



TCS Fahrzeugtest TOYOTA COROLLA 2.0 HSD E-CVT STYLE

Ein verspielter, kompakter Hybrid

Mit dem Relaunch des Erfolgsmodells Corolla gewinnt der kompakte Toyota nochmals an Charakter. Und der weiterentwickelte Hybridantrieb macht aus ihm ein zeitgemässes Auto – vollgepackt mit Fahrassistenzsystemen.



🚗 4-Zylinder, 2-l-Benziner + E-Motor, 180 PS 📊 5,5 l/100 km (Test-Mittelwert), Energie-Etikette A
🔋 Reichweite: 789 km 🚖 Gewicht: 1565 kg (Testfahrzeug) ⚡ 0–100 km/h in 8,9 s 💰 44 900 Fr.

- + Hybrid mit attraktivem Design
- Gute Fahreigenschaften
- Sicheres Fahrwerk
- Verbrauch/Schadstoffemissionen
- Ausgereifte Hybrid-Technologie
- Grosszügige Ausstattung (Style)
- Serienmässige Fahrassistenzsysteme

- 180 PS Leistung nicht spürbar
- Platzangebot hinten und Zugang
- Reduziertes Kofferraumvolumen
- Hohes Gewicht für Kompaktwagen
- Gummiband-Effekt (CVT-Getriebe)
- Wenig differenzierte Fahrmodi
- Umschaltung Abblendlicht/Fernlicht

Oktober 2019



Guter Ton Das Armaturenbrett und die moderne Instrumentierung



Harmonisch Die Zusammenarbeit zwischen den Aggregaten



Dynamisch Die Front ist inspiriert von Katamaranen... sagt zumindest Toyota

TECHNISCHE DATEN

TESTFAHRZEUG

Toyota Corolla 2.0 HSD e-CVT; 5 Türen, 5 Plätze; 44 900 Fr. (Testfahrzeug; 45 300 Fr.)
Varianten: 1.2 Turbo Active, 116 PS (25 900 Fr.) bis 2.0 HSD e-CVT Premium, 180 PS, (45 900 Fr.)
Optionen: Perlmutter-Lackierung (400 Fr.), Ledersitze (1400 Fr.), Chrom (590 Fr.)
Garantien: 3 Jahre Werk, 5 Jahre auf das Hybrid-System, 3 Jahre Mobilität (Auflagen); Rostschutz: 12 Jahre
Importeur: Toyota AG, 5745 Safenwil, toyota.ch

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Motor: 4-Zylinder, 2,0-l-Benzinmotor + Elektromotor, 180 PS Systemleistung; e-CVT (Planetenge triebe); Nickel-Metallhydrid-Batterie. Gewicht: 1565 kg (Testfahrzeug), zul. Gesamtgewicht 1910 kg, Anhängelast 750 kg



Die Karriere des Toyota Auris war so kurz und wechselhaft, wie die des Corolla lang war. Der japanische Riese hatte daher die gute Idee, die zwölfte Generation aus der Taufe zu heben. Etwas länger als der Auris (+4 cm), weicht der Corolla eine Karosserie ein, deren neuartige Frontpartie perfekt zu dieser Hybridversion passt. Die gleiche Philosophie wird im Innenraum angewendet, wo es keine Spuren von billigem Hartplastik mehr gibt. Ganz im Gegenteil. Das Armaturenbrett mit seiner attraktiven Beschichtung ist auf dem neuesten Stand. Nur das digitale Cockpit und die hinter dem Lenkrad versteckten Knöpfe wirken ein wenig chaotisch. Dieser Vorzeige-Kompakte bietet angenehm umhüllende Sportsitze. Auf den hinteren Sitzen wird der Gesamteindruck durch weniger Platz und beschränkten Zugang etwas getrübt. Ganz zu schweigen von diesem Gefühl der Enge aufgrund der kleinen Fensterfläche. Der Kofferraum ist bequem zu laden, bietet aber wegen der Hybridtechnologie im Unterboden nur wenig Platz.

