



## Toyota Corolla Touring Sports 1.8 Hybrid Team Deutschland

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Der Toyota Corolla zählt international zu den Bestsellern im Segment der kompakten, unteren Mittelklasse. Mit dem Touring Sports kombiniert Toyota die typischen Attribute dieses Segments mit einem ausgewogenen Fahrverhalten, einem erhöhten Lade-Nutzwert und den Vorteilen einer (Voll-) Hybridisierung. Zum Modelljahr 2023 erfährt die Corolla-Reihe nach der letzten Überarbeitung 2019 ein umfassendes Facelift. Dabei wurde neben kleineren Design-Anpassungen im Exterieur (Kühlergrill, Scheinwerfer, Heckstoßstange und Felgen) ein erhöhtes Augenmerk auf die Weiterentwicklung der Sicherheitsausstattung und die Digitalisierung des Innenraums (u.a. Over-the-Air-updatefähig) gelegt. Hier dominieren nun ein großzügig dimensioniertes und hochauflösendes Touchdisplay und ein umfangreich konfigurierbares, digitales Kombiinstrument. Die Bedienung des Corolla ist erfreulicherweise gut zwischen einer Eingabe via Touch und haptischen Tasten (Lenkrad, Klimaautomatik) ausbalanciert, wird aber durch teils verschachtelte Menüstrukturen im Infotainment- und Instrumentenmenü erschwert. Auf technischer Seite bietet die Modellüberarbeitung bei der getesteten Basismotorisierung einen Leistungszuwachs von 122 auf 140 PS. Während sich die Leistungsdaten auf dem Papier verbesserten, zeigt sich die Motor-Getriebekombination weiterhin – und vor allem beim Bewältigen von Steigungen – akustisch angestrengt und zeitweise aufdringlich. Im Weiteren schränkt der Hersteller die Nutzung von Kindersitzen auf dem Beifahrersitz deutlich ein, was dem ansonsten guten Nutzwert des Corolla Touring Sports etwas entgegenspielt. In Summe lässt sich dennoch eine positive Weiterentwicklung erkennen, was sich aber auch in einem deutlichen Preissprung zum Vorgängermodell von etwas über 4.000 Euro ausdrückt. **Konkurrenten:** u.a. Opel Astra Sports Tourer, Renault Mégane Grandtour, VW Golf Variant.

- +** umfangreiche Sicherheitsausstattung in der Serie, Lenkung und Fahrwerk ausgewogen abgestimmt, Kofferraum mit hohem Nutzwert, bis zu zehn Jahre Herstellergarantie
- Motor-Getriebekombination wirkt zuweilen akustisch angestrengt, deutliche Einschränkungen für Kindersitze auf Beifahrersitz, erhebliche Preissteigerung zum Vorfacelift, geringe Anhängelast

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,5

### Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,3
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,7
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,9 Verarbeitung

Der Corolla ist vernünftig 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

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,0 l Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich mit dem kleinen 43 l Tank eine theoretische Reichweite von ordentlichen 860 Kilometern. Die maximale mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 433 kg – das reicht für vier Leute und etwas Gepäck, viel mehr aber nicht. Auf dem Dach gibt's beim Kombi außer in der Grundausstattung eine Reling, die man mit bis zu 75 kg belasten darf. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf ebenfalls 75 kg betragen. Mit 4,65 m Länge und 2,1 m Breite (inkl. Außenspiegel) ist

### 3,0 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung offenbart, dass der Blick nach draußen vor allem durch die breiten hinteren Dachsäulen eingeschränkt wird – ansonsten sind die Säulen nicht allzu voluminös ausgeführt.

Das Ende der Motorhaube entzieht sich zwar dem Blick des Fahrers, dafür lässt sich das Heck aber gut abschätzen. Niedrige Hindernisse dagegen, sind hinter dem Auto durch das hohe Heck nicht gut zu sehen. Serienmäßig kommt der Corolla Team Deutschland zwar mit einer Rückfahrkamera (deren Kamerabild im Kontrast zum hochauflösenden Zentralmonitor deutlich geringer auflöst), aber ohne Parksensoren. Diese lassen sich im Rahmen eines Pakets hinzukaufen oder separat nachrüsten.

