DIE NEUE COROLLA BAUREIHE

FEBRUAR **2019**

DE

TOYOTA

NICHTS IST UNMÖGLICH

HYBRID

INHALT

DIE NEUE COROLLA BAUREIHE

4	DIE NEUE COROLLA BAUREIHE
6	INTERVIEW MIT YASUSHI UEDA
10	ERSTKLASSIGES FAHRERLEBNIS
16	INTERVIEW MIT REMBERT SERRUS
18	ERWEITERTES HYBRIDANGEBOT
26	INTERVIEW MIT HIROYUKI TSUKASHIMA
28	DREI SPEZIFISCHE KAROSSERIEVARIANTEN
34	GERÄUMIGES UND AUFGEWERTETES INTERIEUR
38	TECHNOLOGIEN FÜR PREMIUM-KOMFORT
42	SICHERHEIT AUF HÖHEREM LEVEL
48	TECHNISCHE DATEN
51	USB STICK & NEWSROOM

Toyota Motor Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern. Zudem unterliegen Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben den gesetzlichen Bestimmungen und Anforderungen des jeweiligen Landes. Bitte erfragen Sie etwaige landespezifische Bestimmungen bei Ihrer Toyota Pressestelle. Die in dieser Pressemappe angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten sowie die abgebildeten Fahrzeuge können in den verschiedenen Märkten variieren. Die Fahrzeugfarbe kann aus drucktechnischen Gründen von der Original-Lackfarbe abweichen.

DIE NEUE COROLLA BAUREIHE

MIT DER ZWÖLFTEN GENERATION der traditionsreichen Corolla-Baureihe schickt Toyota erneut einen starken Konkurrenten in den Wettbewerb um das in Europa hart umkämpfte C-Segment. Das neue Modell basiert auf der hochmodernen GA-C-Plattform der Toyota New Global Architecture (TNGA) und profitiert somit von einer überlegenen Fahrdynamik in Kombination mit verbesserten Sicherheitseigenschaften. Dabei gewährte die GA-C-Plattform den Designern von Toyota größere Freiheiten, um den einzelnen Karosserievarianten des stämmig-flach gestalteten Corolla ein optisch unverwechselbares und individuelles Aussehen zu verleihen – vom sportlich-kompakten Schrägheckmodell über den elegant-vielseitigen Touring Sports bis hin zur raffinierten und besonders prestigeträchtigen Limousine. Sie sind für die Herausforderungen des Alltags ebenso prädestiniert wie für mannigfaltige Freizeit- und Wochenendaufgaben.

Zugleich läutet Toyota mit dem neuen Corolla seine Dual-Hybrid-Strategie ein: Die Schrägheck-Variante und der Touring Sports stehen als erste Modelle der japanischen Marke mit zwei Hybridmotoren zur Wahl. Der verbesserte 1,8-Liter-Hybrid mit 90 kW / 122 PS ist erstmalig auch für die Limousine erhältlich. Sportlich-dynamisch tritt der brandneue 2,0-Liter-Hybrid mit 132 kW / 180 PS auf. Beide Antriebe zeichnen sich insbesondere durch niedrige Betriebskosten aus, die für die Hybridtechnologie von Toyota charakteristisch sind.

Wie stark Toyota den Fokus auf die Hybridtechnologie legt, zeigt auch das reduzierte Angebot konventioneller Antriebe: Für die Schrägheck-Variante und den Touring Sports steht ein 85 kW / 114 PS starker 1,2-Liter-Turbobenziner bereit.

Alle neuen Fahrzeuge von Toyota auf TNGA-Basis erreichen in puncto aktiver und passiver Sicherheit die höchsten Standards. Auch der neue Corolla erfüllt die strengen Anforderungen unabhängiger Crashtest-Programme und bietet dank innovativer Funktionen und Systeme der neuesten Toyota Safety Sense Technologie ein noch höheres Maß an aktiver Sicherheit als bisher.

DIE NEUE COROLLA-BAUREIHE BESTICHT DURCH EIN DYNAMISCHES DESIGN MIT INDIVIDUELL UNVERWECHSELBAREM AUSSEHEN - VOM SCHRÄGHECKMODELL ÜBER DEN TOURING SPORTS BIS HIN ZUR LIMOUSINE

INTERVIEW MIT YASUSHI UEDA, CHEFINGENIEUR DES NEUEN COROLLA

Wo lagen die Schwerpunkte bei der Entwicklung der neuen Corolla-Baureihe?

Der Corolla blickt auf eine mehr als 50-jährige Geschichte zurück. Von der ersten Generation bis zum neuesten Modell blieb er dabei seinem ursprünglichen Konzept stets treu: als Pkw, der ein hohes Maß an Qualität, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit mit einem komfortablen Fahrerlebnis kombiniert, das Menschen auf der ganzen Welt genießen können. Diese für den Corolla so typische Grundlage diente uns als Ausgangspunkt.

Bereits in der Konzeptphase haben wir untersucht, welche neuen Elemente wir der neuen Generation mit auf den Weg geben könnten. Als die beiden Hauptsäulen identifizierten wir „dynamisches Styling“ und „Fahrvergnügen“. Um dies zu erreichen, konnten wir uns auf die neue TNGA-basierte GA-C-Plattform verlassen – denn zu ihren großen Vorzügen zählt, dass sie unseren Designern mehr Freiheit bei der Gestaltung eines dynamischen Exterieurs bietet. Alle drei Karosserievarianten des Corolla besitzen nun einen optisch unverwechselbaren und individuellen Auftritt mit einer geduckten Haltung und besonders ansprechenden Proportionen. Schmalere A-Säulen, eine niedriger positionierte Instrumententafel und eine flachere Motorhaube verbessern zudem die Rundumsicht für den Fahrer.

Der neue Corolla teilt seine Plattform mit den jüngsten Generationen des Toyota Prius und des C-HR. Daher wussten wir, dass uns die niedrige Sitzposition, ein tieferer Schwerpunkt und die Mehrlenker-Hinterachse eine gute Basis für eine exzellente Fahrdynamik bieten. Hierdurch konnten wir seine Agilität noch weiter verbessern.

Wir haben zum Beispiel das Lenkverhalten im Sinne eines besseren Lenkgefühls weiterentwickelt, während die Hinterradaufhängung nun über neu entwickelte Stoßdämpfer mit neuer Reibungstechnologie verfügt. Hierdurch erreichen wir eine noch bessere Balance zwischen Fahr- und Handling-Eigenschaften.

Warum unterscheidet sich das Front- und Heckdesign der Limousine von dem der Schrägheck-Variante und des Touring Sports?
Kundenbefragungen, die wir zu Beginn des Projekts durchgeführt haben, zeigten: Kunden, die sich für die Schrägheck-Variante oder den Touring Sports interessieren, wünschen sich einen dynamischen Auftritt. Käufer der Limousine bevorzugen eher ein Fahrzeug mit einem repräsentativeren Aussehen – dem sind wir nachgekommen. Zugleich unterstreicht die sportliche Gesamtform die Zusammengehörigkeit aller drei Karosserievarianten.

Der Corolla ist ein globales Modell, entwickelt für den weltweiten Markt. Wie haben Sie sichergestellt, dass seine Fahreigenschaften Kunden aus allen Regionen gleichermaßen ansprechen?
In der Vergangenheit stellten die Kunden ganz unterschiedliche Erwartungen an ihr Fahrzeug – heute scheint sich dies weltweit immer weiter anzugleichen.

In Europa, den USA und Japan haben wir zahlreiche Gespräche mit Kunden geführt und daraus gelernt, dass sie alle ein attraktives Auto wollen, das gut fährt. Hierdurch können wir leichter eine Hauptrichtung für die Fahrdynamik festlegen, die von Autokäufern auf der ganzen Welt geschätzt wird.

Fahrdynamisch haben wir das neue Modell auf Europa ausgerichtet, aber für andere Märkte können wir zum Beispiel die Fahrwerks- und Lenkungseinstellungen so optimieren, damit der Corolla den örtlichen Straßenverhältnissen entspricht.

Haben Sie die drei Karosserie-Varianten jeweils unterschiedlich abgestimmt?
Die Gesamtauslegung in Richtung einer Fahrspaß-orientierten Charakteristik ist bei allen gleich. Die karosseriespezifische Abstimmung allerdings haben wir in der Tat den Kundenwünschen angepasst und diese unterschiedlichen Merkmale bereits zu Beginn der Entwicklung definiert.

Die Schrägheck-Variante tritt mit direkterer Rückmeldung und einem agileren Fahrgefühl besonders dynamisch auf. Sowohl die Limousine als auch der Touring Sports verfügen über einen längeren Radstand, der gutes Handling mit größerem Federungskomfort - insbesondere für die Passagiere im Fond - verbindet und dennoch eine hohe Fahrstabilität bietet.

Natürlich haben wir auch das Fahrwerk des Touring Sports so abgestimmt, dass ein gleichbleibendes Fahrverhalten auch dann gewährleistet bleibt, wenn seine höhere Nutzlast ausgenutzt wird.

Haben Sie auch Testfahrten mit Prototypen in Europa durchgeführt?
Selbstverständlich – denn Europa ist nicht nur der wichtigste Markt für die Schrägheck-Variante und den Touring Sports, Europäer bevorzugen auch im Allgemeinen eine dynamischere Fahrweise. Hier fließt der Verkehr mit höherer Geschwindigkeit als in anderen

INTERVIEW MIT YASUSHI UEDA, CHEFINGENIEUR DES NEUEN COROLLA

Regionen. Die Menschen wollen, dass ihre Autos flink in der Stadt sind und komfortabel bei Autobahntempo.

Deshalb haben wir umfangreiche Tests in mehreren europäischen Ländern durchgeführt, darunter auch in Belgien - dort sind unsere Kollegen des europäischen Forschungs- und Entwicklungszentrums daheim, die für die Entwicklung des Touring Sports zuständig waren.

Worauf sind Sie am meisten stolz?

Während der Entwicklung durften mehrere Personen das neue Modell fahren, die nicht zu unserem Team gehörten – andere Ingenieure von Toyota zum Beispiel, aber auch ausgewählte Journalisten und Experten aus unserem globalen Vertriebsnetz.

Sie alle hatten ein breites Lächeln im Gesicht, als sie hinter dem Steuer der Prototypen Platz nahmen. Dies ist die Art von Wertschätzung, die mich stolz macht.

Ich weiß, dass Toyota und dem Corolla in einigen Regionen zuweilen ein – sagen wir mal – etwas langweiliges Image unterstellt wird. Aber ich bin zuversichtlich, dass wir dieses Bild dank des eleganten Designs und der guten Fahrleistungen der neuen Corolla-Generation umkehren können.

Wenn Sie die freie Wahl hätten: Welches Modell von Toyota würden Sie als Chefingenieur am liebsten betreuen?

Ich würde wieder den Corolla wählen: Die Baureihe kommt in der ganzen Welt zum Einsatz und besitzt eine extrem starke Geschichte.

Die Tatsache, dass ich Menschen aus verschiedenen Ländern und Regionen treffen und mit ihnen arbeiten kann, macht es für mich so interessant. Ich habe gelernt, wie unterschiedlich Kunden auf der Welt ihr Auto nutzen. Sicherzustellen, dass der neue Corolla zu allen passt, stellt eine besondere Herausforderung dar – und ist zugleich der Grund, warum wir diese Arbeit so genießen.

Wir wollen die Geschichte des Corolla weiterschreiben. Unsere größte Belohnung ist es, wenn die Menschen ihren Wagen genießen und stolz darauf sind, einen neuen Corolla zu besitzen.