Der König der Agglo

Diese x-te Hybrid-Generation erweist sich als äusserst erfolgreich. Im Stadtverkehr nutzt der Corolla HSD die Vorteile seines Doppelmotors voll aus. Die Übergänge sind sehr sanft und der Elektromotor mit 80 kW leistet sein Maximum. Das unterstützt den Fahrkomfort und den Verbrauch. Der reine Elektromodus bleibt etwas instabil, schaltet sich aber immer ein, sobald mit leichtem Gasfuss gefahren wird. Das gilt auch für Landstrassen. Ausserdem ist das verbesserte CVT-Getriebe sehr diskret. Weniger angenehm ist es auf der Autobahn, wo der Gummiband-Effekt bei Beschleunigungen den Motor noch immer aufheulen lässt. Insgesamt verfügt dieser Corolla jedoch über einen hohen Fahrkomfort. Aber von Sportlichkeit ist keine Rede: Der Corolla bleibt vor allem ein Hybridauto. So sehr, dass man sich manchmal fragt, wo die versprochenen 180 PS geblieben sind. Die gleiche Philosophie wurde beim Fahrwerk verfolgt: Mit seinem abgesenkten Schwerpunkt vermittelt der Corolla viel Stabilität, ohne sportliche Fahreigenschaften. Doch eigentlich gibt es nicht auszusetzen an diesem Auto, das über eine komplette Palette an Fahrassistenzsystemen und eine grosszügige Serienausstattung verfügt. ♦



Kofferraum: 313–1004 Liter
Pneus: 225/40 R18, min. 225/45 R17



TECHNIK

TCS-EXKLUSIV

TCS MoBe: Herbert Meier/Andrea Scuderi

FAHRDYNAMIK

Beschleunigung (0–100 km/h):	8,9 s
Elastizität:	
60–100 km/h (Fahrstufe D)	5,2 s
80–120 km/h (Fahrstufe D)	6,1 s
Wendekreis:	11,4 m
Bremsweg (100–0 km/h):	35,3 m
Innenlärm:	
60 km/h:	61 dB (A)
120 km/h:	71 dB (A)

SERVICEKOSTEN

Gratis-Service 4 Jahre/60 000 km. Dann:

Wartung (km/Mte)	Stunden	Kosten (Fr.) ¹
15 000/12	1,2	343.–
30 000/24	2,0	554.–

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:
15 000 km/Jahr 13,5 4788.–

¹ inklusive Servicematerial

BETRIEBSKOSTEN

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		fixe	variable
15 000	78	665.–	309.–
30 000	51	665.–	617.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:
145 Fr. (BFS), Toyota-Händler: 85 bis 178 Fr.

NORMVERBRAUCH AUF PRÜFSTAND (2017/1151 EU)

	Zyklus	Mix (l/100 km)	
TCS	WLTP	5,0	
Werk	WLTP	5,3	
Werk	NEFZ 2.0	3,9	
CO ₂ -Emissionen Werk (NEFZ):			89 g/km
CO ₂ -Emissionen TCS (WLTP):			123 g/km
Energieetikette (A–G):			A

TESTVERBRAUCH

5,5 l/100 km	Reichweite 789 km
Tankinhalt:	43 Liter
TCS-Normrunde:	5,1 l/100 km

TCS STRASSEN-ABGASMESSUNG

	CO	NO _x	Partikelanzahl
	mg/km	mg/km	n/km
Messwert	132	8,0	2,0×10 ¹⁰
Note	95%	96%	99%



Durchschnittlich Die Beinfreiheit hinten



Weniger Platz Wegen der Batterie im Unterboden



Die Seitenlinie steigt gegen hinten stark an

Toyota Corolla HSD im Detail

KAROSSERIE

Das Design ändert sich radikal und erhält einen futuristischen Touch. Die zweifarbige Lackierung (Serie) verleiht dem Corolla einen sportlichen Look. Der Zugang zu den Rücksitzen wird durch den geringen Öffnungswinkel der Türen behindert. Der Platz auf der Rücksitzbank ist recht eng und der Kofferraum der Hybridversion bietet 48 Liter weniger Stauraum.