Die beim Team Deutschland serienmäßig verbauten LED-Scheinwerfer müssen ohne Abbiege- oder Kurvenlicht, ohne



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

Karosserie okay, mehr aber nicht. Im Innenraum könnte mancher Grat an Kunststoffteilen (Türverkleidung zweite Sitzreihe) sorgfältiger entfernt oder die Motorhaube mit Gasdruckfedern statt mit einem Haltestab versehen sein.

der Corolla auch als Touring Sports noch nicht unpraktisch groß. Der Wendekreis beträgt 11,7 m.

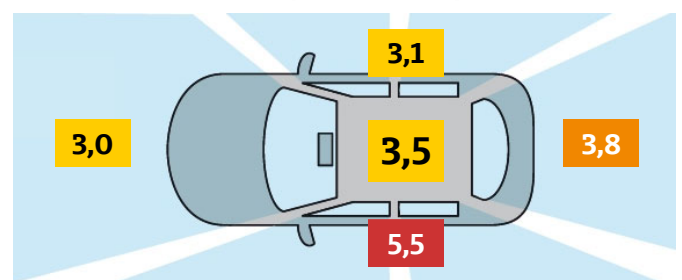
⊖ Wenn ein Anhänger mitgenommen werden soll, darf er nur 750 kg wiegen – falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 450 kg schwer sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen.

Reinigungsanlage und ohne automatische Leuchtweitenregulierung auskommen – das ist schwach. Zumindest ist ein statischer Fernlichtassistent dabei. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

⊕ Die Abblendfunktion des Innenspiegels kann manuell deaktiviert werden.

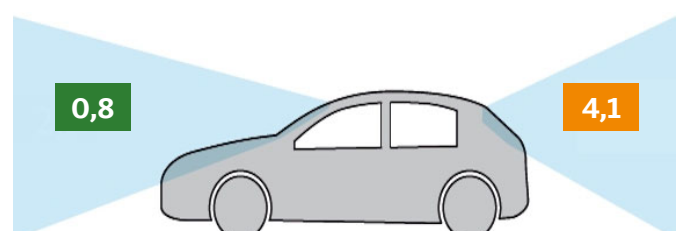
### Rundumsicht

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.



⊖ Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnlinkanlage deaktiviert.

## 2,9 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 recht niedrig (41 Zentimeter über der Straße). Der Schwel-ler ist 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 außen Sitzenden.

## 1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt groß aus, auch größere Kombis bieten nicht immer mehr Stauraum. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 480 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 620 l oder alternativ zehn handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 815 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.305 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, einen elektrischen Antrieb gibt es aber nicht; außer für die Topversion Corolla Lounge.

Ab 1,88 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt nur 64 cm über der Straße und eben zum Ladeboden – damit kann man arbeiten. Bringt man den Kofferraumboden in die untere Stellung, hat man innen eine Stufe von 8 cm. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen. Auch über das Rollo zur Kofferraumabdeckung hat man sich Gedanken gemacht. Es lässt sich unter dem Ladeboden verstauen, zudem ist ein Trennnetz serienmäßig. Dieses kann man auf Höhe der B- oder C-Säule einhängen.

⊕ Besonders positiv fällt die Laderraum-Beleuchtung mittels zwei LED-Lichtleisten an den Seiten des Laderraums auf.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Dafür muss man entweder am Hebel im Kofferraum ziehen oder oben an den Lehnen einen Taster

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](http://www.adac.de/keyless). Zumindest kann man das System beim Absperren des Autos deaktivieren. Es ist dann bis zum nächsten Entriegeln außer Funktion.



Gute 480 l Volumen stehen im Touring Sports für das Gepäck zur Verfügung.



Mit ca. 64 cm liegt die Ladekante auf einem angenehm niedrigen Niveau.

drücken – dann fallen die Lehnen dank integrierter Federn selbstständig um. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. Es gibt vier

Verzurrösen im Kofferraum, zum Beispiel, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen. An den Seiten findet man pro Seite ein Ablagefach und zwei Taschenhaken.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Der Innenraum ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System Smart Connect gebündelt sind. Das mit der Modellpflege eingezogene, 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 den Drehknopf zur Lautstärkeregelung eingespart. Stattdessen muss man nun Tasten unter dem Touchscreen drücken. Diese sind zwar 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 Fahrzeug-einstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens. Man muss sich stattdessen durch das Menü der neuen 12,5 Zoll großen, digitalen Instrumentenkombination 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 weitestgehend im freien 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 Grundinformationen an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert. Das Klimabedienteil ist etwas tief verbaut, aber übersichtlich gestaltet und mit klaren Tastenbeschriftungen versehen.

