



Toyota Corolla 1.8 Hybrid Comfort

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (90 kW / 122 PS)

Auch beim neuen Corolla setzt Toyota vor allem auf Hybridisierung, nur der Einstiegsmotor ist ein konventioneller Turbobenziner mit 116 PS. Darüber rangieren zwei Hybride. Topmotor ist ein zwei Liter großer Benzin-Hybrid mit 180 PS Systemleistung, die schwächere Variante ist der getestete 1.8 Hybrid mit 122 PS. Dieser erreicht zwar bei weitem nicht die Fahrleistungen des stärkeren Modells, dem Spargedanken der Hybridtechnik trägt er aber Rechnung: Mit 4,6 Litern Super auf 100 Kilometer im Ecotest ist der Testwagen tatsächlich sparsam. Dazu sind die Abgase sehr gut gereinigt. Etwas konträr dazu ist die sportliche Erscheinung des Corolla, auch das Fahrwerk ist tendenziell straff, aber gelungen abgestimmt. Gelingen ist der kompakte Japaner auch in vielen anderen Punkten, vom Platzangebot vorn über die gute Fahrstabilität bis hin zur aktiven Sicherheit. Schade nur, dass manche Ausstattungen wie etwa der Totwinkel-Assistent für die Ausstattungslinie Comfort nicht verfügbar ist. Auch eine induktive Ladeschale fürs Smartphone oder ein stärkeres Soundsystem koppelt Toyota zwingend an eine höhere Ausstattung. So kann es dann durchaus Sinn machen, die 700 Euro Aufpreis für die Club-Ausstattung zu zahlen.

Als Corolla Comfort kostet der 1.8 Hybrid mindestens 27.290 Euro, auch als Club ist der Toyota da noch ein konkurrenzfähiges Angebot. **Konkurrenten:** u.a. Fiat Tipo, Ford Focus, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.

⊕ sparsamer Motor, gute Abgasreinigung

⊖ kein Totwinkel-Assistent, sehr geringe Anhängelast

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,5
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 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 Karosserie okay, mehr aber nicht. Im Innenraum könnte mancher Grat an Kunststoffteilen sorgfältiger entfernt oder die Motorhaube mit Gasdruckfedern statt mit einem Haltestab

3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 4,6 Litern Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich mit dem kleinen 43 Liter Tank eine theoretische Reichweite von sehr ordentlichen 935 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 420 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 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 breit ausgeführt.

Das Ende der Motorhaube entzieht sich zwar dem Blick des Fahrers, das Heck lässt sich aber ganz gut abschätzen. Serienmäßig kommt der Corolla Comfort zwar mit einer Rückfahrkamera, aber ohne Parksensoren. Diese lassen sich hinzu bestellen.

Die beim Comfort serienmäßigen LED-Scheinwerfer kommen ohne Abbiege- oder Kurvenlicht, ohne Reinigungsanlage und ohne automatische Leuchtweitenregulierung - schwach.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

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

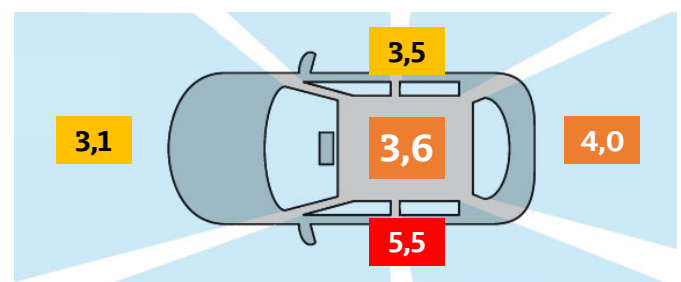
noch kompakt genug. Der Wendekreis beträgt 11,2 Meter.

⊖ Wenn ein Anhänger hinten dran sein 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, zumindest kann der Händler ein Notrad samt Wagenheber und Werkzeug bestellen und in die dafür vorgesehene Aussparung im Kofferraum legen.

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

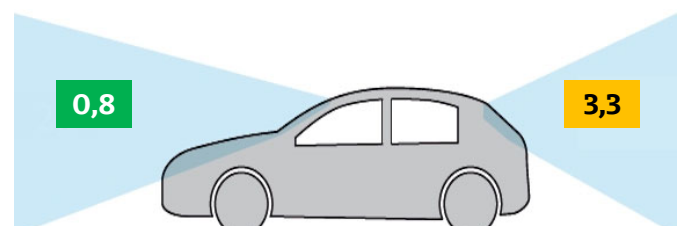
Rundumsicht

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 angemessen 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 außen Sitzenden. Für den Corolla Comfort ist das schlüssellose Zugangssystem nicht erhältlich, dafür muss man eine der höheren Ausstattungen wählen.

3,1 Kofferraum-Volumen

Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 325 Liter. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 430 Liter oder alternativ sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 605 (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.025 Liter (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

3,5 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, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt hohe 74 Zentimeter über der Straße und noch dazu 20 Zentimeter über dem Ladeboden: Sowohl beim Ein- als auch beim Ausladen muss man sein Gepäck kräftig anheben.



Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum des Corolla von klassenüblicher Größe.

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

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies gelingt per Hebel oben an der Lehne, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Man muss 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. Es gibt zwei Taschenhaken, aber keine seitlichen Fächer oder ähnliches im Kofferraum.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist - wie bei den meisten kompakten Schrägheckfahrzeugen - nur für die Kombivariante erhältlich.

2,8 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Der Innenraum kommt Kennern bekannt vor, der neue RAV4 etwa ist sehr ähnlich im Design.

Das Cockpit ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System Toyota Touch gebündelt sind. Das dazugehörige, acht Zoll große Touchdisplay ist in ordentlicher Höhe positioniert, aber nicht zum Fahrer geneigt. Zumindest verfügt das System anders als viele Konkurrenten über einen Drehregler zur Lautstärkeneinstellung. Die Bedienung 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.

Das Kombiinstrument liegt im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Anders als bei anderen Hybriden gibt es beim Corolla einen Drehzahlmesser, beim Corolla Comfort ist im Gegensatz zu den höheren Ausstattungen auch der Tacho analog ausgeführt - kein Nachteil. Der Bordcomputer

zeigt alle wichtigen Infos an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert, im Falle der Scheibenwischer aber nur gegen Aufpreis. 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.

3,1 Multimedia/Konnektivität

Der Corolla Comfort hat serienmäßig das Multimediasystem Toyota Touch an Bord. Außer einem analogen Radio stehen noch ein Klinkenstecker und eine USB-Schnittstelle zur Verfügung. Auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung ist dabei. Gegen Aufpreis bekommt man noch ein Navigationssystem oder auch digitalen Radioempfang. Eine induktive Ladeschale und das Soundsystem von JBL ist für die Ausstattung Comfort nicht erhältlich.

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

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

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 nicht unter. Ansonsten gibt es ein Fach unter der Mittelarmlehne und eine Ablage vor dem

2,8 KOMFORT

2,8 Federung

Der Corolla ist nicht nur vom Design her sportlich orientiert, auch die Fahrwerksabstimmung hat sportliche Tendenzen mit auf den Weg gekommen. 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



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

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

Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert.

Schaltknäuf. 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.

Corolla kommt man gut durch den Alltag. In der Stadt spricht er nicht übertrieben spröde an und überrollt Bodenwellen auf der Landstraße 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.

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 optional, 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 Lehne und die Sitzfläche kaum konturiert sind und nur wenig Oberschenkelauflage 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 68,5 dB(A).

⊕ Rein elektrisch betrieben - kurze Strecken sind zwischendurch möglich - ist der Antriebsstrang natürlich sehr leise, so stromert man leise in der Stadt umher. Springt der Verbrenner an, bleibt auch diese bei niedriger Last akustisch im Hintergrund.

⊖ Unter hoher und 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 hier schon merklich Weiterentwicklung betrieben hat und der Antriebsstrang akustisch verbessert wurde. Der stärkere Corolla-Hybrid mit zwei Liter großen Verbrenner ist akustisch etwas souveräner unterwegs.

2,5 Klimatisierung

⊕ Der Corolla hat - außer im Grundmodell - serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit in drei Stufen einstellbarer Intensität an Bord. Das Lenkrad ist in der Comfort-Ausstattung

serienmäßig beheizt, für die vorderen Sitze ist eine Heizung gegen Aufpreis erhältlich.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

122 PS stehen in der Kompaktklasse nicht für ein ausgewiesenes sportliches Modell, man kommt mit dem Hybriden aber völlig ausreichend voran. Toyota gibt für den Sprint auf 100 km/h eine Zeit von 10,9 Sekunden an, abgeriegelt ist er - wie übrigens auch die stärkere Hybridversion mit 180 PS - bei 180 km/h. Die Zwischensprint-Messung von 60 auf 100 km/h ist in 8,9 Sekunden absolviert, kein überragender Wert. Im (Stadt-)Alltag

mindestens ebenso wichtig 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 nicht einmal 1,5 Sekunden ist diese Disziplin erledigt. Geheimnis ist hier der spontan verfügbare Elektroschub, der dem Toyota Beine macht.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Wenn einem im Corolla 1.8 Hybrid etwas Spontanität im Antritt fehlt, die im Normal-Modus irgendwo in der komplexen Steuerung des Planetengetriebes verloren geht, sollte den Sport-Modus ausprobieren. In diesem wirkt der Wagen deutlich lebendiger, mehr als die 122 PS werden es aber freilich nicht. Das Anfahren ist aber immer sehr spontan möglich, man kann etwa Kreuzungen zügig überqueren. Insgesamt aber ist der Corolla gerade mit dem schwächeren

Hybridantrieb ein gemütlicher Zeitgenosse. Hält sich der Benzinmotor in höheren Drehzahlregionen auf, was "dank" des stufenlosen Getriebes und des in niedrigen Drehzahlregionen nicht überbordenden Drehmoments nicht selten vorkommt, dröhnt er vernehmlich. Er zeigt so wohl unbewusst an, dass er auch im Sinne des Sparens lieber mit weniger Gaspedaleinsatz gefahren werden möchte. 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) ein rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten gibt es den B-Modus, in dem die Rekuperation stärker ausfällt und so die Bremsen geschont werden. 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.