INNENRAUM

Das edle Armaturenbrett ist mit geschäumten Materialien bezogen und mit roter Steppnaht verziert. Es passt gut zur digitalen Instrumentierung und zum Touchscreen und trägt zum fortschrittlichen Gesamteindruck dieses Hybrids bei.

KOMFORT

Das Motorengeheule bei voller Beschleunigung auf der Autobahn ist mühsam. Ansonsten bietet der Corolla mit seinem serienmässigen adaptiven Fahrwerk viel Fahrkomfort.

PREIS/LEISTUNG

Während die Basisversion eher dezent ausgestattet ist, bietet der Corolla Style das volle Programm (Navi, digitale Instrumentierung, Sitzheizung). Der Anschaffungspreis ist relativ hoch, dafür sind die Garantieleistungen grosszügig und die Wartung über vier Jahre kostenlos.

FAHREIGENSCHAFTEN

Ohne sportlich zu sein, ist das Fahrwerk ausgeglichen und verlässlich. Er wird von einer präzisen Lenkung unterstützt. Die verschiedenen Fahrmodi sind nur schwierig zu unterscheiden.

MOTOR UND ANTRIEB

Die Zusammenarbeit zwischen dem 2-Liter-Benzinmotor mit indirekter Einspritzung und dem 80-kW-Elektromotor erfolgt perfekt. Der Fahrkomfort, vor allem in städtischen Gebieten, ist grossartig. Die Beschleunigung ist zwar gut (8,9 s von 0 bis 100 km/h), doch es fühlt sich nicht wirklich wie 180 PS an, was doch eine sehr respektable Leistung ist.

VERBRAUCH

Der Corolla begnügte sich während des gesamten Tests mit 5,5 l/100 km. Ein Wert, der nahe an den werkseitig angegebenen 3,9 l liegt. Im Stadtverkehr, wo der Elektromotor häufig eingesetzt wird, nutzt dieser Hybrid sein Einsparpotenzial voll aus. Der Start erfolgt immer im Elektromodus.

SICHERHEIT

Die Style-Version ist serienmässig mit einer Vielzahl von Fahrassistenten ausgestattet, einschliesslich adaptivem Tempomaten und Head-up-Display. Effiziente und gut dosierbare Bremsen.



Video zum Test
tcs.ch/videoportal

**Bewertung**

KAROSSERIE	Note (%)	Gewichtung (%)
Praxisbeladung (Musterboxen)	35	15
Platzangebot (Innenmasse)	60	15
Variabilität und Ablagen	60	20
Transporteigenschaften allgemein	60	10
Rundumsicht	80	10
Rangieren/Wendekreis	70	10
Kofferraum Zugang und Form	60	20
Bewertung	59%	15%

INNENRAUM	Note (%)	Gewichtung (%)
Gepäck und Kindersitze	70	20
Multimediasystem	70	20
Innenraum	70	10
Raumgefühl	60	10
Haptik/Verarbeitung	70	20
Bedienung	70	20
Bewertung	69%	10%

KOMFORT	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrkomfort	70	10
Innengeräusche	40	30
Rundumsicht	80	80
Federung	70	10
Sitze	70	10
Serienmässige Komfort und Praxisausstattung	80	30
Aufpreispflichtige Komfort + Praxisausstattung	0	10
Bewertung	57%	10%

PREIS-LEISTUNG	Note (%)	Gewichtung (%)
Preis- Ausstattungsverhältniss	80	40
Garantieleistungen	70	25
Servicekosten	80	15
Leistungsgewicht	60	5
Fahrleistungen	70	10
Verbrauchskosten	60	5
Bewertung	75%	15%

