieb entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig. Durch den E-Motor ist das Ansprechverhalten sehr spontan, der Verbrenner aber braucht immer kurz, bis er die vorgesehene Drehzahl erreicht hat und dann mit anschiebt - nur hier ergibt sich eine leichte Verzögerung. Der Vierzylinder bietet eine recht gute Laufkultur, leichte Vibrationen sind bei bestimmten Drehzahlen jedoch spürbar, insgesamt arbeitet

der Benziner dennoch gut und angenehm. Dröhnen tritt nur selten auf, im Alltag bleibt der Motor fast immer im Hintergrund, selbst bei Drehzahlen um 4.000 1/min während des Beschleunigens ist der Motor zwar zu hören, aber brummt oder dröhnt nicht. Nur um 5.500 1/min ergibt sich eine auffällige und nervige Eigenresonanz, aber dieser Bereich wird immer nur kurz angesteuert.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie ist entsprechend der Topografie für eine kurze Strecke rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten und auch für sportlich orientierte Fahrer gibt es den S-Modus, bei dem man sieben simulierte Gänge des Getriebes vorwählen und so

den groben Übersetzungsbereich und die Motorbremswirkung beeinflussen kann. Bei aktiviertem EV-Modus fährt der Corolla unter bestimmten Rahmenbedingungen vollelektrisch mit der Leistung aus der Hochvolt-Batterie. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Toyota so lange festbremst, bis man Gas gibt.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der neue Corolla ist fahraktiv und sicher. Den ADAC Ausweichtest besteht er mit einem leicht drängenden Heck, das zur Not vom ESP bedarfsgerecht eingefangen wird. Auf öffentlicher Straße fällt weder eine besondere Spurrinnenempfindlichkeit auf, noch sind die Lastwechselreaktionen in

Kurven kritisch. Hier zahlt sich die offensichtlich sorgfältige Abstimmung des ausgewogenen Fahrwerks aus. Die Traktion ist einwandfrei; bekommt der Corolla die Leistung nicht auf die Straße, regelt die Traktionskontrolle feinfühlig nach.

2,1 Lenkung

⊕ War die Lenkung früher keine Toyota-Domäne, holt die japanische Firma hier mächtig auf. Der Corolla lässt sich zielgenau dirigieren und die Lenkkräfte liegen auf passendem

Niveau. Auch die Zentrierung ist gelungen und sorgt für entspannte Autobahnetappen. Von Anschlag zu Anschlag genügen etwas mehr als zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

3,2 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Corolla 2.0 Hybrid durchschnittlich 37 m Bremsweg - das ist heutzutage kein guter Wert mehr. Das Bremsgefühl ist etwas synthetisch, wie bei vielen Hybriden: Der Übergang von

Rekuperation auf die mechanische Bremsanlage sowie die Kombination aus beiden Verzögerungsarten stellt an die Entwickler hohe Ansprüche. Mit etwas Übung und Routine gelingt die Dosierung der Bremse aber gut.

1,6 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Ausstattung mit Assistenzsystemen ist beim Corolla Club sehr umfangreich. Vieles ist sogar Serie, wie beispielsweise das vorausschauende Notbremssystem mit Kollisionswarnung, die Verkehrszeichenerkennung, der Spurhalteassistent und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer, der per Knopfdruck das erkannte Tempolimit übernimmt, ist ebenso an Bord wie die automatische Distanzregelung (ACC), die auch manuell als einfacher Tempomat aktiviert werden kann. Gegen Aufpreis liefert Toyota den Spurwechselassistenten, der den Ausparkassistenten enthält, welcher beim rückwärts Ausparken vor querendem Verkehr oder Personen warnt.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der neue Corolla sehr gut ab, er erzielt 95 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 05/2019). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Der Fahrer wird zusätzlich durch einen Knieairbag geschützt. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie nur bis 1,70 m Körpergröße ausziehen, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall setzt der Corolla automatisch einen Notruf ab (eCall).

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine vorgesehenen Verstaueorte, Platz bietet sich unter dem Kofferraumboden wie im Testwagen an - dort sind sie aber im Falle eines Unfalls und bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem neuen Toyota Corolla mit 84 Prozent ein gutes Ergebnis (Test 05/2019). Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten gut zu befestigen, auf der Rückbank links und rechts auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Für den Beifahrersitz ist Isofix nicht erhältlich. Es empfiehlt sich vor dem Kauf zu prüfen, ob der gewünschte Sitz im Auto ausreichend Platz findet, denn beispielsweise bei Kindersitzen mit Basis ist der Verstellbereich des vorderen Sitzes dann eingeschränkt. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu leicht bedienbar - eben auch von den Kindern selbst.

