



Toyota Corolla Cross 2.0 Hybrid Team Deutschland

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (145 kW / 197 PS)

Zwischen den 4,4 m langen C-HR und den 4,6 m langen RAV4 muss doch noch ein SUV passen, dachte sich Toyota wohl und hat den Corolla Cross ersonnen. Dieser ist 4,46 m lang, die Ingenieure haben also gut gezielt. Mit dem bekannten Corolla gemein hat der Cross das Cockpit, die Karosserie an sich ist aber deutlich eigenständig. Die Antriebe kennt man auch aus dem Corolla. Die bekannten Toyota-Hybride mit einem 1,8 oder 2,0 l großen Vierzylinder plus E-Antrieb stehen zu Wahl, die Systemleistungen betragen 140 oder 197 PS. Den stärkeren Antrieb kann man auch mit einem Allradantrieb ordern, der nicht über eine Kardanwelle realisiert wird, sondern über einen gesonderten Elektromotor an der Hinterachse, der mit 41 PS die Traktion des Toyota erhöht. Die Maximalleistung bleibt aber bei 197 PS. Im Test haben wir die stärkere Version mit Frontantrieb, die stets genügend Leistung bereitstellt und insbesondere beim Anfahren mit ihrer spontanen E-Power gefällt. Bei höheren Geschwindigkeiten und Lasten dreht der Benziner mit konstanter hoher Drehzahl, dröhnt dabei in den Ohren und kribbelt in den Fingerspitzen. Diesen Gummiband-Effekt kennt man von den Toyota-Hybriden und es hat sich in den letzten Jahren schon gebessert, dennoch: Am besten fährt man den Hybrid entspannt und dann auch überraschend oft rein elektrisch. Ein besonderes Augenmerk haben die Japaner auf die Sicherheitsausstattung gelegt, denn die Armada an Assistenten, die der Corolla Cross schon serienmäßig mitbringt, ist beeindruckend. Da auch das Fahrverhalten unaufgeregt ist, und sich der Japaner für rund 40.000 Euro bis auf die im Detail nicht komplett durchdachte Bedienung keine großen Schnitzer leistet, kann man den Corolla Cross durchaus empfehlen - ob es nicht auch der normale Corolla als Kombi mit praktischerem Kofferraum für weniger Geld sein kann, muss jeder für sich entscheiden. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, Citroen C4, Dacia Duster, Ford Kuga, Kia Niro, Seat Ateca, VW T-Roc.

- +** viel Kopf- und Beinfreiheit im Innenraum, lange Garantielaufzeit, viele Sicherheitsassistenten
- hohe Kaskoeinstufung, teils einfache Materialien im Innenraum, nur 750 kg Anhängelast, mäßige Bremsleistung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Der Corolla Cross ist vernünftig verarbeitet, im Detail und auch mit Blick auf einige Konkurrenten 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 sind okay, mehr aber nicht. Im Innenraum könnte mancher Grat an Kunststoffteilen sorgfältiger entfernt oder die Motorhaube mit Gasdruckfedern statt mit einem Haltestab versehen sein. Auch beim Material wurde

3,4 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,4 l Super auf 100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 43 Liter Tank eine theoretische Reichweite von ordentlichen 795 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 514 kg – das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine Kunststoffreling, die aber nicht stabil genug ist, um Dachträger aufzunehmen. Unter vier Klappen in der Reling findet man aber Gewinde, die man zur Befestigung von Dachträgern nutzen kann. Die erlaubte Dachlast beträgt 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf ebenfalls 75 kg betragen. Mit 4,46 Meter Länge und 2,1 Meter Breite (inkl. Außenspiegel) ist der Corolla auch als Cross nicht unpraktisch groß. Der Wendekreis beträgt 11,2 m.

⊖ Wenn ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er nur 750 kg wiegen - unabhängig davon, ob er über eine eigene Bremse verfügt. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen. Reserve- oder Notrad gibt es ebensowenig wie Wagenheber oder Radmutter-schlüssel. Es fehlt ein effektiver Fehlbetankungsschutz.

