

Daihatsu Trevis 1.0

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (43 kW / 58 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,2

Kleiner Kompaktwagen im Retrodesign mit sehr viel Platz. Serienmäßig gut ausgestattet, von der Klimaanlage bis hin zum Radio. Hinsichtlich Sicherheitsausrüstung dürfte man jedoch mehr erwarten, denn es gibt weder Seiten-Airbags, noch ESP. Der kleine Ein-Liter-Motor mit drei Zylindern ist technisch en vogue, was er durch eine variable Ventilsteuerung und zwei Nockenwellen dokumentiert. Zwar ist die Karosserie nicht schwer, sie bietet aber dem Wind durch große Höhe und Breite ziemlichen Widerstand, was sich im nicht gerade niedrigen Verbrauch niederschlägt. Normal ist ein Fünf-Gang-Handschaltgetriebe installiert, in der "besseren" Trevisversion gibt es optional sogar ein Automatikgetriebe. Fazit: Hat viel Platz, ist rundum praktisch und sieht dazu noch originell aus, leider kommt die Sicherheit etwas kurz. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Matiz, Citroen C1, Fiat Panda, Hyundai Atos, Kia Picantus, Peugeot 107, Toyota Aygo.



- + gut verarbeitet
- + Radio, Klimaanlage Serie
- + sehr gute Raumausnutzung
- + bequemer Zustieg
- + leichte Bedienung
- + Automatik-Getriebe erhältlich
- unkomfortables Fahrwerk
- keine Seiten-Airbags
- kein ESP

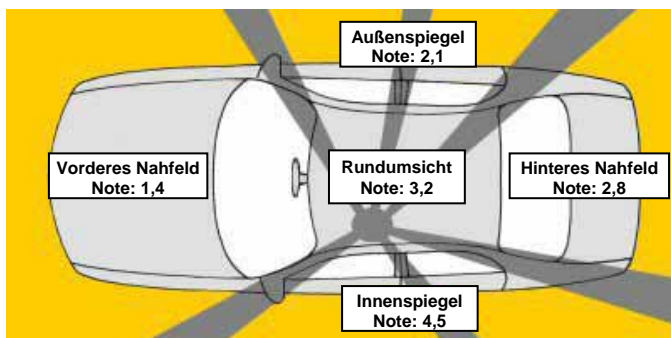
Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 3,1

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck, Spaltbreiten sind schmal und gleichmäßig, die Türen schließen leicht. Im Innenraum sitzen die Plastikteile passgenau und sind die Polster sauber gearbeitet.
- Die Karosserie hat keine seitlichen Schutzleisten, um vor Parkreplern durch fremde Autotüren zu schützen. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen,



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

wird durch einen unter dem Handbremshebel versteckten Zugriff betätigt. Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf und an das man erst kommt, wenn der Kofferraum ausgeräumt wurde. Die Nebelrückleuchte ist bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht. Auswechseln von elektrischen Sicherungen ist sehr schwierig.

Sicht

Note: 2,7

- + Die kurzen Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen und überblicken. Man sitzt leicht erhöht, was die Sicht auf den umliegenden Verkehr begünstigt. In den Außenspiegeln hat man gute Sicht.
- Die Sicht nach schräg hinten ist wegen des breiten Fensterpfostens (C-Säule) ziemlich schlecht. So kann man beim Abbiegen leicht einen Fußgänger oder einen Fahrradfahrer übersehen. Im Innenspiegel sieht man wenig.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,1

- + Zum Ent- und Verriegelung gibt es eine Fernbedienung. Vorn wie hinten steigt man sehr bequem ein und aus. Dafür sorgen die großen, planen Türen, die sich besonders weit öffnen lassen (90 °-Winkel) und die niedrigen Einstiege.
- Die winzigen Knöpfe der Fernbedienung sind leicht zu verwechseln. Leicht kann es passieren, dass man sich versehentlich auspersperrt. Beim Aussteigen schrammt der Fahrer mit seinem linken Oberschenkel über den hoch angesetzten Hebel der Sitzhöhen-einstellung.



