



# Die ganze Welt liebt diesen Japaner – warum?

Er ist keine Schönheit. Er ist weder sonderlich temperamentvoll noch sparsam. Und doch ist der Toyota Corolla weltweit das meistverkaufte Auto, wird den VW Käfer sicher eines Tages überholen.

Auto Bild  
untersuchte,  
warum der  
Japaner so  
erfolgreich ist

Die Corolla-Modellreihe ist weltweit ein Bestseller. Am beliebtesten aber ist der Mittelklasse-Japaner in den USA, in Südafrika und in Australien. In der Bundesrepublik wurden letztes Jahr 35 172 Corolla verkauft



Fotos: Conrad Preper-Burg

**E**inst glänzte das Ford-T-Modell, die Tin Lizzie, mit 15 Millionen Stück, dann kam der VW Käfer, von dem bis Ende letzten Jahres 20 701 555 Fahrzeuge gebaut wurden, und schubste den US-Star vom Weltranglisten-Sockel. Nun ist ein Japaner mit Namen Toyota Corolla auf dem besten Wege, den Käfer vom Podest zu holen.

Von Jochen Gipp

In Form und Technik ist der Toyota zwar nicht so beständig wie der VW oder der Ford (Karosserie, Motor und Antriebstechnik erfuhr schon häufiger gravierende Änderungen), aber der Name Corolla zählt und addiert sich

Tag für Tag, Jahr für Jahr, 12,5 Millionen mal wurde er seit 1966 gebaut und in alle Welt verkauft. Damit hat er bereits den dritten Platz der Weltrangliste erklimmen, und er steigt rapide weiter bergauf. Jährlich kommen über 660 000 neue Corolla hinzu. Die Modellreihe erreicht damit pro Jahr weltweit die höchsten Produktionszahlen: pro Tag knapp 2000 Fahrzeuge. In zehn Jahren dürfte der Käfer von einem Corolla überrundet worden sein, der mit dem Ursprungsmodell dann allerdings keinerlei Gemeinsamkeiten mehr besitzt.

Auch in Deutschland hat das japanische Erfolgsauto viele Anhänger. Zwar kommt es bei uns längst nicht an die Verkaufszahlen eines

Bitte lesen Sie weiter auf Seite 62



Die Fahrleistungen des Toyota Corolla sind für ein Auto der Kompaktklasse ausreichend. Das aufwendige Fahrwerk mit Einzelradaufhängung hinten und vorne verspricht einiges, doch Federung und Dämpfung sind zu schwammig

VW Golf, Opel Kadett oder Ford Escort heran. Bei den Importautos aber gehörte der Corolla mit 35 172 verkauften Exemplaren im vergangenen Jahr zu den Spitzenreitern. Und das hat gute Gründe: Die meisten Corolla-Besitzer sind mit dem Auto zufrieden und empfehlen es weiter. Außerdem fällt er in der Pannenstatistik des ADAC kaum mal unangenehm auf.

Mir gefällt auf Anhieb die praktische Ausstattung unseres Testwagens, eines Corolla DX 1,3 Liftback mit ungeregelter Katalysator: serienmäßig vier Türen, große Heckklappe, in der Mitte geteilte Rücksitzlehne, Fünfganggetriebe und ein gut bestücktes Cockpit. Unsere deutschen Vergleichsautos, VW Golf, Opel Kadett und Ford Escort, sind bei annähernd gleicher Grundausstattung (fünf Türen, Fünfganggetriebe und Katalysator) um einiges teurer, bieten zudem entweder eine geringere Motorleistung oder eine nicht so komplett Innenausstattung.

Einen positiven Eindruck hinterlässt auch der Zwölfventilmotor des Corolla. Seine Qualitäten beim Kaltstart (per Choke) sind ausgezeichnet. Er läuft gleich rund, ohne zu ruckeln, nimmt gut Gas an und zeigt sich drehfreudig, wenn er seine Betriebstemperatur erreicht hat. Nur ist er mit einem Testverbrauch von 9,4 Liter Normal bleifrei pro 100 Kilometer kein Spritsparer mehr. Sein Tankinhalt von 50 Litern reicht so nur für rund 500 Kilometer.

