
Vorstellung Toyota Corolla: Das Imperium schlägt zurück

Von Peter Schwerdtmann

Auf einer Tuningshow wäre der Spruch normal. Wenn aber ein Toyota -Manager verkündet „No more boring Cars!“, dann ist Staunen angesichts der Vergangenheit der Marke beim Design echtes Staunen angesagt. Nie wieder langweilige Autos zu bauen war schon kurz nach seinem Einstieg 2009 die Forderung des Toyota-Chefs Akio Toyoda. Der neue RAV4 war das erste Auto, der Auris-Nachfolger Corolla ist nun das zweite Auto, dessen Design man nicht länger als gewöhnungsbedürftig abtun kann. Beide sehen gut aus.

Toyota war von Beginn der Toyoda-Ära an verblüffend und ehrlich zu sich selbst. Vor ein paar Jahren noch erlebten die Besucher der Tokio Motorshow die beiden Marken Toyota und Lexus in ungewohnter Zurückhaltung. Beide versuchten dem Publikum zu erklären, dass Toyota und Lexus den Neuanfang suchen. Der Volksmund kommentiert solches Verhalten mit dem Spruch: Einsicht ist der beste Weg zur Besserung. Aber so eine Neuausrichtung kostet im Automobilbau Zeit, viel Zeit. Doch jetzt ist die neue Ära offenbar angebrochen. Das Symbol: eine global eingesetzte Plattform für mehr Flexibilität, Radstand und tieferem Schwerpunkt.

Der alte Name Corolla für den Nachfolger des Auris – das ist ein Zeichen für den Neuanfang. Die Corollas müssen nicht mehr allein mit Zweckmäßigkeit, Zuverlässigkeit und umweltfreundlichen Antrieben überzeugen. Jetzt kommt Emotion ins Spiel: Man kann sie mögen, sogar bewundern und lieben. Früher konnte Toyota in der Autowelt lange brillieren. Dann begann eine graue Phase, nur befeuert von der Hybrid-Strategie. Doch jetzt schlägt das Imperium zurück.

Den Corolla bringen sie jetzt in drei Bauformen nach Europa: Alle drei nutzen die Vorteile der neuen Plattform mit mehr Platz für die Passagiere, kürzerem Überhang vorn, mehr Breite und geringerer Fahrzeughöhe. Neu ist ein zweiter Hybridantrieb mit 180 PS Systemleistung und einem Zwei-Liter-Benziner samt niedrigerem Schwerpunkt. Die Limousine mit elegant-konservativem Flair, der dynamisch gestaltete Kombi Touring Sport und der kompakte und sportiv wirkende Corolla mit Fließheck (Hatchback).

In Deutschland will Toyota wie beim Auris rund 20 000 Einheiten pro Jahr verkaufen. Davon acht Prozent Limousinen zu Preisen ab 28 690 Euro, 45 Prozent von dem Kombi Touring Sport mit Preisen zwischen 22 190 und 36 090 Euro und 47 Prozent vom Hatchback mit der Preisspanne von 20 990 bis 34 490. Für die Limousine und den Touring Sport wird auch ein 1,2 Liter-Vierzylinder-Turbobenziner mit 114 PS und einem maximalen Drehmoment von 185 Drehmoment angeboten, für den auch eine Handschaltung und eine klassische Automatik im Programm ist. Das Marketing erwartet, das nur 16 Prozent der Käufer sich für den kleinen Benziner entscheiden werden.

84 Prozent der Corollas sollen mit Hybridantrieb verkauft werden. Dafür gibt es einen Antriebsstrang mit 1,8-Liter-Vierzylinder Benziner mit 122 PS Systemleistung, wie wir ihn schon kennen. Doch daneben gibt es nun einen Antrieb mit Zwei-Liter-Vierzylinder, dessen Verbrauch nur rund zehn Prozent höher liegt, aber 180 PS an die Vorderräder bringt. Damit erreicht der Corolla nicht nur bessere Fahrleistungen, sondern auch neue Zielgruppen.

Alle Hybridantriebe erledigen die Kraftübertragung über ein Planetengetriebe, das in Erinnerung an die alten Riemengetriebe immer noch CVT für Continuously Variable Transmission heißt. Der Gummibandeffekt ist zwar verschwunden, doch bei Vollgas passt das – dann deutlich hörbare – konstante Geräusch des Motors immer noch nicht zur empfundenen Beschleunigung. Es fällt aber im Corolla erstaunlich leicht, sich damit

anzufreunden.

Das liegt auch an dem erstaunlich ausgewogenen Verhalten der Federung. Auch die zur Plattform gehörende neue Multi-Lenker-Hinterachse trägt dazu bei, dass bei schnellen Passagen keine Nervosität aufkommt. Er lenkt, federt und rollt in großer Gelassenheit, auch dann, wenn man mit den vielen Fahrprogrammen die Grenzen austesten (maximal Eco, Comfort, Normal, Sport S, Sport S+ und Custom) will oder schlechte Wegstrecken ausreiten muss. Mit dem Zwei-Liter-Motor deutlich mehr als mit dem 1,8-Liter zeigt sich der Corolla als reifes, erwachsenes Auto.

