Testnotizen zum Toyota Corolla Touring Sports-Taxi Lounge 2,0 Hybrid

Im Test vom 27. Oktober bis zum 20. November 2020.
Kennzeichen: K – UO 2410

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35
E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

Weil das **Heck modisch** gestaltet ist und nicht auf höchstmöglichen Laderaum getrimmt, ist die Heckscheibe nicht sehr hoch. Dadurch wischt der Heckwischer auch nur einen kleinen Teil der Heckscheibe frei, die bei Regen sehr schnell verschmutzt. Bei Schmuddelwetter setzt die Linse der **Rückfahrkamera** schnell zu und man bekommt nur ein verwaschenes Bild. Beim Einladen von Koffern muss man darauf achten, dass man direkt an der Heckklappe nur flache Gegenstände abstellen kann, weil sie sonst nicht schließt. Dies gilt zum Beispiel schon für manche Getränkekisten. Hier müssen die Kunden der modischen sportlichen Linie einen hohen Tribut zollen.

Gut ist, dass es **unter dem Gepäckraumboden ein Fach** gibt, in dem man sowohl das Trenngitter als auch die **Laderaumabdeckung verstauen** kann. Das kommt Taxi- und Mietwagenunternehmern entgegen, die beides selten verwenden. Platz ist dort auch für ein Notrad.

Den Kofferraum kann man durch das **Umlegen der geteilten Rücksitzlehne** erweitern. Der breitere Teil liegt in Fahrtrichtung rechts. Die beiden Einzelteile lassen sich bequem vom Kofferraum aus entriegeln und klappen dann selbsttätig herunter. Dazu müssen allerdings die Kopfstützen in der niedrigsten Position sein. Es entsteht ein **flacher Laderaumboden**, der allerdings nach vorn leicht ansteigt. Wegen der unter der Rücksitzbank untergebrachten Fahrbatterie lassen sich nur die Lehnenteile herunterklappen, während die Sitzfläche fest montiert ist.

Die **niedrige Dachlinie erschwert den Einstieg** insbesondere an den Vordertüren sowie den Ausstieg dort. Wer als Taxi- oder Mietwagenfahrer zigmal am Tag ein- und aussteigen muss, braucht sportlichen Ehrgeiz und sollte keinen allzu empfindlichen Rücken haben. Der **Einstieg hinten ist auch nicht sonderlich komfortabel**, weil die Türen nicht weit öffnen. Er leidet außerdem unter den kurzen Türausschnitten. Die **hohen Schweller erschweren den Ausstieg** hinten. Unter der im Testwagen elektrisch angetriebenen Heckklappe können auch 1,85 Meter große Fahrer noch stehen.

Innenraum

Beim Testwagen war das **Panorama-Glasdach** verbaut, das spürbar Innenhöhe kostet. Da das Dach seitlich eingezogen ist, stoßen große Fahrer, Beifahrer und Fahrgäste auf den Außenplätzen mit dem Kopf schon früh gegen den Dachholm.

Dies gilt auch auf den äußeren Rücksitzen. Die Mittelarmlehne, die in die Rücksitzbank integriert ist, lässt sich schwer herunterklappen, weil Toyota nicht an einen Griff oder eine Schlaufe gedacht hat. Integriert sind zwei Getränkehalter.

Vorne ist der Längsverstellbereich für den Beifahrer recht groß. Hinter einem 1,85 Meter großen Fahrer kann ein genauso großer **Fahrgast** gerade noch bequem sitzen, doch stößt er bereits mit den Knien an die Vordersitzlehne. Während der **Fußraum hinter den Vordersitzen in Ordnung** geht, sollte der Taxifahrer den höhenverstellbaren Beifahrersitz etwas in die Höhe hieven und auch nicht ganz hinten positionieren, um größeren Fahrgästen mehr **Kniefreiheit** zu verschaffen.