Beim Beschleunigen von null auf 100 km/h fährt der Corolla mit zwölf Sekunden der vergleichbaren deutschen Konkurrenz davon. Nur in der Endgeschwindigkeit können wenigstens Kadett und Escort mithalten.

Bei Vollgasfahrt auf der Autobahn finde ich den Corolla nicht sehr angenehm. Sein Fahrwerk gleicht Straßenunebenheiten nur schlecht aus. Der Wagen fährt sich dabei schaukelig und vermittelt kein sicheres Gefühl. Bei



Nicht besonders formschön, aber komplett ausgestattet und funktionell: Das Cockpit im Corolla bedarf keiner Bedienungsanleitung. Schalter sind schnell zu finden



Große Heckklappe, variables Gepäckabteil, tiefe Ladekante



Die Zwölfventilmaschine wird von einem Vergaser mit Choke gespeist, läuft kultiviert und dreht 6200 Touren. Schon bei niedrigen Drehzahlen ist sie ausreichend kräftig

## Technische Daten

Reihenmotor, vorne quer eingebaut, zwei Einlaßventile und ein Auslaßventil pro Zylinder, obenliegende Nockenwelle, unregelbarer Katalysator, Bohrung × Hub 73,0 × 77,4 mm, Verdichtung 9,5:1, Vergaser, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradlafuhängung, vorne und hinten mit McPherson-Federbeinen, vorne Querlenker, hinten Doppelquerlenker, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten, Reifen 155 SR 13, Tankinhalt 50 Liter.



Die Heckpartie der Liftback-Version ist optisch etwas eigenwillig und gewöhnungsbedürftig

Foto: Matthias Nölty - Conrad Papenburg

Querfugen lässt die Federung kurze Stoßsägen erschreckend hart durchschlagen. Auch in scharf gefahrenen Kurven ist das Fahrverhalten des rundherum mit Einzelradlafuhängung bestückten Corolla nicht überzeugend. Ein Gefühl, als wäre ständig zuwenig Luft in den Reifen. Zum nicht überzeugenden Fahrerdruck trägt zudem die sonst recht strömungsgünstige Karosserieform (cW-Wert 0,35) bei. Sie stößt sich am Seitenwind, der Wagen drängt schnell aus der Richtung.

Von der Autobahn zurück in die Stadt. Hier ist der Corolla ein ganz bravtes Auto: spritzig, wendig (10,2 Meter Wendekreis) und in der Rundumsicht nichts schlechter als der Golf, der Kadett oder der Escort. Das Ende der Heckpartie muß ich bei allen vier Fahrzeugen wegen der schrägen Heckklappe abschätzen.

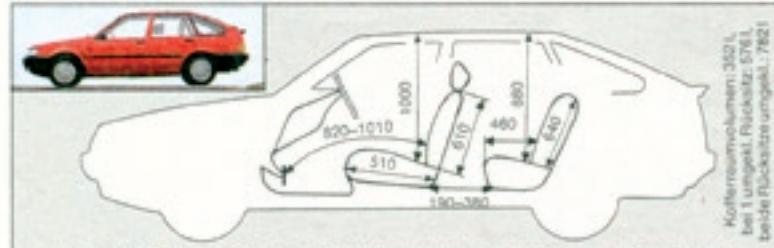
Der Corolla lässt sich problemlos ranrollen, die Lenkung erfordert wenig Kraftaufwand. Auch machen sich beim Beschleunigen kaum Einflüsse des Frontantriebs auf die Lenkung bemerkbar. Die Rückstellkräfte sind gering. Positiv auch die Bremsanlage: Sie spricht schnell an, packt schon bei geringem Pedaldruck kräftig zu, blockiert aber erst sehr spät.

Im Corolla Liftback gibt es für fünf Personen Platz. Er ist etwas geräumiger als die deutschen Konkurrenten, hat aber weniger gut gepolsterte Sitze.

Alles in allem bietet der Corolla viel Auto fürs Geld – kein Wunder, daß viele mit dem sachlichen Charme des Japanners zufrieden sind. Doch auch an einem möglichen Weltmeister gibt es noch etwas zu verbessern.