ICH BIN ZUVERSICHTLICH, DASS WIR DAS IMAGE DES COROLLA DANK DES ELEGANTEN DESIGNS UND DER GUTEN FAHRLEISTUNGEN BEFLÜGELN KÖNNEN

ERSTKLASSIGES
FAHRERLEBNIS

- Die neue TNGA GA-C-Plattform bietet Agilität, ein direktes Fahrerlebnis und Fahrkomfort
- MacPherson-Federbeine und komplette neue Mehrlenker-Hinterachse
- Adaptives variables Fahrwerk ⟨AVS⟩ für Schrägheck-Variante und Touring Sports erhältlich
- Fahrmodi ECO, COMFORT, NORMAL, SPORT S, SPORT S+ und CUSTOM
- Optimiertes Geräusch- und Vibrationsniveau ergänzt die außergewöhnliche Laufruhe des Toyota Hybridantriebs

ERSTKLASSIGES FAHRERLEBNIS

DER NEUE TOYOTA COROLLA kommt dank der TNGA GA-C-Plattform in den Genuss erheblicher Vorteile – angefangen bei der Aerodynamik über eine deutlich verbesserte Ergonomie und Übersichtlichkeit bis hin zum Fahrerlebnis, das ein neues Level erreicht. Hierfür sank der Fahrzeug-Schwerpunkt um zehn Millimeter, zugleich besitzt das neue Modell serienmäßig eine Mehrlenker-Hinterradaufhängung. Dank hochfester Stähle, die in Schlüsselbereichen verwendet werden, zeichnet sich die Karosserie durch eine um 60 Prozent höhere Verwindungssteifigkeit aus. Dies verbessert das Handling und die Fahrstabilität ebenso wie die Komforteigenschaften und reduziert hochfrequente Vibrationen. Das Ergebnis ist ein größeres Qualitätsempfinden.

HOCHFESTE UND LEICHTE KAROSSERIE

Der umfangreiche Einsatz von Aluminium, hochfestem Stahl und heißgepressten Materialien ermöglicht eine signifikante Gewichtsreduzierung, die mit einer verbesserten Kraftstoffeffizienz einhergeht. So konnten zum Beispiel die Wandstärken der Türen und Dachpaneele reduziert werden. Gleichzeitig erhöhen der Einsatz von Klebeverbindungen, zahlreichere Punktschweißverbindungen und geschlossenen Komponenten in strukturell besonders sensiblen Karosseriebereichen die Verwindungssteifigkeit gegenüber den Vorgängermodellen um etwa 60 Prozent. Dies verbessert die Agilität, die Reaktion auf Lenkbefehle sowie die Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten markant.

Positiv auf das Handling des neuen Corolla wirken sich auch die geringere Einbauhöhe des Motors, ein tieferer Hüftpunkt der Sitze

sowie die Unterbringung der Hybridbatterie unter den Rücksitzen aus. Der Schwerpunkt sank durch diese Maßnahmen um rund zehn Millimeter.

FAHRWERK

Der neue Corolla tritt mit bewährten MacPherson-Federbeinen an der Vorderachse, einer völlig neuen Mehrlenker-Hinterachse und hochmoderner Stoßdämpfer-Ventiltechnik an. Im Schrägheck-Modell sowie im Touring Sports kommen erstmals adaptiv variable Dämpfer (AVS) zum Einsatz.

Dabei hat Toyota die Geometrie der Vorderradaufhängung ebenso überarbeitet wie die Kennlinien von Schraubenfedern und

Stoßdämpfern. Daraus resultiert ein lineareres Lenkgefühl bei mittel bis schnell durchfahrenen Kurven.

Auch die Charakteristik und das Spiel des Dämpferanschlags sowie die Position des Stabilisators optimieren das Lenkgefühl. Gleichzeitig hat Toyota die Rotationsachse des Federbeinlagers vom Stoßdämpfer zum Achsschenkelbolzen neu ausgerichtet. Dies reduziert die Lenkkraftunterschiede zwischen linker und rechter Seite und verbessert ebenfalls das Lenkgefühl.

Dank geänderter Strukturen reduzieren Fahrwerkslenker und -buchsen Reibungsverluste. Dies minimiert die Übertragung von Stößen auf rauen Fahrbahnbelägen und erhöht so den Fahrkomfort.

Die neu entwickelte Mehrlenker-Hinterachse zeichnet sich durch eine kompakte Bauweise und exklusiv entwickelte Schraubenfedern aus, die sowohl hohe Fahrstabilität als auch großen Fahrkomfort bieten.

Neu positionierte Längslenker halten sowohl bei Kurvenfahrt als auch beim Bremsen den eingestellten Vorspurwinkel bei. Das Ergebnis: Der neue Corolla reagiert präzise auf Lenkbewegungen und bleibt auch während der Verzögerung besonders stabil.

Sowohl Vorder- als auch Hinterradaufhängung profitieren von neu entwickelten Stoßdämpferventilen. Sie reduzieren die Reibung um 40 Prozent und ermöglichen auf diese Weise eine sanftere und komfortablere Fahrt.

Das adaptive und variable Fahrwerkssystem AVS (Adaptive Variable Suspension) regelt die Dämpfung an jedem Rad individuell. Dies erhöht den Fahrkomfort und – im Zusammenspiel mit dem optimierten Lenkverhalten und dem tieferen Schwerpunkt – auch die Performance. Dabei wird die Dämpferkraft automatisch über 650 Stufen von einem linearen Hubmagneten gesteuert, der viermal schneller arbeitet als ein herkömmlicher Stellmotor.

Zugleich passt AVS die Dämpfung dem vorgewählten Fahrmodus ECO, NORMAL, SPORT S, SPORT S+ oder CUSTOM an. Hierdurch kommt der Fahrer in den Genuss eines fein ausbalancierten Fahrkomforts und sportlichem Handling.

AERODYNAMIK

Die hochmoderne GA-C-Plattform des Toyota Corolla ermöglicht eine niedrigere Gesamthöhe der Karosserie sowie die tiefere Positionierung der Motorhaube – Maßnahmen, die sich auch in Form einer besonderen aerodynamischen Effizienz des neuen Modells auszahlen. Hinzu kommt eine durchgängige Unterbodenabdeckung. Für ein stabileres Handling bei höheren Geschwindigkeiten sorgen aerdynamisch optimierte Lamellen im hinteren Stoßfänger und am äußeren Element der Rückleuchteneinheit.

VERBESSERTE GERÄUSCHEIGENSCHAFTEN, NIEDRIGERE VIBRATIONEN

Neben der besonders leisen Hybridantriebstechnologie profitiert

ERSTKLASSIGES FAHRERLEBNIS

der Fahrkomfort des neuen Corolla von zahlreichen Maßnahmen, die unerwünschte Geräusche und Schwingungen vom Innenraum fernhalten.

Bereits die Installation der Vierzylinder minimiert Vibrationen beim Anlassen und im Leerlauf, auch die sonst übliche Drehzahlerhöhung beim Losfahren entfällt. Hierdurch vermittelt der Antrieb eine linearere Anpassung der Motordrehzahl an die Fahrzeuggeschwindigkeit und verbessert die Laufruhe beim Beschleunigen.

Mit vielen Detaillösungen mindert die GA-C-Plattform zugleich Schwingungen aus dem Antriebsstrang. Die Polsterplatte des Lenkrads wirkt wie ein dynamischer Dämpfer, der Vibrationen unterdrückt. Selbst der Werkzeugkasten fungiert als dynamisches Element und eliminiert Schwingungen, die im hinteren Fahrzeugboden entstehen.

In Kombination mit einer dreilagigen Dämpfungsschicht innerhalb der Armaturentafel minimiert der großzügige Einsatz von schallabsorbierenden und isolierenden Materialien das Eindringen von Motor- und Getriebegeräuschen in den Fahrgastraum.

Zu guter Letzt erhält der neue Toyota Corolla eine zusätzliche Dämmschicht im Bodenbereich und spezielle Abdichtungen für die Karosseriespalten, während Hohlräume innerhalb der Fahrzeugstruktur die Übertragung von Wind- und Fahrgeräuschen auf die Kabine reduzieren.

INTERVIEW MIT REMBERT SERRUS - SENIOR MANAGER FAHRZEUG-PERFORMANCE BEI TOYOTA MOTOR EUROPE (TME)

Wie stark war die Forschungs- und Entwicklungsabteilung von TME an der Entwicklung des neuen Corolla beteiligt?

Wir haben in Europa seit 2012 die Plattformtests für die neue Modellgeneration in verschiedenen Phasen durchgeführt. Die Schräghеck-Variante und der Touring Sports wurden sogar mit Blick auf Europa als Hauptmarkt entwickelt.

Die Forschungs- und Entwicklungsabteilung von TME hat von Beginn an die Ausrichtung des Fahrzeugs festgelegt. Danach arbeiteten wir speziell an Bereichen wie Fahrdynamik, Fahrbarkeit, Geräusch- und Vibrationsniveau sowie sensorischer Qualität, die für Europa besondere Bedeutung besitzen. Für den Touring Sports haben wir Fahrzeugkonzept, Styling und alle Komponenten hinter der B-Säule zu 100 Prozent in Europa entwickelt.

Welche Ziele wollten Sie mit dem neuen Corolla erreichen und wie haben Sie ihn von früheren Generationen des Modells abgegrenzt?

Ein grundlegender Unterschied besteht im Einsatz der GA-C-Plattform. Diese wurde entwickelt, um hinsichtlich Fahrverhalten und Handling sowie Geräusch- und Vibrationsniveau den europäischen Standards zu entsprechen – die im Übrigen die höchsten der Welt sind.

Während des gesamten Projekts haben wir das Ziel verfolgt, ein emotional ansprechendes Fahrzeug zu entwickeln. Das konnten wir durch die Einführung des brandneuen 2,0-Liter-Hybridantriebs, höchste sensorische Qualitätsstandards und enorme Anstrengungen zur Umsetzung eines faszinierenden Stylings realisieren.

Welche waren die wichtigsten Bereiche, die Sie bei der Entwicklung des neuen Corolla verbessern wollten?

Mit einem Wort: „Kohärenz“, die auf einem neuen dualen Hybridangebot basiert, das wir für den Corolla entwickelt haben – mit optimaler Fahrbarkeit, einer feinen Balance von Fahrverhalten und Handling, einem möglichst geringen Geräusch- und Vibrationsniveau, einem erstklassigen Audiosystem und Sitzen, die hervorragenden Halt bieten.

Wir haben große Anstrengungen unternommen, um ein sicheres und angenehmes Fahrerlebnis sowohl auf der täglichen Fahrt zur Arbeit als auch auf langen Strecken zu gewährleisten.

Der neue Corolla ist von Grund auf ein brandneues Fahrzeug. Vor welchen Herausforderungen standen Sie?

Wir sahen uns mit vielen technischen Herausforderungen konfrontiert – etwa, was die Karosseriesteifigkeit des Touring Sports betrifft. Dies konnten wir bei TME gut bewältigen. Die wahrscheinlich größte Hürde bestand darin, den neuen Corolla mit zwei parallel arbeitenden Teams in Japan und Europa zu entwickeln. Die Kommunikationsmöglichkeiten haben sich zwar stark weiterentwickelt, am Ende liegen aber Projektfortschritt und -erfolg in den Händen der Menschen. Da die

Chefingenieure auf beiden Seiten aber über jahrelange Erfahrung in Europa verfügen, haben wir diese und andere Herausforderungen mit gegenseitigem Verständnis und der Konzentration auf gemeinsame Ziele bewältigt.

Was macht den neuen Corolla zu einem echten europäischen Fahrzeug?
Wie bereits erwähnt, haben wir hier in Europa die Ausrichtung des Fahrzeugs festgelegt und darüber hinaus in vielen Bereichen gearbeitet, Fahrverhalten und Handling eingeschlossen.

Auch die sensorische Qualität wurde von unserem Team entwickelt, das diesbezüglich inzwischen als „Center of Excellence" anerkannt ist und derzeit an vielen globalen Projekten arbeitet.

Das Kombi-Modell haben wir komplett in Europa entwickelt, es wird auch nur hier angeboten. Auch die Schrägheck-Variante entstand speziell mit Blick auf die hohen Anforderungen im größten europäischen Fahrzeugsegment.

Antriebsseitig ist Toyota der einzige Automobilhersteller in Europa, der für eine Baureihe zwei elektrifizierte Antriebe mit Benzinmotor anbietet – genau das, was sich europäische Kunden heute wünschen.

Zu keinem Zeitpunkt des Projekts mussten wir einen Kompromiss eingehen, um den Anforderungen anderer Weltregionen gerecht zu werden. Der neue Corolla ist vielmehr ein Fahrzeug, das als attraktives Angebot für das hart umkämpfte europäische Kompaktsegment entwickelt wurde und zudem global verkauft wird.