Aufgrund der großen, weit öffnenden Türen lässt es sich relativ bequem Ein- und Aussteigen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,9

- + Bei komplett vorgeklappter Rücksitzlehne passen 350 l Gepäck in den Kofferraum. Dann lassen sich auch sperrige Dinge gut verstauen.
- Der normale Kofferraum ist mit 130 l klein.



Mit 130 l Kofferraumvolumen bietet der Trevis nur Platz für das notwendige Gepäck.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,3

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Durch die große Öffnung und den niedrigen Boden kann das Gepäck mühelos eingeladen werden. Die Bodenmatte lässt sich zum Säubern herausnehmen.
- Eine Beleuchtung fehlt.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,7

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen, Kopfstützen können eingesteckt bleiben.
- Ablagen fehlen.

Innenraum

Note 3,1

Bedienung

Note: 2,9

- + Die Ergonomie der Bedienelemente ist gut, Schalter und Hebel sind überwiegend griffgerecht und funktionell, die Eingewöhnung ist dadurch kurz. Das gilt auch für die Klimatisierung, mit Ausnahme der zu kleinen und unlogisch aufgedruckten Piktogramme für die Luftverteilung. Lenkrad (neigungseinstellbar) und Schalthebel sind gut angeordnet. Das serienmäßige Radio liegt optimal im Blickfeld des Fahrers. Alle Fensterheber funktionieren elektrisch, am Fahrerplatz mit Antipp-Abwärtsautomatik. Vorne



Mehrere Ablagen am Armaturenbrett bieten Platz für Kleinteile. Wegen der glatten Oberflächen rutschen diese jedoch ständig haltlos herum.

- gibt es Leselampen, eine große Deckenlampe ist zudem vorhanden. Ablagen sind genügend vorhanden, leider jedoch mit glattem Innenboden, sodass der ganze Inhalt stets hin- und herrutscht.
- Der Schalter für die Außenspiegel liegt zu weit weg vom Fahrer. Das Radio ist mit den winzigen Druckknöpfen schlecht einzustellen. Die Umluftschaltung schaltet sich nicht automatisch wieder aus. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Fahrerplatzes können nicht vollends überzeugen.

Raumangebot vorne*

Note: 3,0

- + Das Platzangebot vorn ist enorm, das liegt an der steil stehenden, der weit vorn befindlichen Frontscheibe, den seitlich kaum eingezogenen Seitenfenstern und der großen Innenhöhe. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,85 m große Personen zurück schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,7

- Hinten ist passabel Platz vorhanden, der reicht durch die große lichte Höhe für 1,85 m große Mitfahrer. Sind die Vordersitze zurück geschoben haben Personen über 1,75 m Größe Kniekontakt zur Lehne.

Innenraum-Variabilität

Note: 4,0

- Die längseinstellbare Rückbank sorgt für eine gewisse Variabilität des Innenraums.

Komfort

Note 3,2

Federung

Note: 3,6

- Der Federungskomfort ist mäßig, die Federwege sind kurz. Nur auf ziemlich ebener Fahrbahn sitzen die Insassen einigermaßen

kommod, bei größeren Erhebungen schlägt und stößt das Fahrwerk, was den Aufbau und die Insassen zu Hüpfbewegungen anregt. Auch die Seitenneigung bei schnellen Richtungsänderungen und in Kurven ist nicht gerade gering.

Sitze

Note: 3,0

Die Vordersitze bieten akzeptabel Körperunterstützung und sind ausreichend bequem. Die Sitzflächentiefe ist groß genug, die Lehnenhöhe aber zu gering. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, eine entspannte Sitzhaltung ist möglich. Die Rückbank hat eine hohe Lehne, die auch eine angenehme Schräge hat. Die Sitzfläche ist jedoch kaum gefedert und für große Mitfahrer zu wenig geneigt, sodass nicht viel Oberschenkelunterstützung vorhanden ist. Vorne hat der Beifahrer, hinten jeder Mitfahrer einen Haltegriff.