3,3 Licht und Sicht

Das Ende der Motorhaube entzieht sich zwar dem Blick des Fahrers, das Heck lässt sich aber ganz gut abschätzen. Niedrige Hindernisse hinter dem Auto sind durch das hohe Heck nicht gut zu sehen. Serienmäßig kommt der Corolla Cross Team Deutschland mit einer Rückfahrkamera und Parksensoren an Front und Heck. Ein Parkassistent ist der höheren Lounge-Ausstattung vorbehalten, genauso wie ein 360-Grad-Kamerasystem. Die bei allen Corolla Cross serienmäßigen LED-Scheinwerfer kommen ohne Abbiege- oder Kurvenlicht, ohne Reinigungsanlage und ohne automatische Leuchtweitenregulierung - das ist schwach. Die Ausleuchtung geht in Ordnung, der Scheinwerferkegel könnte aber heller sein. Zumindest ist ein statischer Fernlichtassistent dabei. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es

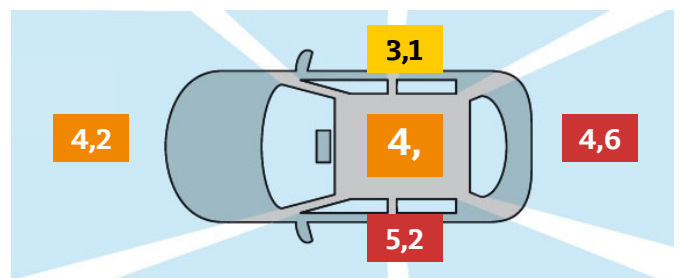
gespart. Die Schäumung der oberen Türbrüstung ist die Bezeichnung fast nicht wert und im Gegensatz zum letztmals bei uns getesteten Standard-Corolla kommt der Cross bei den hinteren Türen gleich ganz ohne Schäumung aus. Auch der Dachhimmel ist bei vielen Konkurrenten in der Kompaktklasse deutlich wertiger. Insgesamt passt die Anmutung zwar, ein Kaufargument erarbeitet sich der Crossover hier aber nicht.



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten. Die serienmäßige Rückfahrkamera schafft Abhilfe.

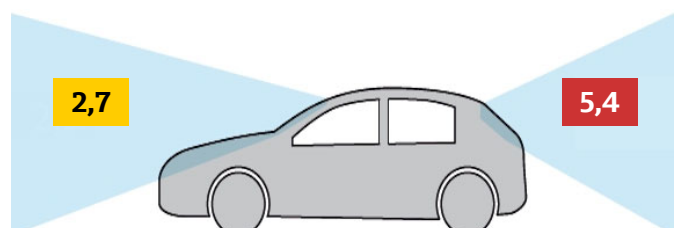
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



diese Funktion ebenso wenig wie zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern würden.

⊖ Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnlinkanlage deaktiviert. Die ADAC Rundumsichtmessung offenbart,

2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank der angemessen dimensionierten Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Vordersitze sind in der untersten Einstellung für den Zustieg auf sehr guter Höhe (53 cm über der Straße). Der Schweller ist auch beim Cross nicht besonders hoch und zudem schmal. 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 außen Sitzenden. Das optionale schlüssellose Zugangssystem des Testwagens funktioniert gut, ist aber nur unzureichend gegen Diebstahl gesichert: Es lässt sich mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten. Mehr Informationen zum Thema unter www.adac.de/keyless. Zumindest kann man das System beim Absperren des Autos einmalig deaktivieren. Es ist dann bis

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt angesichts der Fahrzeuglänge von unter 4,50 m annehmbar aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 415 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 595 l oder alternativ neun handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 830 (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.385 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Damit hat der Cross bei voller Ausnutzung des Laderaums etwas mehr und unter Beschränkung auf das Standardvolumen etwas weniger Stauraum als ein Corolla Touring Sports, also die Kombivariante.