Auf dem **Mittelsitz** drückt die Mittelarmlehne in den Rücken. Prinzipiell könnte man wegen des fast flachen Bodens gut durchrutschen, doch geht das nur, wenn die Vordersitze nicht ganz hinten stehen. Langbeinige Erwachsene sollten den Mittelsitz meiden, obwohl dessen Dreipunktgurt wenigstens am Sitz angebracht ist. Die Fahrgäste im Fond haben zwei Luftausströmer am Ende der Mittelkonsole. In den hinteren Türen könnte man 0,5-l-Flaschen abstellen. Die **Vordersitzlehnen haben Taschen**, in denen man Flyer, Zeitungen oder Zeitschriften mitführen könnte.

Unter der **bequemen Armlehne** zwischen den Vordersitzen verbirgt sich ein gut nutzbares Ablagefach. Davor in der Mittelkonsole bietet der Corolla **zwei Getränkehalter**. In den Vordertüren kann man gerade noch 1,5-l-Flaschen unterbringen. Der Abstellraum dort ist eher für 0,5-l-Flaschen gedacht. Das Handschuhfach fasst DIN A4-Unterlagen.

Nachts sind **alle Bedienelemente mustergültig beleuchtet**. Dumm ist nur, dass man bei Nacht nach den Tasten zum Einschalten erst einmal tasten muss, weil man dort nicht direkt hinsieht. Die **Innenbeleuchtung** ist nicht so hell wie bei Taxis, bei denen INTAX in der Taxameter-Dachkonsole LED-Leuchten einbaut.

Die **Bedienung** über die Lenkstockhebel und die Lenkradtasten ist **ergonomisch und schnell begreifbar**. Die Armaturen sind übersichtlich, enthalten aber ziemlich kleine Piktogramme zum Beispiel für das elektrische Fahren. Heizung und Klimatisierung lassen sich noch mit Tasten und Drehreglern einstellen und nicht über den Touchscreen. Die Bedienung des Abstandsreglers über die **Lenkradtasten** rechts ist übersichtlich, ebenso die Bedienung der Audioanlage, des Telefons und des Bordcomputers mit den Lenkradtasten links. Ein paar verstreute Tasten für die Lenkradheizung und die Heckklappe liegen etwas abseits links vom Lenkrad.

Angenehm fällt auf, dass sich Toyota bei den **Materialien** im früher oft recht lieblosen Innenraum **deutlich verbessert** hat. Jetzt hat ein Großteil der Armaturentafel eine weiche genarbte Oberfläche und auch die Drehregler und die Bedientasten fühlen sich hochwertig an.

Ein **Smartphone zu koppeln**, ist prinzipiell nicht schwierig, läuft aber zuerst über den Schritt „Bluetooth-Verbindung einrichten“ und damit etwas anders als bei den meisten anderen Fabrikaten. Die **Sprachbedienung** für das Telefonieren, das Navi und die Audioanlage **ist recht schematisch**. Man muss sich genau an die gesprochenen und auf dem Display gezeigten Befehle halten, sonst versteht die Japanerin nur „Bahnhof“. Die Sprachqualität bei Telefonaten ist sowohl im Auto als auch bei den Gesprächspartnern gut.

Motor und Antriebsstrang

Man kann mit einem Rädchen zwischen den sechs Fahrmodi Normal, Comfort, Eco, Sport, Sport+ und Individual wählen. Gut ist, **dass der gewählte Modus auch nach dem Abstellen des Fahrzeugs eingelegt bleibt** und nicht nach jedem Motorstart wieder neu aktiviert werden muss. Mit dem griffgünstig geformten Wählhebel kann man prima hin- und herrangieren, was von einer Kriechfunktion unterstützt wird und meist elektrisch stattfindet. Manuelle Eingriffe zum Herunterschalten im Gefälle erlauben die Schaltpaddel. Wer links herunterschaltet, kann am Ende des Gefälles durch längere Betätigung des rechten Schaltpaddels wieder in die Automatikstellung wechseln.