Innengeräusch

Note: 3,1

Der Geräuschpegel im Innenraum ist nicht besonders hoch, es dominiert das knurrende Geräusch des Dreizylinders. Bei hohem Tempo sind aber auch die Windgeräusche nicht unerheblich.

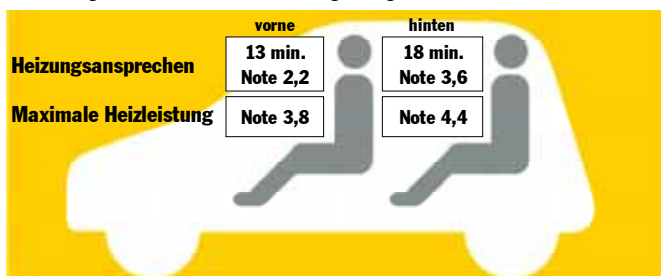
Heizung, Lüftung

Note: 3,1

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizwirkung ist auf den vorderen Plätzen passabel, hinten aber recht schwach. Die Luftzufuhr oben-unten lässt sich nur ungenau einstellen.

- + Die Klimaanlage ist serienmäßig. Durch das weit vorgezogene Dach und die planen, fast senkrechten Türen sind die Insassen nur wenig der Sonnenbestrahlung ausgesetzt.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 3,1

Fahrleistungen*

Note: 2,7

Die Fahrleistungen sind passabel. Der drehfreudige Motor lässt sich ohne Murren ausdrehen, um dann für noch besseres Spürten zu sorgen. Die Endgeschwindigkeit ist relativ hoch, sie wird im vierten Gang erreicht.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Motor läuft nicht besonders vibrationsarm, hat aber keinen Hang zum Dröhnen, was sehr angenehm ist.

Schaltung

Note: 4,0

- Das Getriebe fühlt sich beim Schalten ziemlich hakelig und unpräzise an. Einlegen des Rückwärtsganges vollzieht sich nicht immer ohne Geräusche.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Abstufung des Getriebes ist auf möglichst günstige Verbräuche abgestimmt, also lang. Das hat jedoch zur Folge, dass zum Beschleunigen oft zurückgeschaltet werden muss.

Fahreigenschaften

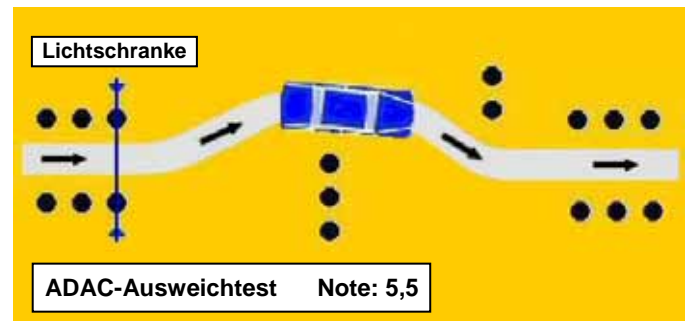
Note 3,6

Fahrstabilität

Note: 4,9

- Mit zunehmender Geschwindigkeit bekommt der Fahrer ein mulmiges Fahrgefühl. Das liegt vor allem daran, dass Kursabweichungen so schlecht korrigiert werden können, weil die Lenkung so spät reagiert und der Wagen auch leicht zum Gieren neigt. Dadurch lässt sich auch die starke Seitenwindempfindlichkeit schlecht parieren. Schon bei leicht nasser Straße rutschen die

Antriebsräder schnell durch, wenn kräftiger beschleunigt wird. ADAC-Ausweichtest: Der Trevis hat kein Fahrstabilitätssystem, das rächt sich hier. Das erste Einlenken glückt noch ganz gut, beim anschließenden Gegenlenken bricht das Heck vehement aus - der Wagen schleudert. Bei sehr griffiger Straße kann der Trevis dabei auch umkippen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 3,0

Der Trevis ist nicht gerade ein Kurvenkünstler, auch schon, weil sich die Karosserie ziemlich neigt, und die Räder schnell Kontakt zur Straße verlieren (große Radlaständerungen und kleine Ausfederwege). Normalerweise schiebt der Wagen über die Vorderräder, es kann aber schon auch mal passieren, dass er hinten ausbricht, wenn das Tempo zu hoch ist.