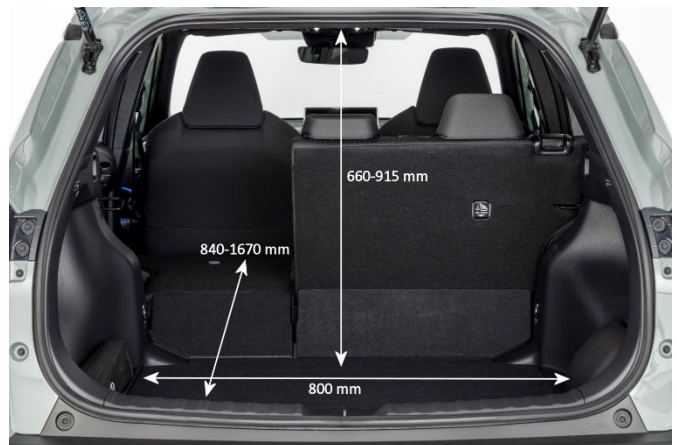
3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, einen elektrischen Antrieb gibt es gegen Aufpreis. Ab 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt 73 cm und damit 10 cm höher über der Straße als beim Standard-Corolla. Innen ergibt sich eine 10 cm hohe Stufe zum Ladeboden. Auch das Rollo zur Kofferraumabdeckung ist beim Corolla Touring Sports besser durchdacht, denn bei diesem lässt es sich unter dem Ladeboden verstauen.

⊖ Beim Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe. Der Kofferraum wird von nur einer Lampe und damit zu schwach ausgeleuchtet.

dass der Blick nach draußen vor allem durch breite hintere Dachsäulen eingeschränkt wird - ansonsten sind die Säulen nicht allzu voluminös ausgeführt.

zum nächsten Entriegeln außer Funktion. Alternativ findet man im Fahrzeugmenü auch die Möglichkeit, die Keyless-Funktion dauerhaft zu deaktivieren. Auch einen Bewegungssensor hat Toyota verbaut: Wenn der Schlüssel eine Zeit lang nicht bewegt wird, schaltet sich sein Funksignal ab und man kann das System nicht mehr überlisten, bis der Schlüssel wieder bewegt wird. Nichtsdestotrotz ist die Diebstahlsicherheit ungenügend, denn technisch gesehen kann man ein Keyless-System durchaus so sicher gestalten, dass das Auto von einem Reichweitenverlängerer nicht geknackt werden kann. Manche andere Hersteller verbauen solch elaborierte Systeme.



Der Kofferraum mit 415 Liter Volumen bietet genügend Platz für das Gepäck oder den täglichen Einkauf.



Die Ladekantenhöhe von 73 cm macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Dafür muss man an Hebeln oben an den Lehnen ziehen. Vom Kofferraum aus geht das nur, wenn man groß gewachsen ist. Beim Zurückklappen der Lehnen muss man darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen,

weil sie davon Schaden nehmen können. Es gibt vier Verzurrösen im Kofferraum, die man aber schwerlich für ein Netz am Kofferraumboden nutzen kann, da sie zu hoch liegen. An den Seiten findet man ein Ablagefach und zwei Taschenhaken.

2,4 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Das Cockpit kommt fast 1:1 aus dem kürzlich überarbeiteten Standard-Corolla, nur im Bereich vor dem Getriebewählhebel weichen sie etwas voneinander ab. Der Innenraum ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System Smart Connect gebündelt sind. Das dazugehörige, 10,5 Zoll große Touchdisplay ist in ordentlicher Höhe positioniert, aber nicht zum Fahrer geneigt. Leider hat Toyota bei der Einführung des neuen und größeren Touchscreens in die Corolla-Modelle den Drehknopf zur Lautstärkeregelung eingespart. Vielmehr muss man nun Tasten unter dem Touchscreen drücken. Immer noch besser als rückmeldungsarme Touchflächen, aber dennoch ein Rückschritt. Die Bedienung des Infotainment-Menüs erfordert eine zielgenaue Betätigung der Schaltflächen. Was vor allem stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens, sondern muss sich durch das Menü im Kombiinstrument hangeln. Und dort wird es unübersichtlich, zudem sind die deutschen Übersetzungen mancher Funktionen und Menüpunkte krude. Auch die Sprachbedienung, mit der einige Funktionen steuerbar sind, drückt sich manchmal sperrig aus. Das digitale Kombiinstrument liegt im Sichtfeld des Fahrers, lässt sich einwandfrei ablesen und bietet verschiedene Ansichten. Anders als bei anderen Hybriden gibt es beim Corolla einen