1,7 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz gibt es gute 86 Prozent, die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Der City-Notbremsassistenten mit Personenerkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden.

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Corolla 2.0 Hybrid liegt bei 5,3 Liter Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 143 g je Kilometer. Im Bereich CO₂ gibt es dafür 36 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Japaners bei 4,3 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 6,9 l/100 km. Der 2.0 Hybrid ist damit deutlich weniger sparsam als der 1.8 Hybrid im Corolla.

2,3 Schadstoffe

⊕ Im Bereich Schadstoffe sieht es ähnlich aus, auch hier kann der der 2.0 Hybrid nicht gänzlich überzeugen. Die gesetzlichen Vorgaben werden natürlich eingehalten, die strengerer Anforderungen des Ecotest kann dieser Toyota nicht vollständig erfüllen. So sind die Partikelemissionen nicht so niedrig wie beim kleineren Hybrid und es steigen die CO-Emissionen im Autobahnabschnitt an. Daher gibt es nur 37 von

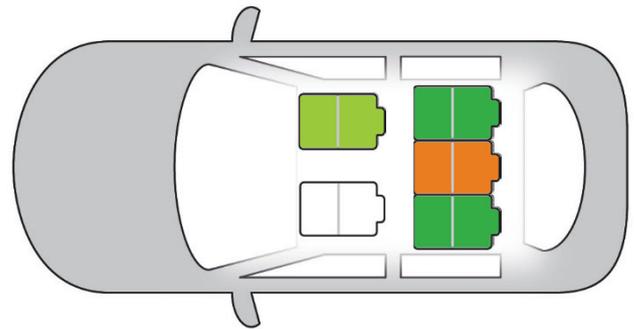
2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der Corolla 2.0 Hybrid als Club insgesamt gut ab. Einerseits ist der Grundpreis mit knapp 30.000 Euro nicht zu hoch, andererseits hat Toyota seinen Kompakten recht gut ausgestattet. Serie sind u.a. Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, viele Assistenten, 17-Zoll-Alufelgen, das Infotainmentsystem und die Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Parksensoren vorn und hinten, DAB+ sowie den Spurwechselassistent (inkl. Ausparkassistent) kann man im Paket hinzubestellen. Der gut ausgestaffierte Testwagen

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	43	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	48	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	69	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	53	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Zählern kommt der Corolla 2.0 Hybrid auf 73 Punkte und damit immer noch auf vier von fünf Sterne. Für den 1.8 Hybrid gibts aber volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

kommt auf gut 33.000 Euro - da kann man nicht meckern, zumal reichlich Leistung geboten wird. Eine Inspektion ist zwar nur alle zwei Jahre bzw. 30.000 km nötig, zum "Fitnesscheck" mit Ölwechsel will Toyota seine Corolla aber jedes Jahr und spätestens nach 15.000 km sehen - für Wenigfahrer ungünstig. Die Steuer liegt bei niedrigen 62 Euro pro Jahr, die Versicherung kommt aufgrund der vergleichsweise hohen Einstufungen relativ teuer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2T	1.8 Hybrid Comfort	2.0 Hybrid Comfort
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1798	4/1987
Leistung [kW (PS)]	85 (114)	90 (122)	132 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	185/1500	142/3600	190/4400
0-100 km/h [s]	9,3	10,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	125	76	85
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/21	19/23/25	19/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	98	48	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	20.990	27.290	29.290

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Hybridmotor (Voll-Hybrid, Otto/Elektro), Euro 6d-TEMP (36DG)	
Hubraum	1.987 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	190 Nm bei 4.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,6 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	85/106 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	225/45 R17 W
Länge/Breite/Höhe	4.370/1.790/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.340/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	313/1.024 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre /100.000 km/12 Jahre
Produktion	Vereinigtes Königreich, Burnaston

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Falken ZIEX ZE 914B
Wendekreis links/rechts	11,7/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/4,8/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	121 g/km (WTW* 143 g/km)
Reichweite	810 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.475/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	215/415/835 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	89 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	322 Euro
Monatliche Gesamtkosten	584 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹⁾	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/25		
Basispreis Corolla 2.0 Hybrid Club	29.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.060 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.223 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹⁾ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	990 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	990 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	990 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	890 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 670 Euro (Zubehör)
Metalllackierung	ab 640 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	1,9
Verarbeitung	3,3	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,9	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	4,0	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	3,2
Innenraum	2,7	Sicherheit	1,6
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	1,7
Innenraum-Variabilität	3,8	Umwelt/EcoTest	2,4
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	2,4
Federung	2,6	Schadstoffe	2,3
Sitze	2,9		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	2,4		

Stand: Dezember 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer