

---

## Toyota Corolla Hybrid: Teilzeitstromer in allen Segmenten

Von Walther Wuttke

Als Toyota im Jahr 1997 auf der Tokyo Motorshow mit dem Prius sein erstes Hybridmodell zeigte, waren sich die Experten einig: Ganz nett, aber wer braucht schon zwei Motoren, um ein Fahrzeug anzutreiben? Inzwischen haben sich die Ansichten grundlegend geändert, und kein Hersteller verzichtet auf den umweltschonenden Antrieb, der das CO<sub>2</sub> deutlich reduziert und auf diese Weise das Klima schont. Seit der Vorstellung der ersten Prius-Generation hat Toyota weltweit bisher mehr als 13 Millionen Hybridmodelle abgesetzt.

Aus dem Einzelgänger Prius hat sich bis heute eine vollständige Modellpalette entwickelt, und als einziger Hersteller bietet Toyota heute den Hybridantrieb in der gesamten Modellpalette vom kleinen Yaris bis zum großen SUV RAV4 an. Dank der Hybridtechnologie, bei der ein Verbrennungsmotor mit einem Elektroantrieb kombiniert wird, erreichen die Teilzeitstromer schon jetzt die vom Jahr 2021 an geltenden europäischen Abgasnormen von 95 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer. Aktuell kommen die in Deutschland angebotenen Toyota-Hybridmodelle auf einen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 91,1 Gramm, so eine Auswertung des Kraftfahrtbundesamtes.

Inzwischen hat sich die Hybridtechnologie zu einem echten Wachstumsmotor für den Toyota-Absatz in Europa entwickelt. „Auf einem schwachen europäischen Markt konnten wir dank der hohen Nachfrage nach unseren Hybridmodellen gestiegene Absätze verzeichnen und den Marktanteil steigern. Diese starke Performance wird sich in der zweiten Jahreshälfte fortsetzen, denn wir sind dank zahlreicher Hybrid-Vorbestellungen auf dem besten Weg, unser Gesamtverkaufsziel von 1 065 000 verkauften Toyota- und Lexus-Modellen in diesem Jahr zu übertreffen“, bilanziert Matt Harrison, Executive Vice President von Toyota Motor Europe.

Jüngster Zugang in die Hybrid-Flotte ist der kompakte Corolla, der als bisher einziges Modell (gegen Ende des Jahres folgt der C-HR mit ebenfalls zwei Motoroptionen) mit zwei Hybridantrieben in der Angebotspalette steht. Neben dem Zweiliter-Aggregat ist das Modell auch mit dem 1,8-Liter-Antrieb verfügbar. Die Systemleistung liegt bei 122 PS (90 kW), was sich in eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 10,9 Sekunden übersetzt. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 180 km/h erreicht. Das Drehmoment des Verbrennungsmotors liegt bei 142 Newtonmetern, der 53 kW starke Elektroantrieb steuert weitere 163 Newtonmeter bei, die von der ersten Umdrehung an bereitstehen. So kann der kompakte Corolla, wenn man es will, mit durchaus rasanten Ampelstarts überraschen.

Die knapp 4,4 Meter lange Schrägheck-Limousine nutzt als Energiespeicher ein Lithium-Ionen-Akkupaket mit einer Nominalspannung von 207 Volt. Einmal in Fahrt mischt sich der Elektroantrieb deutlich dominanter als in der Vergangenheit in das Fahrgeschehen ein. Der im Testwagen implantierte Eco Tracker meldete nach jeder gefahrenen Einheit den Elektroanteil an der Fortbewegung, und selbst auf der Autobahn lag der Anteil des E-Antriebs auch ohne Stau bei 42 Prozent. In der Stadt und auf Landstraßen schwankte der Elektrobeitrag bei durchaus zügiger Fahrweise zwischen 51 und 57 Prozent.