Drehzahlmesser - den man in den Tiefen des Menüs aber erstmal aktivieren muss. 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.



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

2,1 Multimedia/Konnektivität

Der Corolla Cross Team Deutschland kommt serienmäßig mit dem Multimediasystem Toyota Smart Connect. Außer einem analogen und digitalen Radio stehen noch Bluetooth und eine USB-Schnittstelle zur Verfügung, um Audioinhalte an das JBL-Soundsystem mit acht Lautsprechern zu schicken. Ein Online-Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsdaten ist ebenfalls an

Bord, zudem noch eine induktive Ladeschale. Seine Smartphone-Apps bekommt man per Android Auto (kabelgebunden) oder Apple CarPlay (mit oder ohne Kabel) auf den Touchscreen. Über die Toyota Smart Connect-App kann man auf einige Fahrzeugdaten aus der Ferne zugreifen, zudem einfache Befehle wie solche zur Ver- und Entriegelung ans Auto schicken.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot fällt vorn recht großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von etwa 1,95 Meter finden bequem Platz für die Beine, über dem Scheitel ist da dann auch Luft. Da das Armaturenbrett ziemlich wuchtig wirkt und die Seitenlinie

eher hoch ist, ist der Toyota gefühlt kein Raumriese. Den Eindruck verstärkt der dunkle Dachhimmel - optional lässt ein Panorama-Glasdach noch mehr Licht in den Wagen.

2,3 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Menschen eingestellt, reicht der Fußraum dahinter für an die zwei Meter große Passagiere. Auch nach oben hin bietet der Cross entsprechend viel Platz. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert.

3,5 Innenraum-Variabilität

Jeder der außen sitzenden Passagiere hat einen Becherhalter zur Verfügung, Türfächer gibt es aber nur vorn, zudem bekommt man da auch Flaschen 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.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz.

Die Größe des Handschuhfachs geht in Ordnung, eine Beleuchtung oder ein Schloss würden ihm aber noch gut stehen.

2,9 KOMFORT

2,8 Federung

Der Toyota Corolla Cross bietet mit seinem Standardfahrwerk eine gelungene Abstimmung, erreicht aber nicht ganz die Bandbreite mancher Konkurrenten aus der Kompaktklasse, die gern auch mal mit adaptiven oder verstellbaren Dämpfern aufwarten. Trotzdem: Mit dem Cross kommt man gut durch den

Alltag. In der Stadt spricht er nicht übertrieben spröde an und auf der Landstraße er überrollt Bodenwellen satt und ohne viel Aufhebens. Auf der Autobahn gefällt das Fahrwerk am besten, insbesondere da es auch bei hohen Tempi sogar mit Querfugen sorgsam umgeht.

3,1 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, beim Beifahrersitz ist nicht einmal eine Höheneinstellung möglich. Vorn und hinten gibt es eine Mittelarmlehne.

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

3,4 Innengeräusch

Im Vergleich zum Standard-Corolla sorgt die höhere Karosserie für deutlich merklichere Windgeräusche. Abrollgeräusche sind präsent, dominieren die Akustik aber nicht. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 69,6 dB(A).

⊕ Rein elektrisch betrieben - 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.

⊖ Unter höherer Last wandert die Drehzahl, wie bei stufenlosen Getrieben üblich, zackig nach oben und verharrt dann dort, bis die gewünschte Geschwindigkeit erreicht ist. Für die Ohren ist dies kein Genuss, obwohl Toyota seit den ersten Hybrid-Modellen schon merklich Weiterentwicklung betrieben hat und der Antriebsstrang akustisch verbessert wurde.