Nach wie vor **wirkt der Beschleunigungsvorgang des Hybridmodells zäh**, weil sich der **Gummibandeffekt** des stufenlos variablen CVT-Getriebes einfach nur besser dämmen, aber nie ganz überspielen lässt. Der Corolla Touring Sports Hybrid wird beim zügigen Beschleunigen lauter als der RAV4 Hybrid oder der Lexus ES 300h, die einen vergleichbaren Antrieb haben.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** von Nokian in der Dimension 225/40 R18 92 V XL bestückt. Mit ihnen ist das **Fahrwerk recht straff abgestimmt**, aber trotzdem noch überraschend komfortabel. Nur über kurze Querfugen rollte der Corolla Touring Sports recht hölzern ab, was bei solch niedrigen Seitenflanken kein Wunder ist. Reifen mit kleinerem Querschnitt würden vielleicht nicht so sportlich aussehen, aber die Abstimmung noch einen Tick komfortabler machen. Die Abrollgeräusche waren recht hoch.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte eine **Verkehrszeichenerkennung**, die sehr **häufig falsch anzeigt**. Sie zeigte oft Tempo-30-Zonen oder 60-km/h-Limits, wo keine waren, und erkannte die Aufhebung aller Streckenverbote nicht immer. Oft erkannte sie das Ortseingangsschild nicht und zeigte munter weiter 100 km/h an. Mit solch unzuverlässigen Angaben ist das System keine große Hilfe. Dass es weder Überholverbote noch Zusatzzeichen wenigstens als weißes Viereck anzeigt, ist nicht mehr zeitgemäß.

Der **Spurhalteassistent** greift recht stark in die Lenkung ein. Der **Spurwechselassistent** warnt zuverlässig optisch und akustisch vor Fahrzeugen im toten Winkel. Als sehr gute Hilfe erwies sich der **Ausparkassistent**, der vor Querverkehr beim Ausparken rückwärts nicht nur warnt, sondern notfalls auch abbremst.

Angenehm steuern lässt sich der **Abstandsregler** über Tasten rechts im Lenkrad. Dort kann man den Abstand in drei Stufen einstellen. Im Fahrmodus Comfort geht das Fahrzeug dann auf Landstraßen bei der Annäherung an ein langsameres Fahrzeug erst sanft vom Gas, bevor es bremst. Dieser Regelvorgang ist auf der Autobahn oft abrupter, wo die Geschwindigkeitsdifferenzen höher sind.

Taxi-Ausstattung von INTAX

INTAX platzierte das **Taxameter** im Testwagen sauber in einer **Konsole in der Armaturentafel** vor dem Beifahrersitz. Dort ist es von den Fahrgästen gut einsehbar, während sich der Fahrer zur Bedienung weit hinüberbeugen muss. Das **Funkgerät** saß unterhalb der Armaturentafel über der Mittelkonsole ein gutes Stück vom Wählhebel entfernt. Darunter bleibt noch Platz für die Ladeschale zum induktiven Laden dafür geeigneter Smartphones.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.395 Test-Kilometern verbrauchte der Toyota Corolla Touring Sports zwischen 5,1 Litern und 6,5 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **5,5 Liter auf 100 Kilometer**. **Im Fahrmodus Eco**, der das Beschleunigungsvermögen spürbar dämpft, den Weg des Gaspedals verlängert und Klimatisierung und Heizung herunterfährt, war der Testwagen übrigens **kaum sparsamer als im Normal-Modus**, in dem zügig beschleunigt und dann die Wunschgeschwindigkeit gehalten wurde, solange es ging. Den Unterschied zwischen dem Normal- und dem Comfort-Modus, der sich auch auf die Dämpfer auswirken soll, spürt man überhaupt nicht. Die beiden Sport-Modi würden auch das Ansprechverhalten der Lenkung beeinflussen. Einen größeren Einfluss hatte das Streckenprofil der Überlandfahrten. Am sparsamsten war der Vollhybrid bei Kurzstrecken und im innerstädtischen Bereich.