



Toyota Corolla Touring Sports 2.0 Hybrid Club

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Ein Kombinationskraftwagen der Kompaktklasse stellt eine sehr vernünftige Wahl dar, gelingt dieser Fahrzeuggattung doch der Spagat zwischen Außenmaß, Platzangebot im Innenraum, Kofferraumgröße und Verbrauch oft am besten. Um ja keine Langeweile aufkommen zu lassen, umschiffen die meisten Fahrzeughersteller den schnöden Begriff Kombi und lassen ihre Marketingstrategen einen lebhafteren Begriff ersinnen. Bei Toyota einigte man sich auf Touring Sports - auf den neuen Corolla trifft diese Bezeichnung tatsächlich gut zu. Scharf gezeichnete Linien an der Front, die einen großen Kühlergrill umranden, und ein stämmiges Heck wirken durchaus sportlich.

Der Testwagen ist passend dazu mit dem stärksten erhältlichen Antriebsaggregat ausgerüstet, dem Zweiliter-Vierzylinder, der nach Art des Hauses hybridisiert wurde und samt Elektrounterstützung maximal 180 PS an die Vorderräder schickt. Nach so viel PS fühlt er sich nicht immer an, was aber auch an der stufenlosen Übersetzung der Getriebeeinheit liegt, die etwas Gummiband-Feeling aufkommen lässt. Die Messwerte zeigen aber: Mit dem Corolla 2.0 Hybrid ist man bei Bedarf flott unterwegs. Wichtiger ist aber meist der Verbrauch eines Hybriden und hier sind die 5,3 Liter im Ecotest zwar kein neuer Bestwert der Klasse, aber nicht schlecht. Die Schadstoffemissionen hat der Toyota gut im Griff, mit einer Ausnahme: Bei hoher Last steigt der CO-Ausstoß an. Das Kombiheck ist übrigens nicht nur Lifestyle-Rucksack, sondern ein vernünftig großes und tadellos nutzbares Ladeabteil. Darüber hinaus ist der Corolla mit allerhand Assistenzfunktionen serienmäßig ausgerüstet und kostet in der getesteten Ausstattung ab 31.190 Euro - ein faires Angebot. **Konkurrenten:** u.a. Opel Astra Sports Tourer, Renault Mégane Grandtour, VW Golf Variant.

+ recht niedriger Verbrauch, Lenkung und Fahrwerk gut abgestimmt, gut nutzbarer Kofferraum

- CO-Ausstoß nicht perfekt im Griff, Scheinwerfer nicht up to date

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

Familie 2,7

Stadtverkehr 3,6

60+ Senioren 3,3

Langstrecke 2,6

Transport 2,7

Fahrspaß 2,0

Preis/Leistung 2,1

EcoTest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 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

3,4 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,3 Litern Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich mit dem kleinen 43 Liter Tank eine theoretische Reichweite von ordentlichen 810 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 425 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, diese darf man mit bis zu 75 Kilogramm belasten. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf ebenfalls 75 Kilogramm betragen. Mit 4,65 Meter Länge

2,9 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. Niedrige Hindernisse hinter dem Auto sind durch das hohe Heck nicht gut zu sehen. Serienmäßig kommt der Corolla Club zwar mit einer Rückfahrkamera, aber ohne Parksensoren. Diese und ein Parkassistent lassen sich im Rahmen eines Pakets hinzu kaufen.

Die beim Club serienmäßigen LED-Scheinwerfer sind ohne



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.

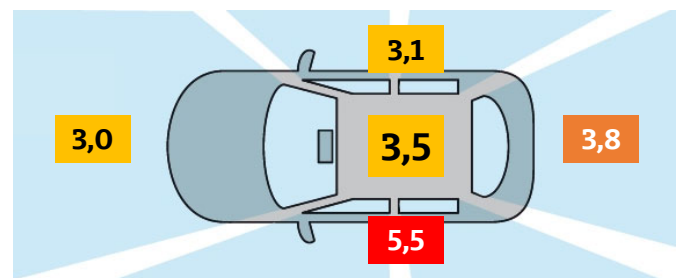
und 2,1 Meter Breite (inkl. Außenspiegel) ist der Corolla auch als Touring Sports noch nicht unpraktisch groß. Der Wendekreis beträgt 11,7 Meter.