Welche Änderungen haben Sie im Innenraum umgesetzt?
Durch den Einsatz der GA-C-Plattform konnten wir die Basis der Windschutzscheibe um 40 Millimeter absenken sowie die Gesamthöhe der Instrumententafel reduzieren. Dies führt zu einer eleganteren, leichteren Form als bisher und verbessert gleichzeitig die Sicht für den Fahrer. Die Sitze wurden 25 Millimeter niedriger platziert, um die gleiche Kopffreiheit wie zuvor zu erhalten.

Was Materialien und Finishes betrifft, haben wir den Innenraum ganzheitlich betrachtet, um ein homogenes Erscheinungsbild sicherzustellen. Vom ersten 3D-Modell an wurden die Formen im Detail optimiert, um ihre visuelle Glaubwürdigkeit zu gewährleisten; so sehen beispielsweise Metalleinsätze aus wie Metall und fühlen sich auch so an.

Mit welchen Maßnahmen haben Sie das Geräusch- und Vibrationsniveau des Corolla verbessert?
Dank eines viel effektiveren Dämmelements hinter der Instrumententafel, das sich durch deutlich weniger freiliegende Flächen auszeichnet, konnten wir die Abdichtung des Cockpits optimieren. Zudem kommen eine neue Türdichtung, Dämmelemente in den hinteren Radhäusern sowie vorderes Akustikglas zum Einsatz, um nur einige Maßnahmen zu nennen.

Was ist Ihr Lieblingsdetail am neuen Corolla?
Eigentlich ist es kein „Detail" als solches, aber dennoch möchte ich die Sitzposition des Fahrers nennen: Sitz, Instrumententafel, Lenkung und Mittelkonsole machen hier den ersten wichtigen Unterschied aus. Sobald sie sich hinsetzen, möchten sie losfahren. Es fesselt sie und vermittelt von Anfang an ein Gefühl der Sicherheit.

ERWEITERTES
HYBRIDANGEBOT

- Erstes Modell von Toyota mit zwei Hybridantrieben: 1,8 Liter mit 90 kW / 122 PS oder neuer 2,0 Liter mit 132 kW /180 PS für Schrägheck-Variante und Touring Sports
- Legendäre Corolla Limousine erstmals mit dem 1,8 Liter großen Hybridantrieb erhältlich
- Schrägheck-Variante und Touring Sports auch mit 85 kW / 114 PS starkem 1,2-Liter-Turbobenziner

ERWEITERTES HYBRIDANGEBOT

DAS ZUNEHMENDE UMWELTBEWUSSTSEIN der Gesellschaft führt insbesondere in europäischen Großstädten zu immer strengeren Abgasvorschriften. Die Hybridantriebe von Toyota kombinieren möglichst geringe Emissionen mit der Fähigkeit, bis zu 50 Prozent der täglichen Pendelfahrstrecken rein elektrisch zurückzulegen[1].

Toyota hört auf seine Kunden und entwickelt sein Modellangebot entsprechend weiter. Dies gilt insbesondere für die Hybridantriebe. Als Technologieführer mit 20 Jahren Erfahrung und weltweit über zwölf Millionen abgesetzten Hybridfahrzeugen – mehr als zwei Millionen davon in Europa – setzt der Autohersteller jetzt auch den Wunsch vieler potenzieller Käufer nach mehr Leistung um.

Deswegen bietet Toyota die Schrägheck- und die Touring Sports-Modelle des neuen Corolla künftig mit zwei Hybridoptionen an: Die 1,8-Liter-Variante übernimmt alle Vorteile des aktuellen Hybridsystems der vierten Generation – einschließlich verbessertem Ansprechverhalten und linearer Kraftentwicklung in Verbindung mit den traditionellen Pluspunkten hinsichtlich Verbrauchseffizienz und entspannter Fortbewegung. Die 2,0 Liter große Hybridversion baut ebenfalls auf diesen Stärken auf, kombiniert sie aber mit nochmals höherer Leistung, leichtfüßigerer Beschleunigung, größerer Dynamik und zusätzlichem Fahrspaß.

Die neue Limousine bietet Toyota ausschließlich mit dem 90 kW / 122 PS starken 1,8-Liter-Hybridantrieb an. Für die Schrägheck-Version und den Corolla Touring Sports steht ein konventioneller Verbrennungsmotor zur Wahl: Der 1,2 Liter große Turbobenziner ist 85 kW / 114 PS stark.

OPTIMIERTER 1,8-LITER-HYBRIDANTRIEB

Das 1,8-Liter-Hybridsystem der vierten Generation entwickelt eine Systemleistung von 90 kW /122 PS mit einem Drehmoment des Verbrennungsmotors von 142 Nm. Die 53 kW starke Elektromaschine steuert weitere 163 Nm bei, die bereits ab der ersten Umdrehung anliegen. Mit seinem leisen Lauf sowie der intuitiven und spontanen Leistungsabgabe erfüllt die Antriebseinheit die hohen Ansprüche der Hybridkunden von Toyota, ohne an einer Steckdose aufgeladen werden zu müssen.

Größe und Gewicht des 1,8-Liter-Vierzylinders wurden ohne Beeinträchtigung von Leistung und Laufruhe der neuen

[1] In Abhängigkeit von den Fahrbedingungen

GA-C-Plattform angepasst. Er profitiert von einer gestiegenen Kraftstoffeffizienz, besserer Beschleunigung und reduzierten Geräuschen im Fahrgastraum.

Die Kraftstoffeffizienz konnte Toyota durch die Reduzierung der Reibung, einen hohen Drallstrom und ein optimales Wärme-Management verbessern. Zu den Maßnahmen zur

Reibungsreduzierung gehören eine neue Kolbenschaftform inklusive Kunstharzbeschichtung an den gleitenden Oberflächen, die Verwendung eines Abstandhalters im Wassermantel des Zylinderblocks zur Unterdrückung der Verformung der Zylinderbohrung, der Einsatz von reibungsarmen Komponenten beim Ventil- und Kettenantrieb sowie die Optimierung der Kurbel- und Pleuellager.

Die spezielle Form des Ansaugtrakts und der Kolben optimiert den Wirbelstrom und verbessert so die Abgasrückführung (AGR) sowie die Verbrennung. Eine diagonale Quetschkante, die auf den Zündkerzenwinkel ausgerichtet ist, erhöht die Klopffestigkeit und die Kraftstoffeffizienz. Das vergrößerte Ventil der Abgasrückführung beschleunigt den Gasstrom, auch der strukturelle Aufbau des Ansaugkrümmers wurde angepasst. Zudem konnten die Ingenieure die Effizienz des Wärmetauschers im AGR-Kühler steigern.

Eine elektrische Wasserpumpe mit niedriger Drehzahl sorgt für ein stabiles Thermo-Management, während sich der Kühlweg in zwei Bereiche aufteilt – einen für den Motor, den anderen für die Heizung. Die Installation eines Strömungs-Absperrventils zwischen Wasserauslass und AGR-Kühler reduziert den Kühlmittelstrom während der Warmlaufphase. Hinzu kommen extra dünne Zündkerzen mit großer Betriebsdauer sowie ein neu geformter Wassermantel um den Brennraum und ein hoher Wirbelstrom.

Spezielle Zündkerzen verleihen dem Motor eine höhere Drehfreude. Sie sorgen für eine optimierte Zündung, während rechteckige Zündspulen mit hoher Spulenform-Flexibilität die Baugröße reduzieren und der erhöhten Hybridmotorleistung entsprechen.

ERWEITERTES HYBRIDANGEBOT

Ein optimierter Motorblock, geänderte Motorlagerungen, eine Kunstharz-Zylinderkopfabdeckung – die auch das Gewicht senkt – sowie eine geänderte Form des Schalldämpfers reduzieren das Geräusch- und Vibrationsniveau im Innenraum.

Das Hybridsystem verfügt über ein kleineres und leichteres Getriebe. Durch eine neue, zweiachsige Struktur für Motor und Generator garantiert es eine verlustarme Kraftübertragung bei reduzierter Baubreite. Diese Parallelachsenstruktur erhöht die mögliche Drehzahl des Motors und reduziert zugleich seine Größe.

Die optimierte Getriebe-Übersetzung vereint maximale Kraftstoffeffizienz mit hoher Beschleunigungsdynamik. Dank polierter Oberflächen unterdrückt die neue Zahnradstruktur zusätzlich Resonanzen und Betriebsgeräusche. Erfolg: Das Hybridsystem agiert leiser als je zuvor.

Toyota hat alle Komponenten des Hybridantriebs noch feiner aufeinander abgestimmt. Beim Beschleunigen erlaubt das gesteigerte Drehmoment des Elektromotors eine linearere Drehzahlanhebung, während der Einsatz einer neuen Hybridbatterie (Lithium-Ionen bei der Schrägheck-Version und dem Touring Sports, Nickel-Metallhydrid bei der Limousine) den Kraftstoffverbrauch weiter senkt.

Mit 1,8-Liter-Hybridantrieb beschleunigt die Schrägheck-Variante des Toyota Corolla von 0 auf 100 km/h in 10,9 Sekunden, der Touring Sports in 11,1 Sekunden und die Limousine in 11,0 Sekunden. Alle drei Versionen erzielen eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h.

Die Schrägheck-Variante und der Touring Sports verbrauchen nur 3,3 Liter Kraftstoff* auf 100 Kilometer bei CO_2-Emissionen von 76 g/km*. Die Limousine benötigt 3,4 Liter auf 100 Kilometer* und emittiert dabei 77 Gramm CO_2 pro km*.

NEUER 2,0-LITER-HYBRIDANTRIEB

Der neue Hybridantrieb mit 2,0 Liter Hubraum leistet 132 kW / 180 PS und entwickelt ein Motordrehmoment von 192 Nm. Der von einer Nickel-Metallhydrid-Batterie mit Strom versorgte 650V-Elektromotor liefert weitere 80 kW und stellt ab der ersten Umdrehung ein zusätzliches Drehmoment von 202 Nm zur Verfügung.

Das System schöpft das von der neu eingeführten GA-C-Plattform ermöglichte Plus an Stabilität, Handling und Agilität aus. Es bietet dem Fahrer mehr Leistung, einen Sportmodus sowie die Funktionalität eines sequenziellen Sechsgang-Getriebes mit Schaltwippen am Lenkrad für ein noch dynamischeres und begeisterndes Fahrerlebnis.

Auch darüber hinaus ist der neue 2,0-Liter-Hybridantrieb einzigartig in diesem Fahrzeugsegment: Kein anderer konventioneller Antriebsstrang weist die gleiche Kombination aus Agilität und niedrigen Emissionen auf. Zahlreiche Maßnahmen sorgen dafür, dass die Mehrleistung mit höherer Kraftstoffeffizienz, geringeren Emissionen und größerer Laufruhe einhergehen kann.

So dient die Reduktion des Aluminium-Druckguss-Motorblocks auf eine Dicke von nur noch 2,3 Millimeter der Gewichtsreduktion sowie einem niedrigen Schwerpunkt. Das verbessert sowohl die Dynamik als auch die Fahreigenschaften des neuen Corolla. Das Fahrzeuggewicht senken auch ein dünnerer Zylinderkopf, ein leichtes Steuerkettengehäuse und ein verbesserter Ventiltrieb

Ein hoher Wirbelstrom im hocheffizienten Einlasstrakt, ein langer Hub, ein neues Ölpumpendesign sowie zahlreiche reibungsmindernde Maßnahmen – die sich dieser Antrieb mit der 1,8-Liter-Hybrideinheit teilt – resultieren in einer Hochgeschwindigkeitsverbrennung. Kombiniert mit einem hohen Verdichtungsverhältnis von 14:1 trägt sie zur gesteigerten Kraftstoffeffizienz bei.

Der Vierzylinder-Motor mit 1.987 ccm Hubraum verfügt über ein aufgewertetes Dual-VVT-i-System mit VVT-iE (Variable Valve Timing-intelligent Electric) auf der Einlassseite. Dies bedeutet: Die variable Ventilsteuerung wird nicht über den Öldruck, sondern über einen Elektromotor geregelt. Das steigert die Leistung, während Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen gleichzeitig sinken.