FAHREIGENSCHAFTEN	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrverhalten	70	15
Lenkung	70	15
Fahrspass	60	20
Fahreigenschaften	70	50
Bewertung	68%	10%

MOTOR und ANTRIEB	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrleistungen	70	20
Durchzugskraft und Beschleunigung	70	10
Laufkultur des Antriebes	70	10
Traktion	70	15
Schaltung man. / Schaltkomfort aut.	70	15
Getriebeabstufung	70	15
Anhängelast	10	15
Bewertung	61%	10%

VERBRAUCH	Note (%)	Gewichtung (%)
TCS Verbrauch Delta	100	10
Verbrauch TCS Zyklus	90	35
Verbrauch Werksangabe	70	10
Praxisverbrauch	80	35
Reichweite	50	10
Bewertung	82%	15%

SICHERHEIT	Note (%)	Gewichtung (%)
Serienmässige Sicherheitsausstattung	100	25
Aufpreispflichtige Sicherheitsausstattung	100	15
Beleuchtung/Licht	80	10
Bremsweg	80	50
Bewertung	73%	15%

Abgasverhalten (PEMS Strassenmessung)	
Kohlenmonoxid CO	95
Stickoxid Nox	96
Partikelanzahl PN	99

Gesamtnote



**Daten und Messwerte**

Motor	
Zylinder / Anordnung	4/Reihe
Hubraum	1987 ccm
Leistung/bei Drehzahl (Werk)	132 kW/5500Umin
Leistung gemessen	130.5 kW
Drehmoment/bei Drehzahl	Nm/ Umin

Antrieb	
Kraftübertragung	Front
Getriebe	eCVT
Reifen grösse Serie	225/40R18
Reifen grösse Testfahrzeug	225/40R18

Verbrauch	
Werk gesamt (WLTP)	5.3 l/100km
TCS gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	5 l/100km
TCS-P gesamt (realistischer Prüfstandszyklus)	5.1 l/100km
Praxis	5.4 l/100km
CO2 Ausstoss Werk	89 g/km
Reichweite im TCS-P	843 km
Tankvolumen	43 Liter

Abgas (PEMS Strassenmessung)	
Kohlenmonoxid CO	132 mg/km
Stickoxid Nox	8 mg/km
Partikelanzahl PN	2.0x10¹⁰/km

Fahrdynamik	
Beschleunigung 0 - 100 km/h (Werk/TCS)	7.9 / 8.9 s
Durchzug 60-100 km/h (im zweithöchsten Gang)	5.2 s
Durchzug 80-120 km/h (im zweithöchsten Gang)	6.1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35.3 m
Wendekreis links/rechts	11.42 / 11.37m
Innengeräusche bei 60 km/h	61 dBA
Innengeräusche bei 120 km/h	71 dBA

Garantie	
Werksgarantie Dauer	3 Jahre
Werksgarantie Laufleistung	100000 km
Rostgarantie Dauer	12 Jahre

Masse	
Länge/Breite/Höhe	4.37 /1.79 /1.43 m
Leergewicht Werk	1580 kg
Leergewicht gewogen	1565 kg
Gesamtgewicht	1910 kg
Zuladung effektiv	345 kg
Anhängelast gebremst	750 kg
Kofferraumvolumen klein	313 Liter
Kofferraumvolumen gross	1004 Liter
Kofferraum Breite (zwischen Radhäusern)	114 cm
Kofferraum Tiefe bis 1./2./3. Sitzreihe	154 /73 /0 cm
Kofferraum Höhe (Ladelücke)	60 cm
Beladung Anzahl TCS Musterboxen (vergleichbar mit Bananenschachtel)	3
Innenbreite 1./2./3. Sitzreihe	147 /146 /0 cm
Innenhöhe 1./2./3. Sitzreihe	100 /92 /0 cm
Beinraum 1./2./3. Sitzreihe (von - bis)	90 -114 cm/ 57 -83 cm/ 0 -0 cm

Fett = TCS Messwert



Video zum Test