⊖ 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.

Abbiege- oder Kurvenlicht, ohne Reinigungsanlage und ohne automatische Leuchtweitenregulierung - das ist schwach. Zumindest ist ein statischer Fernlichtassistent dabei. Der Innen Spiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

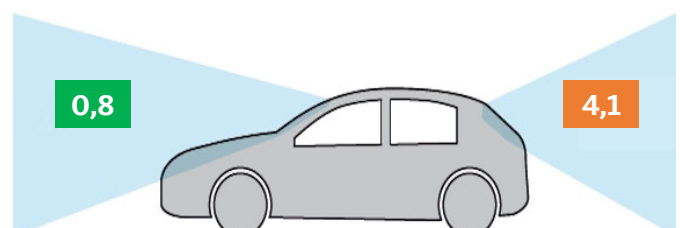
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊖ Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnlinkanlage deaktiviert.

2,8 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 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.

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 deaktivieren. Es ist dann bis zum nächsten Entriegeln außer Funktion.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt groß aus, auch größere Kombis bieten nicht immer mehr Stauraum. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 460 Liter. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 600 Liter oder alternativ zehn handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 795 (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.285 Liter (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

2,4 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 Meter Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt nur 64 Zentimeter 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 acht Zentimetern. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen.

2,2 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 drücken - dann fallen die Lehnen dank integrierter Federn selbstständig um. Man muss nur beim Zurückklappen der



Enorme 460 l Volumen stehen im Touring Sports für das Gepäck zur Verfügung.

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.

Lehnen daraufachten, 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 ein Ablagefach und zwei Taschenhaken.

2,7 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. 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.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Der Corolla Club kommt serienmäßig mit dem Multimedia-System Toyota Touch. Außer einem analogen Radio stehen noch ein Klinkenstecker und eine USB-Schnittstelle zur Verfügung. Auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung ist dabei. Der Kombi hat neben der 12 Volt-Steckdose vorn noch eine im Kofferraum zu bieten. Gegen Aufpreis bekommt man ein

Navigationssystem, digitalen Radioempfang, eine induktive Ladeschale oder auch ein Soundsystem von JBL.

⊖ Einen CD-Player gibt es für den Corolla (außer im Basismodell) nicht. Android Auto oder Apple Carplay ist in Deutschland (noch) nicht verfügbar, in den USA dagegen schon.

2,4 Raumangebot vorn

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

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

3,3 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Menschen eingestellt, reicht der Fußraum dahinter für etwa 1,95 Meter große Passagiere. Die Kopffreiheit genügt aber nur bis 1,85 Meter. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert.



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

3,8 Innenraum-Variabilität

Jeder der außen sitzenden Passagiere hat einen Becherhalter zur Verfügung, Türfächer gibt es aber nur vorn. Flaschen bekommt man dort allerdings nicht unter. Ansonsten gibt es ein

Fach unter der Mittelarmlehne und eine Ablage vor dem Schaltknäuf. Besonderheiten wie Stauraum unter den Sitzen

oder auch von vielen Autos gewohnte Kleinigkeiten wie einen Kartenhalter an der Sonnenblende bietet der Toyota nicht.

2,7 KOMFORT

2,7 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 Corolla 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.

2,9 Sitze

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

der Länge verstellbar. Insgesamt sitzt es sich hinten nicht so bequem wie vorne, 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.