ERWEITERTES HYBRIDANGEBOT

In diesem Sinne rückte auch der Abgaskatalysator näher an den Verbrennungsmotor heran und erreicht hierdurch schneller seine optimale Arbeitstemperatur, um eine frühzeitige und verbesserte Abgasreinigung zu erzielen.

Eine Ausgleichswelle, optimierte Motorlagerungen, strukturelle Verbesserungen des Getriebes, polierte Zahnräder, der Einsatz eines positiven/negativen Hysterese-Dämpfers sowie eine leichte Steuerkette und die Überarbeitung des Wasserpumpenmotors senken darüber hinaus die Geräusche des Antriebsstrangs auf ein außergewöhnlich niedriges Niveau.

Geringerem Verbrauch und reduzierten Abgasemissionen dienen auch leichtere und kleinere Komponenten, angefangen beim Elektromotor über das Getriebe bis hin zur Inverter-/Konvertereinheit und der Hybridbatterie.

Die Höchstgeschwindigkeit, die der Corolla mit 2,0-Liter-Hybridantrieb rein elektrisch erreicht, konnte Toyota somit auf über 115 km/h erhöhen. Die Systemsteuerung verhindert dabei ein Anspringen des Verbrennungsmotors ohne Gasbefehl speziell dann, wenn der Vierzylinder noch kalt sein sollte – eine Maßnahme, die unnötige Warmlaufphasen vermeidet und auf diesem Weg den Benzinverbrauch und den Ausstoß von Abgasemissionen erheblich senkt.

Mit 2,0-Liter-Hybridantrieb beschleunigen die Schrägheck-Variante und der Touring Sports in 7,9 bzw. 8,1 Sekunden von 0

auf 100 km/h und erzielen eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Beide Versionen verbrauchen lediglich 3,7 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer*. Die Schrägheck-Variante stößt dabei 85 Gramm CO_2 pro Kilometer* aus, der Touring Sports 84 g/km*.

TURBO-BENZINER MIT 1,2 LITER HUBRAUM

Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1.197 ccm Hubraum, 16 Ventilen, DOHC und Dual VVT-iW ist der einzige konventionelle Antrieb für die Schrägheck-Variante und den Touring Sports. Er leistet 85 kW / 114 PS und erreicht ein Drehmomentmaximum von 185 Nm.

Das Triebwerk verfügt über einen Single-Scroll-Turbolader mit wassergekühltem Ladeluftkühler und ein Dual VVT-iW-System (Variable Valve Timing-intelligent Wide). VVT-iW arbeitet auslassseitig mit Standard VVT-i und auf der Einlassseite mit VVT-iW. Letzteres ist mit einer Sperrung der Nockenverstellung in Mittelstellung ausgerüstet, um die stufenlose Ventilsteuerung zu verzögern. Zugleich stieg die Maximaldrehzahl von 5.600 auf 6.200 U/min.

Zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung von Reibungsverlusten optimieren die Kraftstoffeffizienz. Dazu gehören DLC-Beschichtungen (Diamond Like Coating) an den Kompressions- und Ölabstreifringen, die die Kolbengleitreibung senken, sowie eine neu entwickelte Kunstharzbeschichtung für den Kolbenschaft und das Kurbelwellen-Hauptlager. Ein Keilriemen, der in puncto Materialauswahl und -stärke optimiert wurde, reduzieren den Biegewiderstand und damit auch die Reibung.

Toyota bietet den 1,2-Liter-Turbomotor wahlweise mit Multidrive S oder dem intelligenten Sechsgang-Schaltgetriebe iMT an. Es erhöht beim Herunterschalten automatisch die Motordrehzahl und sorgt auf diese Weise für einen sanften Gangwechsel, während der Verschleiß von Kupplung und Getriebe sinkt. Beim Hochschalten mindert das System die Gefahr des Kupplungsruckelns, um den Komfort für Fahrer und Beifahrer zu erhöhen. Dies gewährleistet problemloses Anfahren und lässt das Risiko, den Motor abzuwürgen, gegen Null tendieren.

In Verbindung mit dem manuellen Getriebe beschleunigen die Schrägheck-Variante und der Touring Sports in 13,2 bzw. 13,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Beide erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h verbrauchen 5,2 Liter Kraftstoff auf 100 km* bei CO_2–Emissionen von 119 g/km*.

INTERVIEW MIT HIROYUKI TSUKASHIMA – HYBRIDEXPERTE DES NEUEN COROLLA, TOYOTA MOTOR CORPORATION ⟨TMC⟩

Unterscheiden sich der 1,8-Liter- und der 2,0-Liter-Hybridantrieb nur durch den Hubraum des Verbrennungsmotors voneinander?
Das 1,8-Liter-System haben wir für Kunden entwickelt, die besonderen Wert auf einen niedrigen Kraftstoffverbrauch legen. Der 2,0-Liter-Antrieb richtet sich an Käufer, die sich mehr Leistung und Dynamik wünschen.

Der Unterschied zwischen den beiden Einheiten geht über den Hubraum des Verbrennungsmotors hinaus. Der 2,0-Liter-Hybrid ist ein völlig neuer Antrieb, der sowohl eine hervorragende Kraftstoffeffizienz als auch ein begeisterndes Fahrerlebnis bietet.

Ist der 1,8-Liter-Hybridantrieb identisch mit dem des Prius und des C-HR?
Im Grunde genommen entspricht der 1,8-Liter-Antrieb dem des Prius und des C-HR. Allerdings haben wir ihn etwas anders abgestimmt, um ihn zu optimieren und das Fahrerlebnis zu verbessern.

Worin bestand die größte Herausforderung bei der Entwicklung des 2,0-Liter-Hybridantriebs?
Beim neuen 2,0-Liter-Hybrid haben wir nicht nur die Beschleunigung an sich, sondern auch das Beschleunigungsverhalten weiterentwickelt. Durch den Einsatz von mehr Batterieleistung und damit einem größeren Anteil des Elektromotors bei der Beschleunigung konnten wir die Anfangsdrehzahl des Verbrennungsmotors senken und damit Motordrehzahl und Fahrzeuggeschwindigkeit linearer aneinander anpassen.

Bestehen zwischen den beiden Hybridantrieben Unterschiede bezüglich der Energierückgewinnung und dem Laden der Batterie?
Da das 2,0-Liter-Hybridsystem im Vergleich zur 1,8-Liter-Variante über mehr Batteriezellen verfügt, kann es eine höhere Leistung entwickeln und auch mehr regenerative Energie speichern.

Inwiefern unterscheidet sich das Getriebe des 2,0-Liter-Antriebs von dem des 1,8-Liter-Systems? Warum besitzt ersterer Lenkrad-Schaltwippen?
Genau genommen verfügt das Hybridsystem nicht über ein Getriebe, sondern über eine Transaxle-Einheit. Der Unterschied zwischen beiden Varianten liegt in der Größe von Motor und Getriebe.

Den 2,0-Liter-Hybridantrieb bieten wir mit Schaltwippen an, da sie dem Fahrer mehr Kontrolle geben und somit ein noch faszinierenderes Fahrerlebnis ermöglichen.

“DAS 1,8-LITER-SYSTEM HABEN WIR FÜR KUNDEN ENTWICKELT, DIE BESONDEREN WERT AUF EINEN NIEDRIGEN KRAFTSTOFFVERBRAUCH LEGEN. DER 2,0-LITER-ANTRIEB RICHTET SICH AN KÄUFER, DIE SICH MEHR LEISTUNG UND DYNAMIK WÜNSCHEN.”

DREI SPEZIFISCHE
KAROSSERIEVARIANTEN

- Neue GA-C-Plattform bietet Konstrukteuren große Freiheiten für markante Schrägheck-variante, Touring Sports und Limousine
- Niedrigeres Dach, flache Motorhaube und tieferer Hüftpunkt mit breiterer Spur senken Schwerpunkt und schärfen athletischen Auftritt
- Touring Sports-Variante im neuen belgischen Design Center speziell für Europa entwickelt
- Corolla Limousine erhält präsentativeres Front- und Heckdesign

COROLLA HYBRID

DREI SPEZIFISCHE KAROSSERIEVARIANTEN

DIE TNGA-PLATTFORM-PHILOSOPHIE von Toyota definiert neue Richtlinien für die Positionierung bestimmter Komponenten, die den Konstruktionsprozess eines neuen Modells in Schlüsselbereichen vereinfachen. Das betrifft in erster Linie Bauteile, die außerhalb der Sichtweite der Kunden liegen. Hierdurch erhalten auch die Designer größere Freiheiten, um jeder Karosserievariante einen eigenständigen und unverwechselbaren Auftritt zu verleihen.

DYNAMISCHES UND KOMPAKTES SCHRÄGHECKMODELL

Das neue Corolla-Schrägheckmodell überzeugt durch ein sportliches und dynamisches Design, das durch die markante Gestaltung der Frontpartie eine unverwechselbare Note erhält. Sie stellt eine klare Evolution der bisherigen Designsprache von Toyota dar. Dies zeigt sich besonders markant am Beispiel der flacheren Motorhaube mit ihrem muschelförmig-rund ausgeführten vorderen Abschluss. Sie deckt den besonders schmal gehaltenen oberen Kühlergrill ab, der auch die neu entwickelten LED-Scheinwerfer-Cluster mit dem integrierten Tagfahrlicht aufnimmt.

Die trapezförmige Umrandung des unteren Kühlergrills mit seinem prägnanten Gittermuster drängt kraftvoll nach vorn. Dass er weniger spitz und aufrechter steht als beim Vorgängermodell, trägt zu dem um 20 Millimeter geringeren vorderen Überhang bei. Zugleich greifen die vorderen Kanten seiner Seitenlinien die markante Rumpfform eines Katamarans auf und unterstreichen auf diese Weise den selbstbewussten, sportlichen Auftritt und den um 30 mm breiteren Bug des Fahrzeugs. Die aufwärts strebenden Enden des Frontspoilers nehmen die neuen LED-Nebelscheinwerfer auf.

Vier verschiedene Rad-Designs stehen zur Wahl, um die besondere Eleganz der schlanken und sportlichen Schrägheck-Version aus der Seitenansicht zu unterstreichen. Hierzu zählen glanzgedrehte 18-Zoll-Leichtmetallräder und zwei 17 Zoll große Varianten – eine in Silber, die andere mit glanzgedrehter Oberfläche in Schwarz.

Das rundlicher geformte Heck des neuen Corolla greift das Design der Frontpartie auf. Durch die rund 14 Grad steiler angewinkelte Rückscheibe und die muskulöse Ausformung der hinteren Radkästen wirkt das hintere Fahrzeugende noch kompakter. Der nach hinten ragende Dachspoiler integriert sich stimmig in die Heckklappe, darüber sitzt die bei allen Modellen serienmäßige Haifischflossen-Antenne. Apropos Kofferraumklappe: Sie besteht aus Kunstharz – dies spart Gewicht und erleichtert die Produktion der komplexen Form.

Die Lichtleiter der hinteren Voll-LED-Einheiten rücken so weit wie möglich nach außen. Gemeinsam mit dem „Under Priority Katamaran"-Design des hinteren Stoßfängers unterstreicht dies den stämmig-muskulösen Auftritt des neuen Corolla. Eine feine Lippe rundet das Heckdesign nach unten ab. Bei der 2,0-Liter-Hybridvariante nimmt sie zwei verchromte Einsätze auf.

Das Längenwachstum um 40 mm kommt nahezu vollständig dem Radstand und damit einem noch geräumigeren Innenraum sowie einer optimierten Sitzposition und weiter verbesserten Sicherheitseigenschaften zugute. Der vordere Überhang konnte um 20 mm kürzer ausfallen, während der hintere im gleichen Umfang verlängert wurde.

Das schlankere Erscheinungsbild des neuen Corolla resultiert auch aus der um rund 25 mm niedrigeren Fahrzeughöhe. Die Frontscheibe setzt sogar um 47 mm tiefer an. Dies machte den Weg frei für eine besonders flache Motorhaube, die dem Fahrer eine freiere Sicht nach vorn und ein größeres Gefühl der Sicherheit bietet.

Die geringere Gesamthöhe des neuen Modells senkt in Kombination mit Hüftpunkten, die vorn und hinten um 24 bzw. 26 mm niedriger positioniert werden konnten, auch den Schwerpunkt des Corolla um zehn Millimeter ab. Zeitgleich legt die vordere Spurweite um sechs Millimeter und die hintere um 30 mm zu. In der Summe leisten diese Maßnahmen einen wichtigen Beitrag für ein Plus an Komfort, Stabilität und Handling.

Elf Karosseriefarben bietet Toyota für die Schrägheckvariante des neuen Corolla an, darunter vier neue Farbtöne: manganbronze metallic, karminarot metallic, cosmic-silber metallic und phantombraun metallic.

Exklusiv in diesem Fahrzeugsegment kommt die Schrägheckversion in vier optionalen Zweifarblackierungen auf den Markt. Sie betonen das dynamische Design des Fahrzeugs und stehen ab Verkaufsstart zur Verfügung. Hierbei ergänzt ein schwarzes Metallic-Finish für das Dach, die C-Säulen und Außenspiegel den individuelleren Auftritt.

VIELSEITIGER TOURING SPORTS FÜR EUROPA

Für die Formgebung des Corolla Touring Sports zeichnet bereits das neue, vor kurzem auch offiziell eröffnete Toyota Design-Zentrum im belgischen Zaventem verantwortlich. Der Kompaktkombi wurde parallel zur Schrägheck- und Limousinen-Variante entwickelt und tritt daher als eigenständiges Modell auf. Ermöglicht hat dies die neue TNGA-Plattform.

Auch der Touring Sports überzeugt mit der dynamisch-prägnanten Frontansicht, die auch seine Schwestermodelle auszeichnet. Hier wie dort konnte die Außenhöhe im Vergleich zum Vorgänger um 25 mm reduziert werden. Ab der B-Säule handelt es sich jedoch um ein gänzlich eigenständiges Fahrzeug. Die emotionale Linienführung und

DREI SPEZIFISCHE KAROSSERIEVARIANTEN

die schwungvoll gezeichnete Dachlinie verleihen dem Corolla Touring Sports das elegante und robuste Erscheinungsbild eines klassischen „Shooting Brake“.

Neben den muskulös ausgestellten Radhäusern übernimmt die Kombivariante auch die vier neuen Felgen-Designs des Schrägheckmodells. Zudem rücken die Räder noch weiter nach außen, um den niedrigeren Schwerpunkt und den kraftvolleren Auftritt des Touring Sports zusätzlich zu betonen.

Ebenso wie bei der Corolla-Limousine zeichnet sich die Heckansicht des Touring Sports durch eine kraftvoll gezeichnete Schulterpartie oberhalb der Hinterräder aus. Hinzu kommen LED-Rücklichteinheiten, deren spezielles Design die kraftvolle Breite des neuen Corolla ebenfalls unterstreicht. Die um zwölf Grad flacher angewinkelte Rückscheibe rundet den gelungenen Gesamtauftritt ab.

Im Vergleich zur Schrägheckversion rückt das in der Kofferraumklappe positionierte Nummernschild etwas nach oben. Die tiefere Ladekante erleichtert das Be- und Entladen und verstärkt zudem den Premium-Charakter des Touring Sports. Der tief nach unten gezogene hintere Stoßfänger greift die Katamaran-Finnen des Frontspoilers auf und beherbergt beim 2,0-Liter-Hybridmodell einen doppelflutigen Auspuff.

Trotz kürzerer Achsüberhänge ist der neue Touring Sports 58 mm länger als sein Vorgänger, der Radstand legte um 100 auf 2.700 mm zu. Gleichzeitig wuchs der Abstand zwischen Vorder- und Rücksitzen um 48 auf nun 928 mm. Hierdurch profitieren die Passagiere im Fond von der größten Beinfreiheit in diesem Fahrzeugsegment.

Toyota bietet den Touring Sports mit den gleichen elf Karosseriefarben des Schrägheckmodells an.

REPRÄSENTATIVE STUFENHECKLIMOUSINE

Die Stufenheckvariante des neuen Corolla übernimmt das dynamisch-schlanke Erscheinungsbild und den kraftvollen Auftritt des kompakten Schrägheck- und vielseitigen Kombimodells, interpretiert dies aber mit einem eigenständigen Design für die Front- und Heckpartie neu. Auf diese Weise erhält die Limousinen-Variante einen individuellen Charakter und vermittelt einen besonders repräsentativen Eindruck, der die große Gestaltungsfreiheit anschaulich unterstreicht, welche die GA-C-Plattform von Toyota bietet.

Im vorderen Bereich setzt eine Weiterentwicklung der „Under Priority Catamaran"-Gestaltungssprache Akzente. So fassen zweistufig ausgeführte Kotflügelkanten den scheinbar unter Spannung stehenden unteren Kühlergrill ein, der zu den markanten Design-Elementen der Corolla-Baureihe zählt. Der schlank gehaltene obere Kühlergrill erhält dreidimensionaler wirkende Formen. Sie knüpfen nahtlos an die scharf geschnittenen Hauptscheinwerfer an, die sich um die vorderen Karosseriekanten bis in die Fahrzeugflanken ziehen und auf diese Weise den geduckten Auftritt der Stufenhecklimousine zusätzlich betont.

Die dynamische Gestaltung des hinteren Stoßfängers und die invertierte Trapezform der Kofferraumklappe greifen das Design der Frontpartie auf. Eine Chromzierleiste zwischen den beiden eigenständig ausgeführten Rücklichteinheiten unterstreichen die satte Karosseriebreite dieses Modells zusätzlich. Ebenso wie die vorderen LED-Scheinwerfer weisen sie eine spezielle Lichtsignatur auf, durch die der Corolla Stufenheck leicht erkannt werden kann.

Während die Außenlänge der Limousinenversion um zehn Millimeter wuchs, legte der hintere Achsüberhang sogar um 15 mm zu – dem steht ein um fünf Millimeter verkürzter Karosserieüberhang gegenüber. Der Radstand entspricht mit 2.700 mm dem Maß des Corolla Touring Sports. Dafür sank die Gesamthöhe um 20 mm. Und obwohl die Oberkante des Kofferraumdeckels um den gleichen Wert niedriger positioniert werden konnte, legte die nutzbare Höhe des Gepäckabteils dank des um 35 mm tiefer angeordneten Ladebodens sogar zu. Da auch die Passagiere auf den vorderen und hinteren Sitzen um 23 bzw. neun Millimeter tiefer sitzen, ergibt sich für die Corolla Limousine in der Summe ein deutlich niedriger Schwerpunkt.

In puncto Rad-Designs übernimmt das Stufenheckmodell die vier Angebote, die Toyota auch für die anderen beiden Karosserieversionen unterbreitet. Zugleich stehen neun verschiedene Außenfarben zur Wahl, darunter auch – exklusiv für diese Limousine reserviert – das neue sodalithblau metallic.

GERÄUMIGES UND
AUFGEWERTETES INTERIEUR

- Neu entwickelter Innenraum überzeugt mit modernem Design, geräumigem Platzangebot sowie visueller und spürbarer Qualität
- Ergonomisch optimiertes Cockpit mit flacherem Instrumentenbrett sowie breiter und höher gestalteter Mittelkonsole
- Sitzposition bindet den Fahrer stärker ein, neu konstruierte Vordersitze
- Besonders praktisches Interieur des Corolla Touring Sports wurde speziell auf die Wünsche europäischer Kunden maßgeschnitten

GERÄUMIGES UND AUFGEWERTETES INTERIEUR

DIE JÜNGSTE COROLLA-MODELLFAMILIE zeichnet sich durch ein komplett neu entwickeltes Interieur-Design aus. Es verbindet ein großzügiges Platzangebot mit einem fortschrittlich und schlüssig gestalteten Innenraum, der mit modernen Materialien, frischen Farben und Bezugsstoffen ein spür- und sichtbar hohes Qualitätsniveau erreicht.

Zu den Schlüsselelementen für den geräumig-luftigen Gesamteindruck, den das Corolla-Interieur erzeugt, zählt das neu und um 24 Millimeter flacher gestaltete Instrumentenbrett. Es verbessert die Sicht auf die Straße, obwohl auch die Sitzposition auf der Fahrer- und Beifahrerseite tiefer angesiedelt wurde und eine sportlichere Verbundenheit mit dem Auto ermöglicht. Die 42 mm breiter und 22 mm höher gestaltete Mittelkonsole verstärkt diesen Cockpit-Eindruck zusätzlich. Durch die griffgünstigere Anordnung des Schalthebels und der Bedienelemente bietet sie eine weiter verbesserte Ergonomie. Dem entspricht auch die hierauf angepasste Mittelarmlehne mit ihrem um 20 mm vergrößerten Verstellbereich.

Ebenfalls neu gestaltet und besonders nutzerfreundlich präsentiert sich das beheizbare Lenkrad, es gehört zum serienmäßigen Lieferumfang der Ausstattungslinie Comfort. Mit seiner überarbeiteten Anordnung von Schaltern rundet es das Bedienkonzept des neuen Corolla ab, das auch verschiedene Displays umfasst. In der Instrumententafel informiert ab Ausstattungslinie Club ein neues, sieben Zoll großes Multifunktions-Display. Hinzu kommt ein neuer, zentral positionierter Multimedia-Monitor mit einem Bildschirm-Durchmesser von acht Zoll, eine drahtlose Ladefläche für entsprechend geeignete Mobiltelefone (ab Serie bei Ausstattung Lounge, optional für Ausstattung Club), die elektronische Parkbremse sowie der elektrochromatische Rückspiegel (ausführlichere Beschreibungen siehe Kapitel „Technologien für Premium-Komfort“)

Die überarbeiteten Vordersitze zeichnen sich durch verbesserte Rückenlehnen und Federn aus, die Stärke der Polster wurde optimiert. Das Ergebnis: eine ausgewogenere Sitzposition mit gleichmäßiger verteilter Unterstützung für größeren Sitzkomfort auch auf langen Strecken.

In der Ausstattungslinie Lounge des Corolla Schrägheckmodells und des Touring Sports dürfen sich die Vornesitzenden serienmäßig über neu entwickelte Sportsitze freuen. Sie besitzen eine besonders dünne Rückenlehne mit überlappenden Polstern, die insbesondere im Schulterbereich viel Seitenhalt bieten.

Die Passagiere im Fond profitieren von einem neuen Polstermaterial, das für eine gleichmäßigere Verteilung des Körpergewichts über die Sitzfläche sorgt. Spezielle Frischluftdüsen kommen hinzu.

Der längere 2.700-mm-Radstand des Corolla Touring Sports und der Stufenhecklimousine ermöglicht einen großzügigeren Abstand zwischen Vorder- und Rücksitzen. Er legte um 48 auf 928 mm zu und stellt damit in den jeweiligen Fahrzeugsegmenten einen neuen Bestwert auf.

Qualitativ hochwertige und besonders berührungssympathische Materialien mit fein aufeinander abgestimmten Oberflächen unterstreichen das homogene, wie aus einem Guss wirkende Erscheinungsbild des Interieurs. Hierzu zählen neben satin-verchromten Applikationen und Lackierungen auch Einsätze in Piano-Schwarz sowie Kunst- und Echtlederbezüge mit feinen Sichtnähten.

Für die Innenräume des Corolla mit Schrägheck und des Touring Sports stehen zwei Ambientefarben zur Wahl: schwarz oder grau. Die Sitze werden je nach Kundenwunsch mit Stoff, Alcantara oder echtem Leder bezogen. Die Stufenheckvariante bietet Toyota mit verschiedenen Stoff-Sitzbezügen sowie schwarzem oder beigem Interieurambiente an, das eine besonders gediegene Atmosphäre vermittelt.

ERHÖHTE VIELSEITIGKEIT DES COROLLA TOURING SPORTS

Die Entwickler des Corolla Touring Sports, der speziell auf die Wünsche und Vorlieben europäischer Kunden zugeschnitten wurde, haben der Inneneinrichtung dieser Kombivariante besondere Aufmerksamkeit gewidmet und dabei auch die sensorischen Qualitäten in den Vordergrund gerückt. Zugleich zeichnet sich der großzügig bemessene, nach VDA-Norm 598 Liter fassende Kofferraum durch zahlreiche Funktionen aus, die ebenso praktisch wie komfortabel sind.

So lassen sich die Rücksitzlehnen über eine Fernbedienung auch vom Gepäckabteil aus vorklappen, sie bilden dann eine durchgehend ebene Ladefläche. Über einen Sensor unter dem hinteren Stoßfänger schwingt die elektrische Heckklappe berührungsfrei auf. Ihre Öffnungsbreite wurde um zehn Millimeter erweitert.

Die modifizierte Aufnahme der hinteren Stoßfänger ermöglicht eine größere Ladebreite zwischen den Hinterachsdomen und erleichtert dadurch die Nutzung des Kofferraums. Zugleich bringt sie noch weitere Vorteile wie etwa zusätzliche Ablagefächer in den Seitenwänden hinter beiden Radhäusern. Die Ladefläche selbst kann in zwei unterschiedlichen Höhen verankert werden und lässt sich in der oberen Positionen öffnen, als wäre sie an den hinteren Sitzlehnen befestigt. Das vergrößerte Unterflurfach wird mit Teppich ausgelegt und besitzt verstellbare Trennelemente zur Ladungssicherung.

Zur Serienausstattung aller Toyota Corolla-Varianten zählt zudem eine praktische Kofferraum-Wendematte: Ihre Oberseite zeichnet sich durch einen wohnlichen Teppichbezug aus, die untere Seite besitzt eine leicht abwaschbare Kunststoff-Oberfläche und bietet sich damit für die Mitnahme nasser oder schmutziger Gegenstände an. Den Komfort verbessern auch die LED-Innenleuchten auf beiden Seiten des Gepäckabteils, die leicht herausnehmbare und mit einem Griff zu öffnende Laderaumabdeckung und Aluminiumschienen, die bei den höheren Ausstattungslinien das sichere Arretieren von Transportgut erleichtern.

TECHNOLOGIEN FÜR

PREMIUM-KOMFORT

- Umfangreiche Serienausstattung für alle Corolla Modelle
- Drei verschiedene LED-Scheinwerfer erhältlich
- 7-Zoll-Multi-Informationsdisplay und acht Zoll großer, zentraler Touch-Screen
- Connected Services verfügbar

20:51

TECHNOLOGIEN FÜR PREMIUM-KOMFORT

TOYOTA BIETET den neuen Corolla mit einer umfassenden Palette an hochmodernen Komforttechnologien an, die das Leben an Bord sowohl für den Fahrer als auch für alle Passagiere verbessern. In den höheren Ausstattungsstufen zählen sie weitgehend zum serienmäßigen Lieferumfang und stehen für die gesamte Baureihe optional zur Verfügung.

ZU DIESEN NEUEN TECHNOLOGIEN ZÄHLEN:

LED-Scheinwerfer Toyota hat für den neuen Corolla drei verschiedene LED-Scheinwerfer entwickelt, die je nach Ausstattungsvariante zum Einsatz kommen. Hierzu zählen dreifache LED-Scheinwerfer mit Linsenoptik, ein LED-Doppelscheinwerfer mit Fernlichtassistent sowie LED-Scheinwerfer mit automatischem Fernlichtassistenten, die der Schrägheck-Variante und dem Touring Sports vorbehalten bleiben.

Automatischer Fernlichtassistent: Dank eines Matrix-LED-Systems werden die Lichtflächen automatisch abgeschattet, die vorausfahrende oder entgegenkommende Fahrzeuge blenden könnten. Das System variiert auch die Breite der Fernlichtprojektion entsprechend der Fahrzeuggeschwindigkeit. Bei eingeschaltetem Abblendlicht passt der automatische Fernlichtassistent die Abblendlinie automatisch an, um eine möglichst große Beleuchtungsfläche zu bieten, ohne den vorausfahrenden Fahrer zu beeinträchtigen. Der automatische Fernlichtassistent beinhaltet darüber hinaus auch eine Abbiegelichtfunktion, um die Sicht in Kurven zu verbessern.

TFT Farbdisplay: Ein sieben Zoll großes Multi-Informationsdisplay im Instrumentenbrett bietet eine Auswahl an digitalen und analogen Tacho-Layouts.

Toyota Touch Multimediasystem: Das acht Zoll große Touchscreen-Farbdisplay in der Mittelkonsole ist mit dem Toyota Touch® 2 mit Go Multimedia- und Navigationssystem ausgestattet. Die bekannt hohe Benutzerfreundlichkeit dieses schnellen Systems wird durch Wisch- und Zoom-Bedienung sowie durch die Volltextsuche über ein Suchfeld weiter ausgebaut. Schärfe und Kontrast der Darstellung ähneln dem eines Tablets, so dass der Bildschirm selbst bei direkter Sonneneinstrahlung eine optimierte Ablesbarkeit garantiert.

eCall Notrufsystem: Werden bei einem Unfall die Airbags ausgelöst, setzt sich eCall automatisch mit lokalen Rettungsdiensten in Verbindung. Das System übermittelt wichtige Informationen wie den Standort des Fahrzeugs sowie die Anzahl der Insassen und stellt eine Kommunikation zwischen den Hilfskräften und den Fahrzeuginsassen her. Letztere können dank eCall die Rettungsdienste per Knopfdruck auch direkt kontaktieren. Der Anruf erfolgt über die im Fahrzeug eingebaute SIM-Karte ohne Kosten für den Besitzer.

Connected Services: Die brandneuen Connected Services bieten den Kunden im neuen Corolla zahlreiche Komfort- und Sicherheitsfunktionen, so zum Beispiel die Parkpositionsfinder, Routenimport, Fußgängernavigation, Fahrdaten sowie Inspektionserinnerung für anstehende Wartungs- und Servicetermine.

JBL Premium Sound System: Für die Hybridversionen des neuen Corolla steht ein JBL Premium Sound System mit acht Lautsprechern zur Wahl. Die Lautsprecher – darunter auch der hochgelobte A-Säulen-Hochtöner von JBL – wurden speziell auf die Akustik des besonders leisen Innenraums des Corolla abgestimmt. Das System verfügt über die Clari-Fi™-Technologie. Sie ergänzt bestimmte Frequenzen, die bei komprimierten Audiodateien wie MP3 oder Streaming-Audiodateien verloren gehen, in Echtzeit und passt die Klangqualität sowie den Stereo-Sound so nah wie möglich der Originalaufnahme an.

Kabellose Ladestation für Mobiltelefone: Über ein induktives Feld vor dem Schalthebel lassen sich kabellos alle Mobiltelefone aufladen, wenn diese kompatibel zum WPC-Standard (Wireless Power Consortium) sind.

Skyview Panoramadach: Das Skyview Panorama-Schiebedach zeichnet sich durch zwei Glasscheiben aus, von denen die vordere beweglich ist und eine maximale Öffnung von 272 Millimeter Länge freigibt. Ein Windschottnetz reduziert die Windgeräusche bei vollständig geöffnetem Schiebedach. Ein innenliegendes elektrisches Rollo schützt bei Bedarf vor Sonneneinstrahlung.

Sensoraktivierte Heckklappenöffnung: Für das Öffnen und Schließen der elektrisch betätigten Heckklappe des Corolla Touring Sports steht jetzt ein Öffnungssensor zur Verfügung, der durch eine Fußbewegung unter dem mittleren Bereich des Stoßfängers aktiviert wird. Die vollständige Öffnungshöhe kann individuell angepasst werden. Hinzu kommt eine Taste zum Schließen und Verriegeln.

Intelligenter Parkassistent mit Automatischer Bremsfunktion (SIPA): Dieses System nutzt eine Rückfahrkamera sowie Ultraschallsensoren seitlich des vorderen Stoßfängers, um mögliche Parkplätze zu identifizieren, und wählt die richtigen Lenkwinkel für das Parkmanöver aus. Der Fahrer muss lediglich das Tempo des Fahrzeugs kontrollieren. SIPA aktiviert sogar automatisch die Bremsen und gewährleistet so die Sicherheit des Parkmanövers.

SICHERHEIT AUF
HÖHEREM LEVEL

- Neues Toyota Safety Sense Sicherheitssystem mit aufgewerteten Features serienmäßig in der ganzen Baureihe
- Überarbeitetes Pre-Crash Safety System ⟨PCS⟩, adaptive Geschwindigkeitsregelung ⟨ACC⟩, Spurhalteassistent ⟨LDA⟩, Verkehrszeichenerkennung ⟨RSA⟩ und Fernlichtassistent ⟨AHB⟩
- Neue intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung und Spurverfolgungsassistent ⟨LTA⟩ für fortschrittliche Fahrerunterstützung
- Totwinkel-Assistent ⟨BSM⟩ und Rückfahrassistent ⟨RCTA⟩
- Hochfeste Karosserie und verbesserter Fußgängerschutz

PCS
Pre-Crash Safety System

SICHERHEIT AUF HÖHEREM LEVEL

AKTIVE SICHERHEIT

Alle drei neuen Corolla-Varianten erhalten serienmäßig die neueste Version des Toyota Safety Sense Sicherheitssystems. Mit einem Bündel aktiver Sicherheitstechnologien trägt es dazu bei, Kollisionen bei einer Vielzahl von Verkehrssituationen zu verhindern oder deren Folgen zu mildern.

Das aktualisierte Sicherheitspaket beinhaltet eine neu entwickelte Einlinsenkamera mit höherer Auflösung und ein Millimeterwellen-Radar. Beide Systeme wurden überarbeitet, um den Umfang der Gefahrenerkennung zu erweitern und die Funktionalität zu verbessern. Zugleich erleichtert die verkleinerte Systemeinheit die Installation.

Toyota Safety Sense umfasst jetzt optimierte Versionen des Pre-Crash Safety Systems (PCS), der adaptiven Geschwindigkeitsregelung (ACC), des Spurhalteassistenten (LDA), der Verkehrszeichenerkennung (RSA) und des Fernlichtassistenten (AHB). Darüber hinaus präsentiert Toyota eine neue intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) und einen Spurverfolgungsassistenten (LTA) zur fortschrittlichen Fahrerunterstützung[1].

Fahrzeuge mit Toyota Safety Sense können von niedrigeren Versicherungskosten oder einer vorteilhafteren Kaskoeinstufung profitieren, da ihr Risiko an einer Verkehrsunfallbeteiligung geringer ausfällt.

Zu den weiteren Systemen, die der Fahrerunterstützung und der Verbesserung des Sicherheitsniveaus dienen, zählen ein Totwinkel-Assistent (BSM) mit Rückfahrassistent (RCTA), eine Einparkhilfe mit aktiver Bremsunterstützung (ICS), eine Anfahrkontrolle (DSC) sowie eine ganze Reihe von Brems- und Traktionssteuerungssystemen.

PRE-CRASH SAFETY SYSTEM (PCS)

Das weiterentwickelte Pre-Crash Safety System (PCS) erkennt vorausfahrende Fahrzeuge nun in einem Geschwindigkeitsbereich zwischen zehn und 180 km/h. Bei einer drohenden Kollision warnt PCS den Fahrer optisch und akustisch, um Auffahrunfälle zu vermeiden. Darüber hinaus sorgt das Assistenzsystem dafür, dass der maximale Bremsdruck sofort zur Verfügung steht. Reagiert der Fahrer nicht rechtzeitig, erfolgt per autonomer Notbremsfunktion eine genau dosierte, selbstständige Abbremsung. Dabei wird das Fahrzeug um bis zu 50 km/h[2] oder sogar bis zum Stillstand verzögert, um einen Aufprall zu verhindern respektive dessen Folgen auf ein Minimum zu reduzieren.

Darüber hinaus hat Toyota den Wirkungsbereich des Pre-Crash Safety Systems nochmals erweitert: Drohende Kollisionen mit Fußgängern[3] erkennt das System nun sowohl am Tag als auch im Dunkeln, tagsüber warnt es zudem vor Gefahrensituationen mit Radfahrern. Falls erforderlich, leitet PCS im Bereich zwischen zehn und 80 km/h eine automatische Bremsung ein und reduziert die Geschwindigkeit dabei um bis zu 40 km/h.[4]

ADAPTIVE GESCHWINDIGKEITSREGELUNG (ACC)

Die adaptive Geschwindigkeitsregelung unterstützt den Fahrer bei jedem Tempo bei der Einhaltung des korrekten Sicherheitsabstands. Das System erkennt vorausfahrende Fahrzeuge und ermittelt deren jeweilige Geschwindigkeit. Wird der Mindestabstand unterschritten, passt ACC das Tempo automatisch an. Nimmt der Abstand wieder zu, beschleunigt das Fahrzeug allmählich wieder bis auf die vorgewählte Geschwindigkeit.

[1] Verfügbarkeit je nach Modell und Ausstattungslinie
[2] Messergebnis erzielt beim Zusammenstoß eines 50 km/h schnellen Pkw beim Zusammenprall mit einem stehenden Fahrzeug; Systemfunktion in Abhängigkeit zu äußeren Einflüssen (Straße, Witterung) und dem Fahrzeugzustand

ACC
Adaptive Geschwindigkeitsregelung

Die neueste Generation der adaptiven Geschwindigkeitsregelung ist noch leistungsfähiger und bietet zudem ein Plus an Komfort. Das modernisierte ACC überzeugt mit einer verbesserten Steuerung für Beschleunigung und Bremsen. Die Bedienung ist dank einer neuen Taste am Lenkrad besonders bequem und unkompliziert.

Ein weiteres Novum: Das System hält nun sogar in zähflüssigem Verkehr und bei Tempi von null bis 30 km/h den erforderlichen Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch ein. Kommt der Vordermann zum Stehen, bremst auch die adaptive Geschwindigkeitsregelung das eigene Fahrzeug bis zum Stillstand ab. Sobald der Verkehr wieder fließt, kann der Fahrer entweder mithilfe des Gaspedals anfahren oder über die Lenkradtaste ACC erneut aktivieren.

Oberhalb von 70 km/h ermöglicht das System zudem besonders bequemes Überholen. Dabei beschleunigt ACC automatisch, wenn das vorausfahrende Fahrzeug langsamer unterwegs ist als das vorgewählte Tempo und der Fahrer mithilfe des Blinkerhebels den Überholvorgang einleitet, um die Spur zu wechseln. Erkennt das System dabei jedoch ein herannahendes Fahrzeug, unterbricht es den Beschleunigungsvorgang, um eine Kollision zu vermeiden.

Erstmals und optional bietet Toyota die intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung (iACC) an. Sie kombiniert das ACC mit der Verkehrszeichenerkennung (RSA). Wenn das Fahrzeug mit der zuvor eingestellten Geschwindigkeit unterwegs ist und RSA ein neues Tempolimit registriert, kann der Fahrer mit nur einem Tastendruck die Geschwindigkeit der aktuellen Begrenzung anpassen.

SPURHALTEASSISTENT (LDA)

Bei Geschwindigkeiten oberhalb von 50 km/h hilft LDA, Unfälle und Frontalzusammenstöße durch ungewolltes Verlassen der Fahrspur zu vermeiden. Wenn das Auto die eigene Fahrbahnseite verlässt, ohne dass der Blinker aktiviert wurde, warnt LDA den Fahrer sowohl akustisch als auch optisch. Das System kann zudem mit einem Lenkimpuls unterstützend eingreifen und helfen, in die ursprüngliche Spur zurückzufinden.

Auf geraden Straßen erkennt das neue, umfangreich aufgewertete System die Streckenbegrenzung selbst dann, wenn die Fahrbahnmarkierungen fehlen.

Der Müdigkeitswarner registriert darüber hinaus Fahrzeugbewegungen, die auf einen müden oder unaufmerksamen Fahrer hindeuten. In diesem Fall warnt das System mithilfe akustischer und visueller Signale und fordert zu einer Pause auf.

[3] Je nach Modell und Aufprallwinkel
[4] Messergebnis erzielt mit einem 40 km/h schnellen Fahrzeug und einem stehenden Fußgänger/Fahrradfahrer; Systemfunktion in Abhängigkeit zu äußeren Einflüssen (Straße, Witterung) und dem Fahrzeugzustand

SICHERHEIT AUF HÖHEREM LEVEL

SPURVERFOLGUNGSASSISTENT (LTA)
Mit dem besonders fortschrittlichen Spurverfolgungsassistent (LTA) erweitert Toyota das Portfolio des Toyota Safety Sense um ein weiteres Assistenzsystem, das für nochmals gesteigerten Komfort und ein Plus an Sicherheit sorgt.

Wenn die über den gesamten Geschwindigkeitsbereich aktive adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (ACC) und der Spurverfolgungsassistent (LTA) aktiviert sind, greift das System mit dezenten Lenkimpulsen unterstützend ein, um den Wagen in der Mitte der Fahrspur zu halten. Auch in leichten Kurven, wie sie zum Beispiel auf der Autobahn vorkommen, profitiert der Fahrer von der Unterstützung durch den Spurverfolgungsassistenten.

LTA funktioniert über einen breiten Geschwindigkeitsbereich von Autobahntempo bis nahezu zum Stillstand und unterstützt den Fahrer somit auch in zähflüssigem Verkehr. Falls das System die Fahrbahnmarkierungen nicht oder nur schwer erkennen kann, etwa weil sie verblasst sind, folgt das Auto anhand der integrierten Kamera und dem Millimeterwellen-Radar dem Weg des vorausfahrenden Fahrzeugs.

Fahrzeuge mit LTA unterstützen gleichzeitig sämtliche Funktionen des Spurhalteassistenten (LDA).

FERNLICHTASSISTENT (AHB)
Der Fernlichtassistent ermöglicht auch bei Dunkelheit bestmögliche Sicht. Mithilfe der Frontkamera erkennt er sowohl die Scheinwerfer entgegenkommender als auch die Rückleuchten vorausfahrender Fahrzeuge. Bei freier Straße aktiviert das System automatisch das Fernlicht und ermöglicht so, dass der Fahrer Hindernisse oder Fußgänger am Wegesrand frühzeitig erkennt. Nähern sich wieder andere Verkehrsteilnehmer, schaltet der Assistent auf Abblendlicht um und verhindert so, dass diese geblendet werden.

VERKEHRSZEICHENERKENNUNG (RSA)
Dank RSA ist der Fahrer stets über wichtige Verkehrsschilder wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote informiert – selbst dann, wenn er einmal eines übersehen haben sollte. Das Fahrerassistenzsystem erkennt die Straßenschilder via Frontkamera und zeigt diese auf dem großen TFT-Multi-Informations-Farbdisplay im Blickfeld des Fahrers an, solange sie gültig sind. Bei Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit warnt RSA mithilfe eines optischen und akustischen Signals.

Die jüngste Generation des Systems kann neben Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverboten eine noch größere Anzahl von Verkehrszeichen lesen, so etwa Hinweise zum Straßenzustand, Stopp- und Einfahrtsschilder, Beginn/Ende von Autobahnen, Stadt- und Wohngebieten sowie das Ende sämtlicher Streckenverbote.

TOTWINKEL-ASSISTENT (BSM) UND RÜCKFAHRASSISTENT (RCTA)
Der Totwinkel-Assistent erkennt mittels eines nach hinten gerichteten Millimeterwellen-Radars Fahrzeuge im schwer einsehbaren Bereich schräg hinter dem Auto sowie sich rasch nähernde Verkehrsteilnehmer auf benachbarten Spuren. Der Fahrer wird über ein Warnsymbol im entsprechenden Außenspiegel gewarnt. Bei aktiviertem Richtungsanzeiger blinkt auch die Warnleuchte.

Der Rückfahrassistent nutzt das Radar des Totwinkel-Assistenten, um den Fahrer beim Rückwärtssetzen vor Fahrzeugen zu warnen, die in den Rückspiegeln oder im Rückfahrmonitor nicht zu sehen sind. Wenn das System sich nähernde Fahrzeuge erkennt, leuchten die BSM Warnsymbole in den Außenspiegeln auf und ein Warnton erklingt.

ANFAHRKONTROLLE (DSC)

Die Anfahrkontrolle (DSC) verhindert unbeabsichtigte oder allzu abrupte Startmanöver, während der Fahrer den Schalthebel bedient. Dazu unterdrückt das System die Motorleistung, warnt den Fahrer und hält Fahrzeuggeschwindigkeit sowie -beschleunigung unter einem vorbestimmten Niveau. Wenn der Fahrer beispielsweise das Gaspedal betätigt, während er von der „P"-Position in den Fahrmodus „D" schaltet, begrenzt das System automatisch die Leistungsabgabe des Motors und vermeidet so ein unbeabsichtigtes Beschleunigen.

PASSIVE SICHERHEIT

STOSSABSORBIERENDE KAROSSERIE

Die Karosseriestruktur des neuen Corolla kann Front-, Seiten-, Heck- und Dachaufprallenergie absorbieren und einwirkende Kräfte so verteilen, um eine Verformung der hochfesten Fahrgastzelle so gut es geht zu verhindern.

Hierfür erhöhen der Einsatz von Klebeverbindungen sowie eine größere Anzahl an Punktschweißverbindungen die Karosseriesteifigkeit gegenüber den Vorgängermodellen um etwa 60 Prozent.

Der Einsatz von heißgepressten Materialien und hochfesten Stählen mit einer Zugfestigkeit von 1.180, 780 und 450 MPA verstärkt die A- und B-Säulen, die Gürtellinie der vorderen Türen, die Dachtraversen, das Innendach und den Vorderbau. Das mindert eine Deformation der Kabine und optimiert den Insassenschutz.

FUSSGÄNGERSCHUTZ

Mit ihrer „schwimmenden" Struktur reduziert die neue Motorhaube gleich zu Beginn der Kollision mit einem Fußgänger die auftretenden G-Kräfte, die auf den Passanten einwirken. Im weiteren Verlauf mildert der speziell konstruierte Windlauf die Schwere von Kopfverletzungen.

RÜCKHALTESYSTEME

Toyota stattet den Corolla mit einer kompletten Palette von SRS-Airbags, Fahrer- und Beifahrer-Airbags, einem Fahrer-Knieairbag, Front- und Heck-Airbags sowie durchgehenden Seiten-Airbags aus.

Die vorderen Sicherheitsgurte verfügen über einen neu geformten Schulteranker, der die zum Ziehen des Gurtes erforderliche Kraft reduziert. Zudem hat Toyota die Verriegelungsempfindlichkeit des Gurtes modifiziert, um das Anlegen des Gurtes bei schnellem Ziehen zu erleichtern. Ein flexiblerer Innengurt ermöglicht es den Insassen, den Sicherheitsgurt unabhängig vom Gurtschlosswinkel leichter anzulegen.