2,4 Klimatisierung

⊕ Jeder Corolla Cross hat serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit in drei Stufen einstellbarer Intensität an Bord. Die vorderen Sitze und das Lenkrad sind ohne Aufpreis beheizbar.

⊖ Die äußeren Lüftungsdüsen im Armaturenbrett bieten keine von der Strömungsrichtung unabhängige Intensitätseinstellung.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ 197 PS produziert der Hybrid maximal, ein strammer Wert in der Kompaktklasse. Toyota gibt für den Sprint auf 100 km/h eine Zeit von 7,7 s an. Abgeregelt ist der Corolla Cross bei 180 km/h. Auch die Messungen im Rahmen des ADAC Autotest zeugen vom Potential des Antriebs. Der Zwischensprint von 60

auf 100 km/h ist in 4,6 s abgehandelt, von 80 auf 120 km/h dauert es 5,6 s. 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 deutlich unter einer Sekunde ist diese Disziplin erledigt.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wenn einem im Corolla Cross 2.0 Hybrid etwas Spontanität im Antritt fehlt, die im Normal-Modus irgendwo in der komplexen Steuerung des Planetengetriebes verloren geht, sollte man den Sport-Modus ausprobieren. In diesem wirkt der Wagen deutlich lebendiger. Ausnahme: Das Anfahren ist immer sehr spontan möglich, man kann etwa

Kreuzungen zügig überqueren. Insgesamt aber ist der Corolla auch mit dem starken Hybridantrieb ein eher gemüthlicher Zeitgenosse. Hält sich der Benzinmotor in höheren Drehzahlregionen auf, was "dank" des stufenlosen Getriebes nicht selten vorkommt, dröhnt er vernehmlich. Auch sind ihm Vibrationen kein Fremdwort, hier übertreibt er aber nicht.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und geschmeidig. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie ist für kurze Strecken (etwa ein bis zwei Kilometer) im unteren Geschwindigkeitsbereich ein rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten oder wenn man einfach eine stärkere Rekuperation wünscht, gibt es

noch den "B-Modus", den man über den Getriebewählhebel ansteuern kann. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei, es sind nur leichte Rucke zu spüren, wenn sich der Verbrenner zu- oder abschaltet. 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.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Corolla ist auch als Cross fahraktiv und sicher. Den ADAC Ausweichtest besteht er mit einem leicht drängenden Heck, das zur Not vom ESP bedarfsgerecht eingefangen wird. Das ESP brummt dabei vernehmlich, was der Funktion keinen Abbruch tut. Auf öffentlicher Straße fällt weder eine besondere

Spurrinnenempfindlichkeit auf, noch sind die Lastwechselreaktionen in Kurven kritisch. Hier zahlt sich die offensichtlich sorgfältige Abstimmung des Fahrwerks aus.

2,3 Lenkung

⊕ Wie auch schon beim normalen Corolla gefällt beim Cross die Lenkung. Zwar wirkt der höhergelegte Crossover beim Lenken um die Mittellage etwas undefiniert, aber dennoch lässt sich der Toyota stets genau platzieren und reagiert zudem nicht übernervös auf Lenkmanöver. Von Anschlag zu Anschlag genügen etwas mehr als zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

