
Vorstellung Toyota Corolla: Jetzt ohne Gummiband

Von Walther Wuttke, cen

Es klingt zugegebenermaßen irgendwie abgedroschen, gilt aber immer noch. Es sind die inneren Werte, die über den Erfolg über Misserfolg einer Beziehung entscheiden. Was für Menschen gilt, trifft auch auf technische Produkte zu. Was nützt schon die schönste Verpackung, wenn das Innere nicht hält, was die glänzende Hülle verspricht?

Bei Toyota folgen die Entwickler offensichtlich dieser Maxime, und der Erfolg gibt ihnen Recht. Seit mehr als einem halben Jahrhundert rollt ihr Bestseller Corolla auf den Straßen der Welt, und ein Ende ist nicht in Sicht. 50 Millionen Exemplare wurde bisher gebaut. Jetzt haben die Ingenieure den Erfolgstyp wieder einmal überarbeitet, und dabei ganz bewusst die inneren Werte gestärkt.

Das Äußere blieb weitgehend unverändert, sieht man von einigen dezenten kosmetischen Eingriffen an der Frontpartie, dem neuen Design der Leichtmetallräder und den Bi-LED-Scheinwerfern in den gehobenen Ausstattungsversionen ab. Außerdem spendierten die Kreativen der Corolla drei neue Lackierungen. Auch der Innenraum wurde leicht überarbeitet.

Doch nun zu den inneren Werten. Angetrieben wird die Corolla von der inzwischen fünften Generation der von Toyota erstmals vor mehr als 25 Jahren eingeführten Hybridtechnik. Wie bei der aktuellen Version stehen zwei Versionen mit 1,8- oder Zwei-Liter-Vierzylinder zur Wahl, die zusammen mit den Elektromotoren eine Systemleistung von 140 oder 196 PS entwickeln. Zwischen Null und 100 km/h vergehen 7,5 oder 9,2 Sekunden, und bei Tempo 180 km/h ist die maximale Geschwindigkeit erreicht.

Die Kraft wird über ein stufenloses CVT-Getriebe an die Vorderräder übertragen. Diese Lösung hat in der Vergangenheit nicht nur Freude bereitet. Der Beschleunigungsvorgang erinnerte immer wieder an ein sich endlos dehnendes Gummiband. Dies hat sich nun deutlich geändert. „Wir wollten bei der neuen Corolla die Leistung und das Fahrerlebnis verbessern und auch ein besseres Ansprechverhalten erreichen“, erklärt Liewen van Houdt, bei Toyota Europa für die Software des Antriebsstrangs zuständig. „Deshalb haben wir das Drehzahlniveau gesenkt.“

Um die Veränderung zu erfahren, hilft nur der direkte Vergleich zwischen der aktuellen Technik und dem überarbeiteten Antriebsstrang. Schon nach den ersten Kilometern zeigt sich dabei, dass sich die inneren Werte in der Neuauflage deutlich verbessert haben. Die überarbeitete Corolla, die erst im kommenden Jahr auf den Markt rollt und noch nicht bestellt werden kann, zeigt eine wesentlich angenehmere Leistungsentfaltung als bisher, reagiert spontaner auf die Bewegung des Gaspedals und hat das Gummiband irgendwo eingerollt. Zusammen mit der gut arbeitenden Rekuperation sind die versprochenen, aber noch nicht endgültig homologierten Verbrauchswerte von 4,5 Liter auf 100 Kilometer durchaus erreichbar.

Während der Fahrt rund um Brüssel übernimmt immer wieder der Elektromotor den Antrieb, und auf der Autobahn reagiert der Hybridantrieb lebhafter als bisher auf spontane Beschleunigungsbefehle und hält sich dabei gleichzeitig akustisch angenehm zurück.

Der Mensch hinter dem Lenkrad blickt auf eine aufgeräumte Instrumentensammlung. Was fehlt, ist lediglich ein Head-up-Display. Von der mittleren Ausstattungsvariante an liefert ein neues 12,3 Zoll großes Kombiinstrument alle wichtigen Informationen, und außerdem lassen sich neue Funktionen und Upgrades „over the air“ aufspielen.

Je nach Ausstattung gehört der Zugang zu Toyota Smart Connect oder smart Connect+ zur Serie mit dem Zugriff auf eine cloudbasierte Navigation samt Verkehrs- und

Reiseinformationen. Ebenfalls an Bord ist „Toyota T-Mate“, in dem die neueste Generation des Toyota Safety Sense Pakets mit Fahr- und Parkassistenzsystemen zusammengefasst sind. Dazu gehören unter anderem ein Ausstiegsassistent, der, nein nicht beim Aussteigen hilft, sondern Alarm schlägt, wenn sich beim Öffnen der Tür ein Radfahrer oder ein anderes Fahrzeug nähert, und eine „Rücksitzbelegungs-Erinnerung“ (was für eine Wortschöpfung), erinnert, wenn etwas (zum Beispiel der eigene Nachwuchs) auf den Rücksitzen vergessen wurde.

Ebenfalls überarbeitet rollt im kommenden Jahr der Corolla GR Sport auf den Markt.

Daten Toyota Corolla

Länge x Breite x Höhe (m): 4,30 x 1,79 x 1,460

Radstand (m): 2,64

Antrieb: R4-Benziner, 1798 ccm, Hybridantrieb, CVT-Getriebe, Frontantrieb

Gesamtleistung: 103 kW / 140 PS

Max. Drehmoment: 185 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,5 Liter

Effizienzklasse: k.A.

CO2-Emissionen: 102 g/km

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. k.A.

Preis: k.A.

Bilder zum Artikel



Toyota Corolla Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



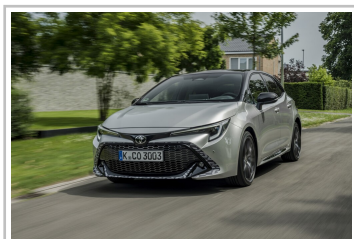
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



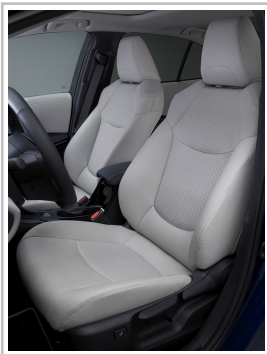
Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



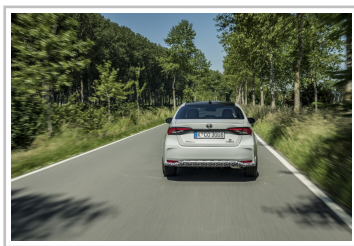
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



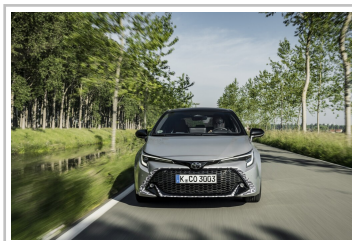
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



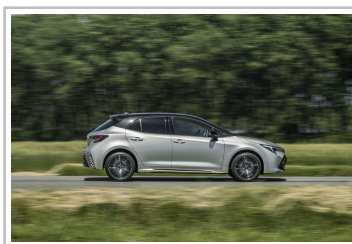
Toyota Corolla Touring Sports.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Corolla GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