Das Gefühl, gut aufgehoben zu sein, wohnt allen drei Karosserievarianten inne, obwohl sie sich im Charakter deutlich von einander abheben. Der Touring Sport reiht sich ein bei den gelungenen Kombis mit dynamischer Gestaltung. Die Front mit den extrem schmalen und weit in die Seite hineinreichenden Scheinwerfern ist bei allen Varianten gleich. Der Kombi zeigt ab der B-Säule eine komplett eigene Gestaltung, die in Europa entstand. Der Überhang hinten für den Gepäckraum ist gerade so lang, wie die Ausgewogenheit der Karosserie es erlaubt. So entstehen maximal 1606 Liter Laderaum, dessen Ausgestaltung erstaunlich flexibel ist: „Keller“ unter dem Boden, der Boden mit zwei Seiten, die eine rutschfest, die andere mit Schienen für Befestigungssysteme.

Die Limousine ist nur 20 Millimeter kürzer als der Kombi und wirkt deutlich zarter, eleganter und damit eigenständiger. Sie wird ihre Freunde finden, aber sicher mehr in China (mit langem Radstand?) und in den USA, also in Ländern, die den Heckstummel mit Kofferraumdeckel vorziehen. Die Toyota-Prognose, von der Limousine in Deutschland acht Prozent vom Typenmix absetzen zu können, erscheint hoch, aber die Dinge ändern sich. Die Zahl der Limousinenfreunde wächst auch in Deutschland wieder, nicht unter Senioren.

Der Touring Sport und der Hatchback wird bei der Zielgruppe der mobilen Alten vermutlich nicht so gut ankommen. Die Marketeers von Toyota sehen hier die Zielgruppe, die wir auf Pressekonferenzen oft vorgestellt bekommen: Städter, 35 Jahre alt, hohes Bildungsniveau, verheiratet und gutes Einkommen. Der Hatchback wird jungen Paaren gut gefallen, Platz für zwei Kinder wäre da später auch, bis die Familie reif für den Touring Sport ist.

Sie alle erleben einen modern gestalteten, aber eigenständigen Innenraum, dessen Armaturentafel vom aufgesetzten großes Display des Infotainments dominiert wird. Wir erlebten bei unseren ersten Fahrten in Portugal wie üblich nur die besseren der fünf Versionen (Corolla, Comfort, Business Edition, Club, Lounge) unter anderem mit Head-up-Display und LED-Matrixscheinwerfern. Wir fanden die Materialien wertig und gut verarbeitet. Die Sitze sind bequem aber nicht weich und geben den Seitenhalt, den ihre Wangen versprechen. Der Innenraum für die Hinterbänker ist spürbar größer bei Knie- und Kopffreiheit. Die kleinen und niedrigen Türen verlangen von Großgewachsenen Gelenkigkeit. Dafür sind auch die hinteren Sitze beheizbar, und eigene Ausströmer fürs Klima finden sich dort hinten auch.

Aufs erste beeindruckend nach dem Einsteigen der gute Klang der Audioanlage. Befasst sich der Fahrer dann mit seinen Möglichkeiten, wird er einen großen Strauß davon vorfinden – einzeln oder im Paket: Das aufgewertete Toyota Safety Sense Sicherheitssystem mit Erkennung von Fußgängern und Radfahrern, Pre-Crash-Safety, adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Start&Stop im Stau, aktiver Spurhalte-Assistent, Verkehrszeichenerkennung und weitere Systeme, die die Umgebung im Blick behalten. Insgesamt bietet der Corolla mehr als viele Wettbewerber in seinem (C-) Segment.

Das Imperium aus der Land der Morgenröte setzt mit dem Corolla einen guten zweiten Schlag. Es wird spannend sein, was wir nach RAV4 und nun dem Corolla noch an

Überraschungen erleben werden. (ampnet/Sm)

Daten Toyota Corolla 2.0 L Hybrid (Hatchback), Club-Ausstattung

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,79x 1,44

Radstand (m): 2,64

Elektromotor: 80 kW / 109 PS

Drehmoment E-Motor: 202 Nm

Batterie: Nickelmetalhydrid, 216 V

Systemleistung: 122 kW / 180 PS

Systemdrehmoment: 190 Nm bei 4400 - 6000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.

NEFZ-Durchschnittsverbrauch (ermittelt nach WLTP): 3,7 Liter

CO2-Emissionen: 85 g/km (Euro 6d-TEMP)

Leergewicht / Zuladung: min. 1340 kg / max. 400 kg

Kofferraumvolumen Touring Sport: 580 - 1606 Liter

Max. Anhängelast: 750 kg

Bodenfreiheit: 135 mm

Bereifung: 17 Zoll, LM

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Basispreis: 29 9000 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2,0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 2.0 I Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 1.8 I Hybrid Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 1.8 I Hybrid Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 1.8 I Hybrid Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 1.8 I Hybrid Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 1.8 I Hybrid Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 1.8 I Hybrid Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 1.8 I Hybrid Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 1.8 I Hybrid Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla 1.8 I Hybrid Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla: Touring Sport, Limousine und Hatchback
(von links).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla: Touring Sport, Limousine und Hatchback
(von links).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