3,5 Bremse

37,6 Meter Bremsweg aus 100 km/h sind heutzutage kein guter Wert mehr. Das Bremsgefühl ist etwas synthetisch, wie bei vielen Hybriden üblich: Das Zusammenspiel von Rekuperation und mechanischer Bremsanlage sowie der Übergang zwischen beiden stellt an die Entwickler hohe Ansprüche.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Toyota Corolla Cross ist in den beiden höheren Ausstattungsvarianten Team Deutschland und Lounge schon serienmäßig mit bemerkenswert vielen Assistenzfunktionen ausgestattet. Ein Notbremsassistent mit Kollisionswarner ist Serie, dieser ist auch für Kreuzungssituationen ausgelegt. Bis 80 km/h können auch Fahrradfahrer und Fußgänger erkannt werden. Wenn auf der eigenen Fahrspur genug Platz ist, unterstützt ein Ausweichassistent dabei, um ein Hindernis herum zu lenken. Selbst ein Geschwindigkeitslimiter, ein Tempomat und ein adaptiver Geschwindigkeitsassistent sind dabei. Von der Frontkamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für die Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Zudem warnt der Corolla Cross Team Deutschland ohne Aufpreis auch vor Autos im toten Winkel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren - hier bremst er sogar automatisch bei erkannter Gefahr. Auch wenn sich beim Rangieren ein Hindernis im Weg befindet, kann der Toyota automatisch bremsen. Öffnet man von innen die Tür und die Systeme erkennen von hinten ankommenden Verkehr, wird man gewarnt. Ein aktiver Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner sind auch an Bord. Reagiert man als Fahrer überhaupt nicht mehr, geht das System von einem medizinischen Notfall aus und bringt das Auto in der eigenen Spur mit aktivierter Warnblinkanlage zum Stehen. Zudem werden die Türen entriegelt, damit man an den wohl hilfsbedürftigen Fahrer herankommt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der neue Corolla Cross 85 Prozent der möglichen Punkte und damit ein gutes Ergebnis (Test November 2022). Der Toyota hat einen Knieairbag für den Fahrer, Seiten- und Frontairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Zudem schützt noch ein Centerbag zwischen den beiden Vordersitzen. Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis etwa 1,90 Meter. Nach einem Unfall werden - wenn technisch noch möglich -

die Fahrzeugbremsen aktiviert, um die Gefahr eines Folgeunfalls zu verringern.

⊖ Hinten schützen die Kopfstützen die Passagiere nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 Meter effektiv. Warndreieck und Verbandkasten liegen unter dem Kofferraumboden, dort sind sie bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar.

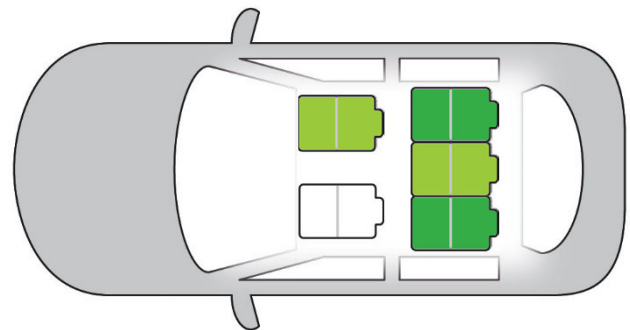
2,1 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Corolla Cross im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 83 Prozent. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf eben diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden.

⊖ Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, da es dort keine Isofix-Halterungen gibt und die Gurtanlenkpunkte ungünstig sind. Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu einfach bedienbar - eben auch von den Kindern selbst.

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)

1,8 Fußgängerschutz

⊕ 87 Prozent der Punkte erreicht der Toyota bei den Crashtests für seinen Fußgängerschutz, ein außergewöhnlich gutes Ergebnis. Zusätzlich kann der serienmäßige

Notbremsassistent auch Radfahrer und Fußgänger erkennen, um nach Möglichkeit Personenunfälle zu verhindern.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Corolla Cross 2.0 Hybrid bei durchschnittlich 5,4 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer. Das bedeutet eine CO₂-Bilanz von 147 g/km. Dafür erhält der Crossover 34 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 4,0,

außerorts 4,7 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,5 Liter Super pro 100 km. Man sieht: Bewegt man den Toyota auf Stadt- und Landstraßen, kann man leicht einen Verbrauch zwischen 4 und 5 l/100km erzielen.