3,0 Innengeräusch

Wind- und Fahrgeräusche sind im Corolla präsent, dominieren die Akustik aber nicht. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 68,1 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

⊕ Der Corolla Club 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.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ 180 PS produziert der Hybrid maximal, ein strammer Wert in der Kompaktklasse. Dennoch gibt Toyota für den Sprint auf 100 km/h eine Zeit von 8,1 Sekunden an. Auch wenn ein Seat Leon mit ebenfalls 180 PS den Standardsprint eine volle Sekunde schneller erledigt, ist man mit dem Corolla weit davon entfernt, ein Verkehrshindernis darzustellen. Abgeriegelt ist der Corolla 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 5,7 Sekunden abgehandelt. 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 etwas über einer Sekunde ist diese Disziplin erledigt.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wenn einem im Corolla 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 gemütlicher 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) ein rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten und auch für sportlich orientierte Fahrer gibt es den S-Modus, bei dem man "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. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Toyota so lange festbremst, bis man Gas gibt.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

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

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

3,3 Bremse

37,1 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.

1,6 SICHERHEIT

1,0 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. 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 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.

2,0 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 automatisiertes Notrufsystem ist Serie.

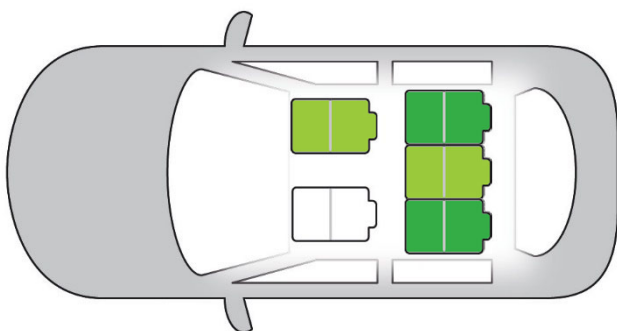
⊖ Hinten schützen die Kopfstützen die Passagieren nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 Meter effektiv. Warndreieck und Verbandkasten liegen unter dem Kofferraumboden, dort sind sie bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Corolla im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 84

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)

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

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.

1,7 Fußgängerschutz

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

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

2,5 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des Corolla Touring Sports 2.0 Hybrid bei durchschnittlich 5,3 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer. Das bedeutet eine CO₂-Bilanz von 141 g/km. Dafür erhält der Kombi 36 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 4,2, außerorts 4,5 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,2 Liter Super pro 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,6 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel des Ecotest erreicht der Corolla 34 von 50 möglichen Punkten. Schuld an der Abwertung ist nicht der Partikelaustritt, sondern der unter Volllast stark ansteigende CO₂-Ausstoß. Durch die insgesamt erzielten 70 Punkte ergattert der Hybrid sehr knapp den vierten Stern im ADAC Ecotest.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ In der zweithöchsten Ausstattungslinie Club kostet der Zweiliter-Hybrid mindestens 31.190 Euro, der Testwagen mit JBL-Soundsystem und Technik-Paket samt digitalem Radio, Einparkhilfe, Totwinkel-Warner und mehr kommt auf 34.260 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. 24 geht aber nicht als Schnäppchen durch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Touring Sports 1.2T	Touring Sports 1.8 Hybrid Comfort	Touring Sports 2.0 Hybrid Comfort
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/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]	9,6	11,1	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	119	76	84
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/21	19/24/25	19/24/25
Steuer pro Jahr [Euro]	98	48	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	22.190	28.490	30.490

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	1.987 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	190 Nm bei 4.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	4,6/3,7 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	106/84 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.653/1.790/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.370/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	581/1.606 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)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Falken ZIEX ZE914B ECORUN
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,2/4,5/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	119 g/km (WTW* 141 g/km)
Reichweite	810 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/425 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/795/1.285 l

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

Betriebskosten	106 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	329 Euro
Monatliche Gesamtkosten	613 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/25		
Basispreis Corolla Touring Sports 2.0 Hybrid Club	31.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.260 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.330 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	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	990 Euro (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	990 Euro (Paket)

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/990 Euro (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	890 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	850 Euro
Metalllackierung	ab 640 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Oktober 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.