⊖ Das Infotainment-System nimmt über den zentralen Touch-Monitor sporadisch Eingaben nicht korrekt an. So kann es passieren, dass Schaltflächen vereinzelt nicht reagieren oder Scroll-Bewegungen nicht bzw. nur hakelig umgesetzt werden.



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

### 2,1 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattungsvariante Team Deutschland kommt der Corolla serienmäßig mit dem Multimediasystem Toyota Smart Connect. Außer einem analogen und digitalen Radio stehen noch eine Bluetooth- und eine USB-Schnittstelle zur Verfügung, um Audioinhalte an das 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 lassen sich einfache Befehle ans Fahrzeug schicken (Ver- und Entriegelung, Warnblinkanlage, Fahrzeugstandort bestimmen).

### 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot fällt vorn recht großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von etwa 1,95 m 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.

### 3,2 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht der Fußraum dahinter für an die 1,95 m große Passagiere. Die Kopffreiheit ist aber etwas geringer, hier geht man schon ab etwa 1,85 m mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng – nur für kurze Strecken empfehlenswert.

### 3,6 Innenraum-Variabilität

Es gibt je zwei Becherhalter vorne und hinten. Alle Türen haben Türfächer, wobei die hinteren keinen Platz für Trinkflaschen bieten, sondern nur als kleinere Staufächer fungieren. Ansonsten gibt es ein Fach unter der Mittelarmlehne (Armauflage schließt ungedämpft) und eine kleine Ablage vor dem Gangwahlhebel. Besonderheiten wie Stauraum unter den Sitzen oder auch von vielen Autos gewohnte Kleinigkeiten wie einen Kartenhalter an der Sonnenblende bietet der Toyota nicht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

## 2,8 KOMFORT

### 2,7 Federung

Der Corolla ist nicht nur vom Design her sportlich orientiert, auch die Fahrwerksabstimmung hat sportliche Tendenzen mit auf den Weg bekommen. Angenehm, dass dennoch Rücksicht auf das Komfortbedürfnis der Käufer genommen wurde. Der Toyota bietet mit seinem Standardfahrwerk eine gelungene Abstimmung, erreicht aber nicht ganz die Bandbreite mancher

Konkurrenten aus der Kompaktklasse. Trotzdem: Mit dem Corolla kommt man gut durch den Alltag. In der Stadt spricht er nicht übertrieben spröde an und auf der Landstraße überrollt er 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. Vorn und hinten gibt es eine Mittelarmlehne, die vordere ist in

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

### 3,7 Innengeräusch

Wind- und Fahrgeräusche sind im Corolla präsent, dominieren die Akustik aber nicht. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 70,6 dB(A).

⊕ Rein elektrisch betrieben – kurze Strecken sind zwischendurch möglich – ist der Antriebsstrang sehr leise; so stromert man ruhig in der Stadt umher. Springt der Verbrenner an, bleibt dieser auch 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.

## 2,3 Klimatisierung

⊕ Der Corolla Team Deutschland hat serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit in drei Stufen einstellbarer Intensität an Bord. Die vorderen Sitze und das Lenkrad sind ohne Aufpreis beheizbar. Ebenfalls Serie sind die getönten Scheiben hinten.

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

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,4 Fahrleistungen

Der Corolla wirkt ausreichend aber nicht kräftig motorisiert. Wenig dynamisch zeigt er sich bei Überholvorgängen von 60 bis 100 km/h, die er im Mittel in 6,6 Sekunden absolviert. In Summe reicht die Kraftentfaltung für alltägliche Fahraufgaben gut aus, wobei vor allem Steigungen die Motor-Getriebe-Kombination schnell in höhere Drehzahlen zwingen.