Allerdings muss man sich auf die Technik einlassen und einen entsprechend dosierten Druck auf das Beschleunigungspedal ausüben, dann klappt es auch mit dem Elektroantrieb. Dank der über den Automatikhebel einstellbaren Rekuperation lässt sich wiederum die Batterie laden, sodass für die nächsten Kilometer wieder ausreichend Energie gebunkert werden kann. Bei jeder Verzögerung speichert der Hybridantrieb ohnehin die entstehende Energie anstatt sie wie bei konventionell angetriebenen Modellen

---

als Hitze in die Umwelt abzustrahlen. So erreicht der Corolla Hybrid einen Testverbrauch von 4,5 Litern, sodass trotz des Tanks mit einem übersichtlichen Inhalt von 43 Litern beachtliche Reichweiten erzielt werden können.

Der 1,8-Liter-Motor nutzt das Toyota-Hybridsystem der vierten Generation, das sich dank zahlreicher Maßnahmen vor allem durch eine leise und spontane Leistungsentfaltung auszeichnet. Vorbei die Zeiten, da sich die Beschleunigung bei Hybridmodellen vor allem akustisch und weniger durch Dynamik bemerkbar machte. Der Corolla Hybrid kommt bei Bedarf zügig auf Touren, und das kleinere und leichtere Planetengetriebe agiert dank polierter Oberflächen leiser als jemals zuvor. Der Übergang vom elektrischen in den Verbrennerbetrieb verläuft so unmerklich, dass ein Blick auf das Display lohnt, in welchem Modus der Corolla gerade unterwegs ist.

Dank des gut abgestimmten Fahrwerks mit einer vollkommen neu entwickelten Mehrlenker-Hinterachse gehört der kompakte Corolla zu den angenehmen Vertretern seines Segments und stellt seinen Fahrer, so lange die physikalischen Gesetze respektiert werden, nicht vor Probleme. Defizite der Infrastruktur werden den Insassen weitgehend vorenthalten, und die gute Aerodynamik trägt zusammen mit dem leisen Hybridantrieb zu einer angenehmen Atmosphäre im Innenraum bei. Der ist wiederum dank hochwertiger und sauber verarbeiteten Materialien deutlich aufgewertet worden, und vor allem die gut konturierten Vordersitze machen auch längere Fahrten zu einem angenehmen Erlebnis.

Wie von Toyota gewöhnt kommt auch der Corolla Hybrid vollständig ausgestattet zu den Kunden. Zur Ausstattung gehören je nach Modellversion unter anderem LED-Scheinwerfer, ein automatischer Fernlichtassistent, sowie ein sieben Zoll messendes Informationsdisplay und das eCall Notrufsystem. Über die sogenannten Connected Services kann der Corolla-Fahrer zudem Komfort- und Sicherheitsfunktionen abrufen. Dazu gehören Parkpositionsfinder, Routenimport, Fußgängernavigation sowie die Erinnerung an Wartungstermine.

Die Preisliste für den Corolla Hybrid beginnt bei 27 290 Euro. Die Kombiversion Touring Sports kostet mindestens 28 490 und die Limousine 27 990 Euro. ([ampnet/ww](http://ampnet/ww))

#### Daten Corolla Hatchback Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,79 x 1,43  
Radstand (m): 2,64  
Motor: R4-Benziner, 1798 ccm  
Max. Drehmoment: 142 Nm bei 3600 U/min  
Elektromotor: 53 kW  
Drehmoment E-Motor: 163 Nm  
Batterie: Lithiumionenbatterie, 207 V  
Systemleistung: 90 kW / 122 PS bei 5200 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,9 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 3,4 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 77 g/km (Euro 6D-Temp)  
Testverbrauch: 4,5 Liter  
Leergewicht / Zuladung: min. 1285 kg / max. 535 kg  
Kofferraumvolumen: 361–1024 Liter  
Max. Anhängelast: 750 kg  
Wendekreis: 5,2 m  
Bereifung: 195/65 R 15 91 H  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,30  
Basispreis: 27 290 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

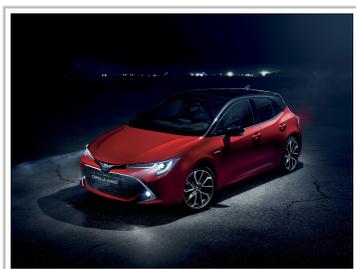
---



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Corolla Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---