Sein Fahrverhalten bedarf noch einer verfeinerten Abstimmung, auch wenn es ihn auf seinem Erfolgsweg nicht bremsen wird. Denn hier hat er mit den bisherigen Rekord-Autos viel gemeinsam: Sie waren ebenfalls keine Fahrwerks-Weltmeister.

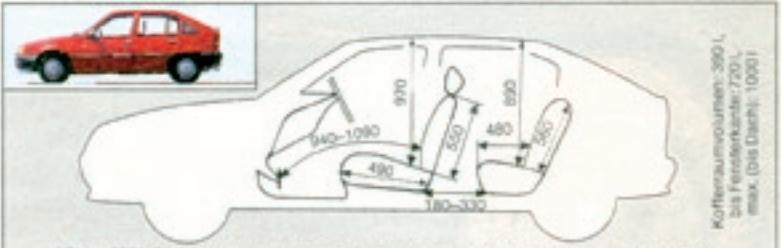
## Der Toyota Corolla und seine Konkurrenten



Länge: 4135, Breite: 1635, Höhe: 1385 / Breite innen vorne: 1360, Breite innen hinten: 1370

### Toyota Corolla DX 1,3

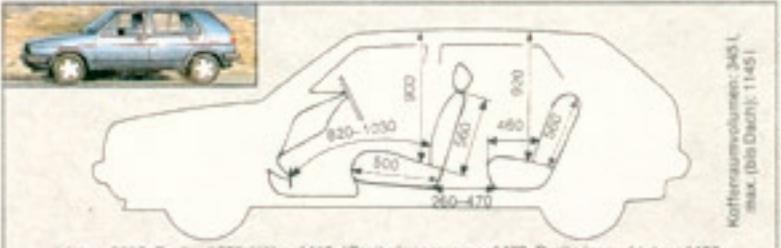
Hubraum/Zylinder	1280 ccm/4 Reihe	Gewicht	890 kg
Leistung	55 kW (74 PS)	Zuladung	495 kg
Drehmoment	103 Nm/4200/min	Anhängelast (2)	1000/400 kg
Höchstgeschw.	159 km/h	Innengeräusch (3)	71 dB (A)
0-100 km/h	12,0 Sek.	Steuer	befr. steuerfrei
60-100 km/h (1)	13,2/19,2 Sek.	Versicherung	997,50 Mark
Testverbrauch	9,4 l/100 km Nbl/fr.	Grundpreis	17 420 Mark



Länge: 3990, Breite: 1663, Höhe: 1400 / Breite innen vorne: 1370, Breite innen hinten: 1400

### Opel Kadett LS 1,3i

Hubraum/Zylinder	1281 ccm/4 Reihe	Gewicht	870 kg
Leistung	44 kW (60 PS)	Zuladung	495 kg
Drehmoment	96 Nm/3400/min	Anhängelast (2)	800/400 kg
Höchstgeschw.	160 km/h	Innengeräusch (3)	72 dB (A)
0-100 km/h	16,5 Sek.	Steuer	befr. steuerfrei
60-100 km/h (1)	16,7/26,1 Sek.	Versicherung	893,60 Mark
Testverbrauch	8,6 l/100 km Nbl/fr.	Grundpreis	17 645 Mark



Länge: 4022, Breite: 1640, Höhe: 1364 / Breite innen vorne: 1310, Breite innen hinten: 1310

### Ford Escort CL 1,4i

Hubraum/Zylinder	1368 ccm/4 Reihe	Gewicht	865 kg
Leistung	54 kW (73 PS)	Zuladung	495 kg
Drehmoment	103 Nm/4000/min	Anhängelast (2)	800/400 kg
Höchstgeschw.	165 km/h	Innengeräusch (3)	73 dB (A)
0-100 km/h	13,3 Sek.	Steuer	befr. steuerfrei
60-100 km/h (1)	13,1/19,3 Sek.	Versicherung	821,10 Mark
Testverbrauch	8,4 l/100 km S bl/fr.	Grundpreis	17 830 Mark

Kofferraumvolumen: 390 l, bis Fensterkante: 720 l, max. (bis Dach): 1060 l

Kofferraumvolumen: 345 l, max. (bis Dach): 1145 l  
Bremse: Beidseitig Druckluft, (1) bei 100 km/h im 4. Gang, (2) Anhängelast gebremst, (3) bei 100 km/h im 4. Gang