⊕ Die Messwerte belegen, dass die Stärke des Corolla eher bei kurzen Beschleunigungsphasen in niedrigen Geschwindig-

keitsbereichen liegen, wie sie zum Beispiel beim Spurwechsel innerorts vorkommen. Hier liegt der Mittelwert für die Beschleunigung von 15-30 km/h bei dynamischen 1,4 s. Der Corolla profitiert in diesem Bereich deutlich von seinem E-Antrieb und spielt in der Liga kräftigerer Verbrenner. Den Standard-Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Toyota mit 9,2 Sekunden an. Ein ordentlicher Wert in seiner Klasse. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 180 km/h elektronisch begrenzt.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Auf spontane Gaspedaleingaben reagiert der Corolla dank unterstützendem Elektromotor in den meisten Betriebszuständen ohne große Verzögerung und durchaus dynamisch. Die Entfaltung der Kraft geschieht dabei gleichmäßig, aber nicht besonders agil. Im Sportmodus entfaltet der Corolla seine

Leistung williger, quittiert Beschleunigungsphasen dann aber umso mehr mit einer sehr präsenten Motorakustik. Andere Fahrzeuge dieser Klasse entfalten ihre Leistung akustisch weniger störend.

### 1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren und der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahren klappen spontan und geschmeidig. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie ist für kurze Strecken (etwa ein bis zwei Kilometer) ein rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsanforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten und auch für sportlich orientierte Fahrer gibt es

den S-Modus, bei dem man "Schaltbereiche" des Getriebes vorwählen und so den groben Übersetzungsbereich und die Motorbremswirkung beeinflussen kann.

Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei, es sind nur leichte Rucke zu spüren, wenn sich der Verbrenner zu- oder abschaltet. 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.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,3 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 Lastwechsel-

reaktionen in Kurven kritisch. Hier zahlt sich die offensichtlich sorgfältige Abstimmung des tendenziell sportlichen Fahrwerks aus.

## 2,3 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.

## 2,6 Bremse

35,2 m Meter Bremsweg aus 100 km/h sind ein ausreichend guter Wert. 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.

## 1,4 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Der Toyota Corolla Team Deutschland hat serienmäßig eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Ein Notbremsassistent mit Abstandswarner ist Serie, bis 80 km/h können auch Fahrradfahrer und Fußgänger erkannt werden. Selbst ein Geschwindigkeitslimiter, ein Tempomat und ein Abstandsregeltempomat sind dabei. Von der Frontkamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für die Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Zudem warnt der Corolla gegen Aufpreis auch vor Autos im toten Winkel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren – hier bremst er sogar automatisch bei erkannter Gefahr. Ein aktiver Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner sind auch an Bord. Zudem lassen sich die Assistenzsysteme durch Over-the-air-Updates auf aktuellem Stand halten.

### 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Corolla 95 Prozent der möglichen Punkte und damit ein richtig gutes Ergebnis (Test Mai 2019, baugleiches Modell). Der Toyota hat einen Knieairbag für den Fahrer, Seiten- und Frontairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis etwa 1,95 m. Ein automatisiertes Notrufsystem ist Serie.

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

## 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	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,5 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Corolla im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 84 Prozent. Isofix-Befestigungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhasen 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. Ist dies der Fall, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Für die Montage von Kindersitzen auf dem Beifahrersitz gibt es allerdings mitunter deutliche Einschränkungen.

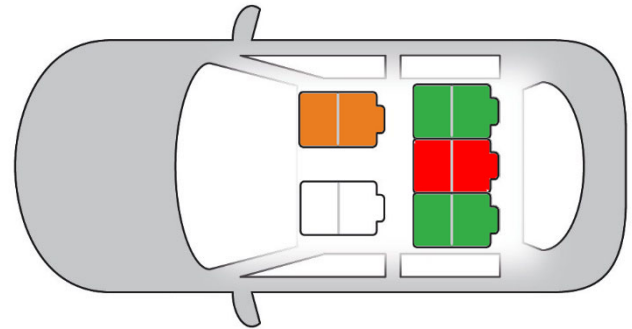
⊖ Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, da es dort keine Isofix-Halterungen gibt und die Gurtanlenkpunkte ungünstig sind. Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu einfach bedienbar - eben auch von den Kindern selbst.

## 1,9 Fußgängerschutz

⊕ 86 Prozent der Punkte erreicht der Toyota bei den Crashtests für seinen Fußgängerschutz, ein gutes Ergebnis. Zusätzlich kann der serienmäßige Notbremsassistent auch

### 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)

Radfahrer und Fußgänger erkennen, um nach Möglichkeit Personunfälle zu verhindern.

