

# ALTER NAME – NEUER GLANZ

NOCH BESSER, NOCH EUROPÄISCHER:  
AURIS-NACHFAHRE **TOYOTA COROLLA**



gestylt wurde Toyotas neue Kompaktklasse in Belgien. Ursprünglich noch als dritte Auris-Generation geplant, entschieden sich die Japaner erst nach dem vorjährigen Messedebüt in Genf für die traditionelle Bezeichnung Corolla. Hier das Fließheck-Modell mit optionalen Matrix-LED-Scheinwerfern.

*Die Zeiten ändern sich. Erstand man einst einen schlichten Toyota, so hatte man immerhin die Gewissheit, ein besonders zuverlässiges Auto zu fahren. Nun, auf die Verlässlichkeit dürfte auch weiterhin Verlass sein. Aber schlicht? Noch nie wurde ein Toyota bei ersten Tests dermaßen über den grünen Klee gelobt wie der neue Corolla, der nicht mehr Auris heißen muss. Ein Lob, das vor allem Fahrwerk, Raumangebot (Kombi) und Anmutung der Interieur-Materialien betrifft. Und der Hybridantrieb? Glänzt nach wie vor mit minimalem Benzindurst.*

Tschüss, Auris! Willkommen, Corolla! Nach mehr als zwölf Jahren kehrt jener Modellname nach Europa zurück, der wie kein anderer Toyotas guten Ruf begründet hat. Mittlerweile steht der Wiederlebte erwartungsfroh bei den heimischen Toyota-Händlern. Wahlweise als Fließheck-Modell (Länge: 4,37 m, Radstand: 2,64 m) oder als ausgesprochen geräumiger Kombi namens Touring Sports (Länge: 4,65 m, Radstand: 2,70 m). Diesel gibt's keinen mehr. Dafür wird der einzige Corolla mit „einsamem“ Verbrennungsmotor – ein Benziner mit 116 PS und 6G-Schaltung – hierzulande zum gleichen Einstiegspreis wie in Deutschland angebo-

ten: um 20.990 Euro. Und das trotz 8% NoVA, die ja deutschen Autokäufern erspart bleibt. Okay, auch den heimischen. Jedenfalls dann, wenn sie sich für eine der beiden Hybrid-Versionen entscheiden. Entweder mit 122 oder satten 180 PS Systemleistung.

Toyota zufolge richtet sich der schwächere Elektro-Benziner an jene Kunden, die auf besonders niedrigen Spritverbrauch Wert legen, der stärkere hingegen an jene, die vor allem Power wollen. Dennoch belegen erste Testrunden, dass sich sogar der potente Hybrid-Corolla mit real 4,5 Litern auf 100 km extrem knauserig

zeigen kann. Wofür natürlich auch die effiziente CVT-Automatik verantwortlich ist, die den Benziner aber bei kräftiger Beschleunigung immer noch aufheulen lässt. Daran wird sich konzeptionsbedingt auch nichts mehr großartig ändern, zumal Toyota sein bewährtes Hybrid-System ohnehin schon nach allen Regeln der Kunst optimiert hat.

Doch „leider“ animiert der Japaner neuerdings zu sportlicher Fahrweise – primär dank moderner Mehrlenker-Hinterachse und Stoßdämpfer-Ventiltechnik sowie erstmals adaptiv variabler Dämpfer. Alles Zutaten, die dem Fronttriebler zusammen mit der massiv erhöhten Verwindungssteifigkeit samt abgesenktem Schwerpunkt zu exzellenter Agilität, Lenkpräzision und Fahrsicherheit verhelfen. Und nicht zuletzt zu einem überraschend feinen

Der Corolla Touring Sports verfügt im Fond über die größte Beinfreiheit seiner Klasse, versichert Toyota.



Anfang 2020 wird der Kombi auch als Outdoor-Modell Corolla Trek mit 20 mm mehr Bodenfreiheit erwartet.



Zu den Vorzügen des Corolla-Cockpits gehören dessen hochwertige Anmutung, der perfekt im Blickfeld platzierte 8-Zoll-Touchscreen und neu konstruierte Vordersitze. Auch ein Komfortplus: verbesserte Geräuschdämmung, reduzierte Vibrationen.



Federungskomfort. Das Ganze garniert mit teils optionalen Sicherheitsfeatures bzw. Assistenzsystemen, die ebenfalls aufgewertet wurden. Was sich auch von den verwendeten Kunststoffen im Innenraum

behaupten lässt. Da kann man heutzutage selbst bei „Premium“-Mitbewerbern mehr Hartplastik entdecken. So gesehen ist der Corolla europäischer als mancher Europäer geraten.

Die lange Kombi-Variante des Corolla, den Touring Sports, versieht Toyota auch gern mit der viel strapazierten Bezeichnung „Shooting Brake“. Definitiv versehen wurde der Kombi aber mit einem brillanten Handling – trotz des üppigen Radstands.