1,2 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel des Ecotest erreicht der Corolla Cross 2.0 Hybrid 48 von 50 möglichen Punkten. Schuld an der minimalen Abwertung sind zum einen ein für unsere strengen Grenzwerte leicht zu hoher Partikelaustritt, zum anderen ein unter

Volllast ansteigender CO-Ausstoß. Durch die insgesamt erzielten 82 Punkte ergattert der Hybrid dennoch locker den vierten Stern im ADAC Ecotest.

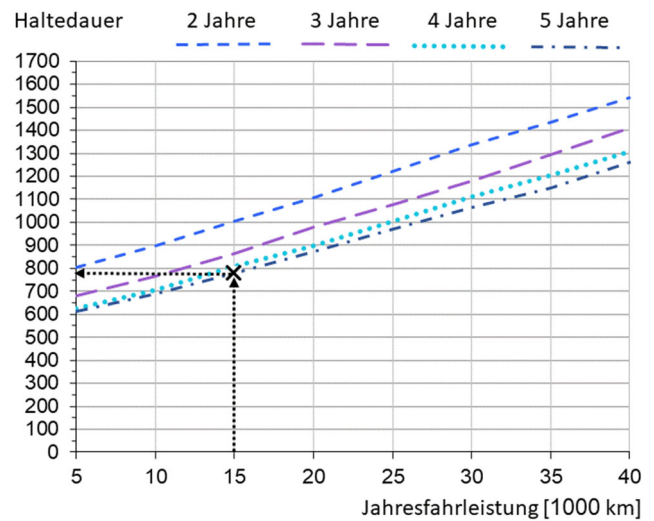
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ In der zweithöchsten Ausstattungslinie Team Deutschland kostet der Zweiliter-Hybrid mindestens 39.650 Euro. Optionen gibt es nicht viele, eigentlich nur ein Premium-Paket für 1.490 Euro, bestehend aus Panoramaglasdach, elektrischer Heckklappe und einem Navigationssystem, das dann nicht nur online, sondern auch offline Karten parat hat. Unser Testwagen hat dieses nicht an Bord. Wie üblich kosten Sonderlackierungen noch extra, so etwa auch der urban khaki genannte Farbton des Testwagens. Drei Jahre allgemeine Fahrzeuggarantie bis 100.000 Kilometer ist dabei, auf die Hybrid-Komponenten geben die Japaner fünf Jahre Garantie, ebenfalls bis 100.000 Kilometer. Wenn man das Auto beim Toyota-Vertragshändler warten lässt, verlängert sich die Garantie automatisch auf bis zu 10 Jahre oder 160.000 km. Die Haftpflichtversicherung kommt mit Klasse 15 sehr günstig, die Teil- und Vollkaskoversicherung in den Klassen 23 bzw. 26 geht aber nicht als Schnäppchen durch.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 777 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8 Hybrid	2.0 Hybrid
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1987
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	145 (197)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./3600	n.b./4400
0-100 km/h [s]	9,4	7,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3 S	5,1 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	119	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	15/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	84	78
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	775
Preis [Euro]	35.490	39.650

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

Voll-Hybrid (4-Zylinder-Benziner/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.987 ccm
Leistung	145 kW/197 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.460/1.825/1.620 mm
Leergewicht/Zuladung	1.575/395 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	414/1.333 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95V
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Maxx050
Wendekreis links/rechts	11,1/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,0/4,7/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	127 g/km (WTW* 147 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	1.456/514 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/830/1.385 l

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

Betriebskosten	137 Euro	Werkstattkosten	77 Euro
Fixkosten	133 Euro	Wertverlust	430 Euro
Monatliche Gesamtkosten	777 Euro		
Steuer pro Jahr	78 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/26/23		
Basispreis Corolla Cross 2.0 Hybrid Team Deutschland	39.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.10.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.996 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. * 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	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie//Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
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 (abnehmbar)	890 Euro
Metalllackierung	ab 740 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.490 Euro (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	3,4	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	3,5
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	1,8
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	1,9
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	2,6
Federung	2,8	Schadstoffe	1,2
Sitze	3,1		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	2,4		

Stand: März 2023

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.