TECHNISCHE DATEN

	1.8 L HYBRID		2.0 L HYBRID
MOTOR			
Motorcode	2ZR-FXE		M20A-FXS
Typ	Reihenvierzylinder		Reihenvierzylinder
Kraftstoff	Benzin, 95 Oktan oder höher		Benzin, 95 Oktan oder höher
Ventiltrieb	16 Ventile, DOHC mit VVT-i		16 Ventile, DOHC mit VVT-i
Einspritzung	Elektronische Kraftstoffeinspritzung		Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Hubraum (cm^3)	1.798		1.987
Bohrung x Hub (mm)	80,5 x 88,3		80,5 x 97,6
Verdichtungsverhältnis	13:1		14:1
Hybridsystem			
Hybridbatterie	Lithium-Ionen (Schrägheck, Touring Sports)	Nickel-Metall-Hydrid (Limousine)	Nickel-Metall-Hydrid (Schrägheck, Touring Sports)
Nominalspannung (V)	207	201,6	216
Motor-Generator	1NM		1NM
Typ	Permanent erregter Synchronmotor		Permanent erregter Synchronmotor
Max. Spannung (V)	600		650
Max. Leistung (kW)	53		80
Max. Drehmoment (Nm)	163		202
Max. Systemleistung (kW/PS bei U/min)	90 / 122 bei 5.200		132 / 180 bei 6.000
Drehmoment (Nm bei U/min) Verbrennungsmotor	142 bei 3.600		190 bei 4.400 - 5.200
Abgasnorm	Euro 6D - TEMP		Euro 6D - TEMP

	1.8L HYBRID	2.0L HYBRID
GETRIEBE	FRONTANTRIEB	FRONTANTRIEB
Typ	Planetengetriebe	Planetengetriebe
Achsübersetzung (:1)	2,834	3,193
Fahrleistungen		
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	180	180
Beschleunigung 0 - 100 km/h (s) (Schrägheck/Touring Sports/ Limousine)	10,9 / 11,1 / 11,0	7,9 / 8,1 / ---
KRAFTSTOFFVERBRAUCH l/100 km (korr. nach NEFZ)		
Innerorts (Schrägheck/Touring Sports/Limousine)	3,2 / 3,2 / 3,1	3,4 / 3,4 / ---
Außerorts (Schrägheck/Touring Sports/Limousine)	3,6 / 3,6 / 3,5	3,8 / 3,8 / ---
Gesamt (Schrägheck/Touring Sports/Limousine)	3,3 / 3,3 / 3,4	3,7 / 3,7 / ---
Tankvolumen (l)	43	43
CO_2-EMISSIONEN (g/km) (korr. nach NEFZ)		
Gesamt (Schrägheck/Touring Sports/Limousine)	76 / 76 / 77	85 / 84 / ---
CO_2-EMISSIONEN (g/km) (WLTP)		
Gesamt (Schrägheck/Touring Sports/Limousine)	101 / 101 / 100	106 / 106 / ---

	1.2T	
MOTOR		
Motorcode	8NR-FTS	
Typ	Reihenvierzylinder	
Kraftstoff	Benzin, 95 Oktan oder höher	
Ventiltrieb	16 Ventile, DOHC mit VVT-iW	
Einspritzung	Direkteinspritzung	
Turbolader	Single Scroll Turbolader	
Hubraum (cm^3)	1.197	
Bohrung x Hub (mm)	71,5 x 74,5	
Verdichtungsverhältnis (:1)	10,0	
Max. Leistung (kW/PS bei U/min)	85 / 114 von 5.200 - 5.600	
Max. Drehmoment (Nm bei U/min)	185 von 1.500 - 4.000	
Abgasnorm	Euro 6D - TEMP	
GETRIEBE	Frontantrieb	
Typ	Schaltgetriebe	Multidrive S
Gangübersetzungen (:1)		
1. Gang	3,727	-
2. Gang	2,045	
3. Gang	1,310	
4. Gang	0,971	
5. Gang	0,764	
6. Gang	0,619	
Rückwärtsgang	3,333	2,604-1,680
Achsübersetzung (:1)	5,045	3,944

	1.2T			
FAHRLEISTUNGEN	Schaltgetriebe		Multidrive S	
Beschleunigung 0 - 100 km/h (s)	9,3 (Schrägheck) / 9,6 (Touring Sports)		10,0 (Schrägheck) / 10,3 (Touring Sports)	
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	200		195	
KRAFTSTOFFVERBRAUCH l/100 km (korr. nach NEFZ)	mit Start/ Stopp	ohne Start/ Stopp	mit Start/ Stopp	ohne Start/ Stopp
Innerorts	6,3	7,0	5,9	7,0
Außerorts	4,8	4,7	4,6	5,1
Gesamt	5,2	5,6	5,2	5,8
Tankvolumen (l)	50	50	50	50
CO_2-EMISSIONEN (g/km) (korr. nach NEFZ)	mit Start/ Stopp	ohne Start/ Stopp	mit Start/ Stopp	ohne Start/ Stopp
Gesamt	119	128	116	132
CO_2-EMISSIONEN (g/km) (WLTP)	mit Start/ Stopp	ohne Start/ Stopp	mit Start/ Stopp	ohne Start/ Stopp
Gesamt	132	136	138	143

TECHNISCHE DATEN

	SCHRÄGHECK	TOURING SPORTS	LIMOUSINE
FAHRWERK			
Vorderradaufhängung	MacPherson-Federbeine		
Durchmesser Stabilisator (mm)	25,4		
Hinterradaufhängung	Doppelquerlenkerachse		
Durchmesser Stabilisator (mm)	23,2		
Lenkung	elektrische Zahnstangenlenkung		
Übersetzungsverhältnis (:1)	13,3 (Osteuropa) I 13,5 (Westeuropa) I 13,6 (mit 17"- und 18"-Rädern)		
Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	2,65 (mit 17"- und 18"-Rädern) 2,76		
Min. Wenderadius Rad/Karosserie (m)	5,2/5,6 I 5,4/5,8 (mit 17"- und 18"-Rädern)		
Bremsen			
Vorn (mm)	Innenbelüftete Scheibenbremsen (282)		
Hinten (mm)	Scheibenbremsen (270 mit 1.2T) (274 mit 1.8L & 2.0L Hybrid)		
Reifen	195/65R15 91H I 205/55R16 91V I 225/45R17 91W I 225/40R18 92W		
AUSSENABMESSUNGEN (mm)			
Länge	4.370	4.653	4.630
Breite	1.790	1.790	1.780
Höhe	1.435	1.435	1.435
Radstand	2.640	2.700	2.700
Spurweite vorn	1.531	1.531	1.530 (mit 15"- und 16"-Rädern) I 1.531
Spurweite hinten	1.544	1.544	1.539 (mit 15"- und 16"-Rädern) I 1.544
Überhang vorn	935	935	935
Überhang hinten	795	1.018	995
Bodenfreiheit	135	135	135
c_w-Wert	0,31	0,31	0,31

	SCHRÄGHECK	TOURING SPORTS	LIMOUSINE
GEPÄCKRAUM (l VDA)			
Volumen	361 313 (2.0L Hybrid)	598 581 (2.0L Hybrid)	471
Umgeklappte Rücksitze			
- bis zur Gepäckraumabdeckung			
- dachhoch	1.024	1.606	---
INNENABMESSUNGEN (mm)			
Länge	1.795	1.895	1.890
Breite	1.510	1.510	1.510
Höhe	1.155	1.155	1.155
GEWICHTE (kg)			
Leergewicht min	1.285 (1.8L Hybrid) 1.340 (2.0L Hybrid) 1.240 (1.2T MT) 1.255 (1.2T CVT)	1.290 (1.8L Hybrid) 1.370 (2.0L Hybrid) 1.305 (1.2T MT) 1.315 (1.2T CVT)	1.310 (1.8L Hybrid)
Leergewicht max	1.400 (1.8L Hybrid) 1.510 (2.0L Hybrid) 1.390 (1.2T MT) 1.410 (1.2T CVT)	1.430 (1.8L Hybrid) 1.560 (2.0L Hybrid) 1.440 (1.2T MT) 1.460 (1.2T CVT)	1.425 (1.8L Hybrid)
Zulässiges Gesamtgewicht	1.820 (1.8L Hybrid) 1.910 (2.0L Hybrid) 1.820 (1.2T MT) 1.840 (1.2T CVT)	1.835 (1.8L Hybrid) 1.955 (2.0L Hybrid) 1.850 (1.2T MT) 1.870 (1.2T CVT)	1.835 (1.8L Hybrid)
Anhängezuglast ungebremst	450	450	450
Anhängezuglast gebremst	750 (1.8L & 2.0L Hybrid) 1.300 (1.2T)	750 (1.8L & 2.0L Hybrid) 1.300 (1.2T)	750 (1.8L & 2.0L Hybrid)

USB STICK & NEWSROOM

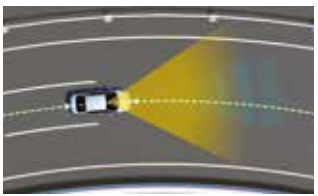
DIE NEUE COROLLA BAUREIHE

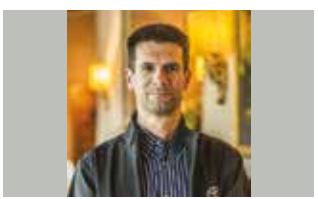
Inhalt:
- Word- und PDF-Dateien
- Hoch- und niedrig auflösende jpg-Bilder

Verwendung für redaktionelle Zwecke
Das Bildmaterial darf ausschließlich für redaktionelle Zwecke verwendet werden; es darf weder andersweitig verwendet noch an Dritte ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Brüssel, Belgien, weitergegeben werden.

Weitere Bilder auf toyota-media.de

HYBRID

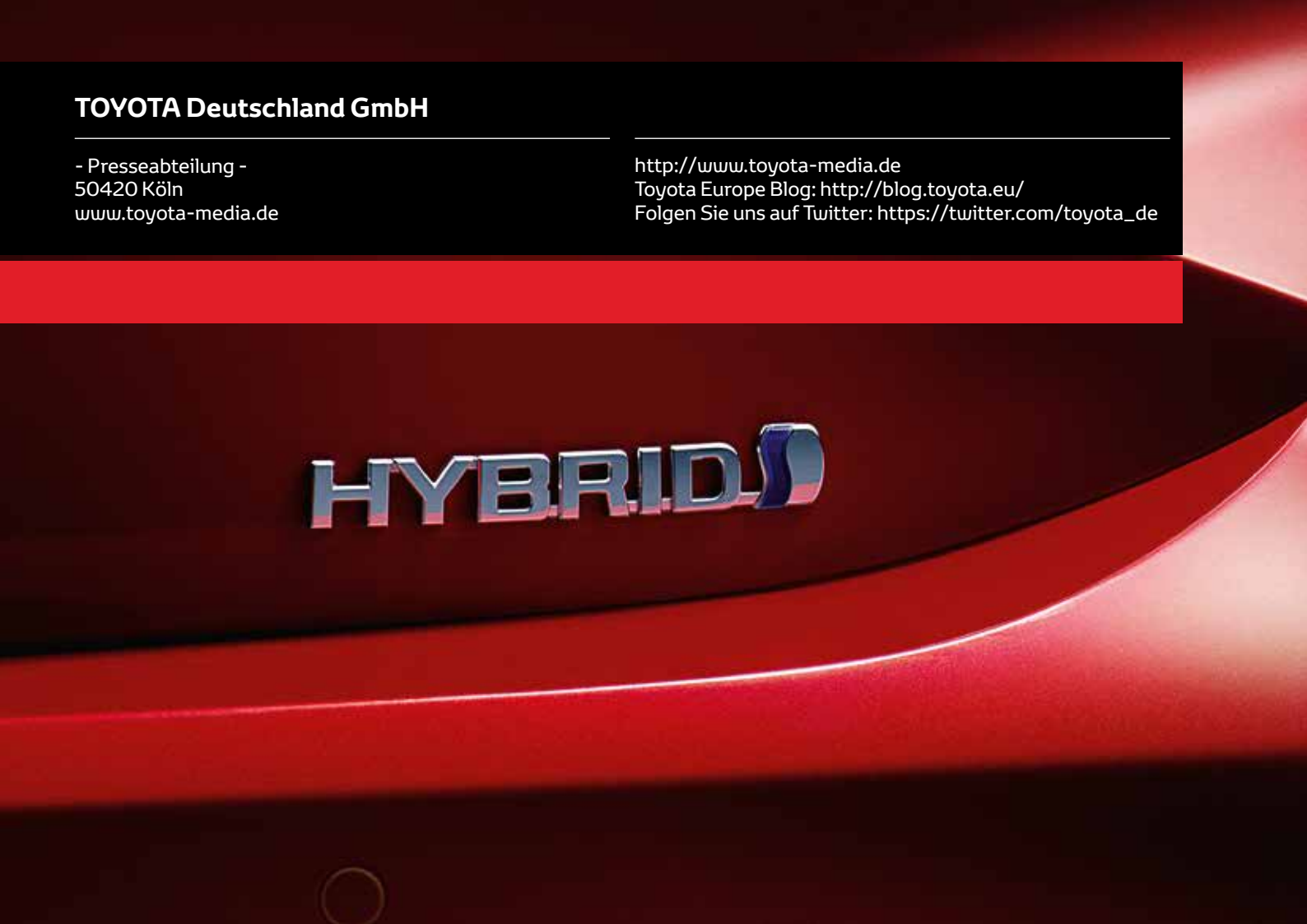




COROLLA HYBRID

COROLLA HYBRID

TOYOTA Deutschland GmbH

- Presseabteilung -
50420 Köln
www.toyota-media.de

http://www.toyota-media.de
Toyota Europe Blog: http://blog.toyota.eu/
Folgen Sie uns auf Twitter: https://twitter.com/toyota_de