## 1,7 UMWELT/ECOTEST

### 2,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Corolla Touring Sports 1.8 Hybrid Team Deutschland bei durchschnittlich 5,0 l Superbenzin auf 100 Kilometer. Das bedeutet eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 138 g/km. Dafür erhält der Kombi 37 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts verbraucht der Testwagen 3,6, außerorts 4,6 und auf der Autobahn 6,8 l Super pro 100 km. Besonders positiv fällt die Rekuperationsstrategie des Corolla auf. Diese löst auf Grundlage von Navigationsdaten und vorausfahrender Verkehrsteilnehmer situationsgerecht die Rekuperation aus und gewinnt so noch mehr wertvolle Bremsenergie zurück.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des Ecotest erreicht der Corolla 49 von 50 möglichen Punkten. Durch die insgesamt erzielten 86 Punkte erreicht der Hybrid vier Sterne im ADAC Ecotest.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 2,5 AUTOKOSTEN

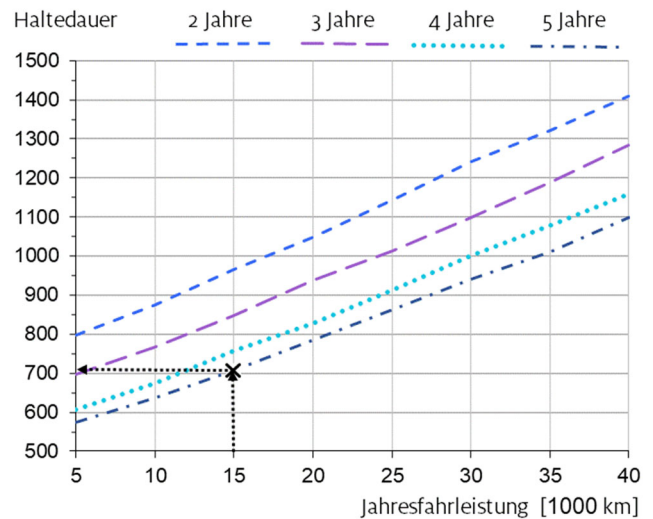
### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

In der Ausstattungslinie Team Deutschland, der mittleren von insgesamt fünf Varianten, kostet der 1,8-Liter-Hybrid mindestens 36.440 Euro. Der Testwagen mit Technik-Paket, Einparkhilfe und Multimedia-System Toyota Smart Connect Plus, kommt auf 38.780 Euro. In den ersten drei Jahren ab Zulassung gilt eine Neuwagengarantie, danach greift nach einer Inspektion durch Toyota automatisch die "Toyota-Relax-Garantie" für weitere sieben Jahre, sofern das Fahrzeug weniger als 160.000 km gelaufen ist.

Die Haftpflichtversicherung kommt mit Klasse 15 nicht allzu teuer, die Teil- und Vollkaskoversicherung liegen bei Klasse 23 bzw. 20.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 707 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Corolla Touring Sports 1.8 Hybrid Comfort	Corolla Touring Sports 2.0 Hybrid Business Edition
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1987
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	144 (196)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b.	n.b.
0-100 km/h [s]	9,2	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,6/4,6   S	4,4/4,4   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	100/100	100/100
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/23	15/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	46	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	676	693
Preis [Euro]	34.540	37.100

#### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zylinder Benziner/Elektro), Euro 6d	
Hubraum	1.798 ccm
Systemleistung	103 kW/140 PS
Systemdrehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	100 g
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17 W
Länge/Breite/Höhe	4.650/1.790/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.485/400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	596/1.606 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	England, Burnaston

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Falken ZIEX ZE914B
Wendekreis links/rechts	11,8/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	5,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,6/4,6/6,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	120 g/km (WTW* 138 g/km)
Reichweite	860 km
Innengeräusch 130 km/h	70,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.452/433 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	480/815/1.305 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>55 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>95 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>432 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	707 Euro		
Steuer pro Jahr	46 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/23		
Basispreis Corolla Touring Sports 1.8 Hybrid Team Deutschland	36.440 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.780 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.040 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	750 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	750 Euro° (Paket)

### 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/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro
Metalllackierung	740 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Mai 2023

Test und Text: Dipl.-Ing (FH) Andreas Milkutat