2,5 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 tendenziell sportlichen Fahrwerks aus.

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.

3,0 Bremse
























36,5 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.

1,7 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Toyota Corolla Club hat schon serienmäßig eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Ein Notbremsassistent mit Abstandswarner ist Serie, bis 80 km/h können auch Fahrradfahrer und Fußgänger erkannt werden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	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	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Selbst ein Geschwindigkeitslimiter, ein Tempomat und ein adaptiver Geschwindigkeitsassistent sind dabei. Von der Fronkamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für die Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Ein aktiver Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner sind auch an Bord.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der neue Corolla 95 Prozent der möglichen Punkte und damit ein richtig gutes Ergebnis (Test Mai 2019). 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 1,90 Meter. Ein

2,1 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Corolla im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 84 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, dort gibt es keine Isofix-Halterungen, die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig.

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

1,7 Fußgängerschutz

⊕ 86 Prozent der Punkte erreicht der Toyota bei den Crashtests für seine Kindersicherheit, ein gutes Ergebnis. Zusätzlich kann der serienmäßige Notbremsassistent auch Radfahrer und Fußgänger erkennen, um nach Möglichkeit Personenunfälle zu verhindern.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Corolla 1.8 Hybrid bei durchschnittlich 4,6 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer. Das bedeutet eine CO₂-Bilanz von 125 g/km. Dafür erhält der Kombi 42 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 3,2, außerorts 4,1 und auf

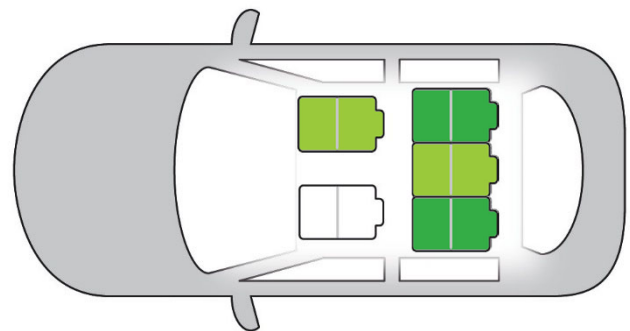
⊖ Anders als für die höheren Ausstattungsvarianten gibt es für den Corolla Comfort in der Aufpreisliste keinen Totwinkel-Assistenten und auch keine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren. Schade, dass Toyota hier die Kunden einschränkt und auf diese Art und Weise zur höheren und teureren Ausstattungslinie drängt.

automatisiertes Notrufsystem ist Serie.

⊖ 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.

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	3,2		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,1		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,4		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,6		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

der Autobahn 6,4 Liter Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des Ecotest erreicht der Corolla 49 von 50 möglichen Punkten. Anders als der 2.0 Hybrid fällt der 1.8 Hybrid im ADAC Ecotest nicht durch einen bei Volllast

deutlich erhöhten CO-Ausstoß auf. Durch die insgesamt erzielten 91 Punkte ergattert der Corolla 1.8 Hybrid sogar die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ In der zweitniedrigsten Ausstattungsvariante Comfort kostet der Hybrid mit 122 PS mindestens 27.290 Euro, der Testwagen kommt auf 29.070 Euro. Drei Jahre allgemeine Fahrzeuggarantie bis 100.000 Kilometer sind dabei, auf die Hybrid-Komponenten geben die Japaner fünf Jahre Garantie,

ebenfalls bis 100.000 Kilometer. Die allgemeine Fahrzeuggarantie kann gegen Aufpreis um zwei Jahre verlängert werden. Die Haftpflichtversicherung kommt mit Klasse 19 nicht allzu teuer, die Teil- und Vollkaskoversicherung in den Klassen 25 bzw. 23 geht aber nicht als Schnäppchen durch.

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	90 kW/122 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	142 Nm bei 3.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	4,3/3,3 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	101/76 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16 V
Länge/Breite/Höhe	4.370/1.790/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.285/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	361/1.024 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	England, Burnaston

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Falken ZIEX ZE 914B Ecorun
Wendekreis links/rechts	11,0/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	4,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,2/4,1/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	106 g/km (WTW* 125 g/km)
Reichweite	935 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.400/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	325/605/1.025 l

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

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	48 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	296 Euro
Monatliche Gesamtkosten	561 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	48 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/25		
Basispreis Corolla 1.8 Hybrid Comfort	27.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.03.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.070 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.237 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 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	890 Euro (Paket)/
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	670 Euro
Metalllackierung	640 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	3,3	Fahrleistungen	3,1
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,9	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	3,0
Innenraum	2,8	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	1,7
Innenraum-Variabilität	3,8	Umwelt/EcoTest	1,5
Komfort	2,8	Verbrauch/CO2	1,8
Federung	2,8	Schadstoffe	1,1
Sitze	2,9		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Oktober 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.