Lenkung*

Note: 4,0

Der Wendekreis, von Anschlag zu Anschlag, ist durchschnittlich groß.

- Die Lenkung spricht nur zögernd an und je höher das Tempo, desto später. Zudem ist sie ungenau und vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn. Das Lenkrad lässt sich ohne viel Kraft drehen und die Karosserie ist knapp bemessen, was der Handlichkeit zu gute kommt.

Bremse

Note: 2,5

- + Nur 39,5 m braucht der kleine Trevis, um bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 bis zum Stillstand zu kommen (Durchschnitt aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Ein guter Wert für das kleine Billigauto. Das Ansprechen der Bremse ist passabel.

Sicherheit

Note 4,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 5,0

- Hier kann der Trevis nicht punkten, außer ABS ist nichts der aktiven Sicherheit dienliches an Bord.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 4,8

- + Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,8 m große Personen. Hinten sind die Kopfstützen zwar niedrig, durch den geringen Abstand zum Dach reichen sie aber auch für die vom Platzangebot größtmöglichen Mitfahrer.
- Das Fahrzeug ist nur mit Frontairbags ausgestattet, Seitenairbags sind auch optional nicht erhältlich. Es gibt keinen akustischen Warnton, der daran erinnert sich anzuschallen. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterungen. Bei verriegelten Türen ist kein Aussteigen mehr möglich.

Kindersicherheit

Note: 3,0

- + Auf den Rücksitzen lassen sich bis zu zwei Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System und TOP Tether.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine Kinder-Rückhaltesysteme erlaubt. Die Gurtschlösser auf den hinteren Plätzen hängen an Gurten, das erschwert das Befestigen der Kindersitze. Die Fenster

haben zwar keine Antippfunktion, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, der Abstand zu harten Motorteilen recht groß, so dürfte das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat sein.

Verbrauch/Umwelt

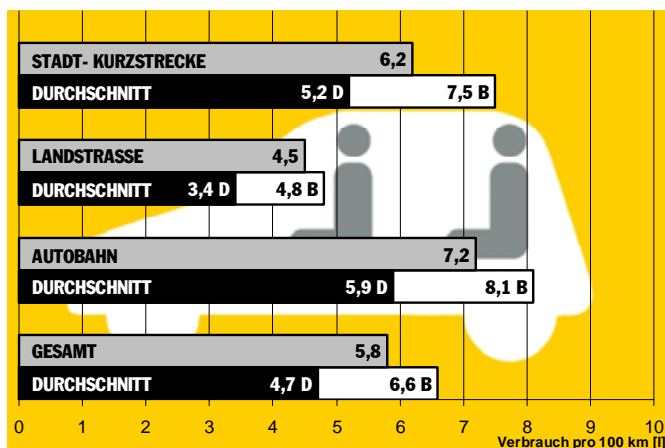
Note 2,4

Verbrauch*

Note: 3,5

Der mittlere Verbrauch ist mit 5,8 l Normalbenzin auf 100 km durchschnittlich. Innerorts beträgt er 6,2 und außerorts 4,5 Liter.

- Der Autobahnverbrauch ist mit 7,2 l Normal auf 100 km hoch.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,4

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,3

Betriebskosten

Note: 2,7

Die für einen Benzinmotor nicht ungünstigen Verbrauchswerte sowie die Betankung mit Normalbenzin beschert dem Daihatsu Trevis fast noch eine gute Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,1

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Service - alle

30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Dies bedeutet relativ kurze Serviceabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Der 1.0 L Benzinmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 100.000 km oder nach sechs Jahren gewechselt werden muß.

- + Daihatsu gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km. Die Preise für die Werkstattstunde sowie die Ausgaben für den Reifenersatz sind relativ günstig und sorgen für die gute Benotung.
- Erhöhte Kosten für Verschleiß-/Standardreparaturen.

Wertstabilität

Note: 2,9

Dem eigenwillig gestylten Kleinwagen mit großzügigem Raumkonzept kann durchaus ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

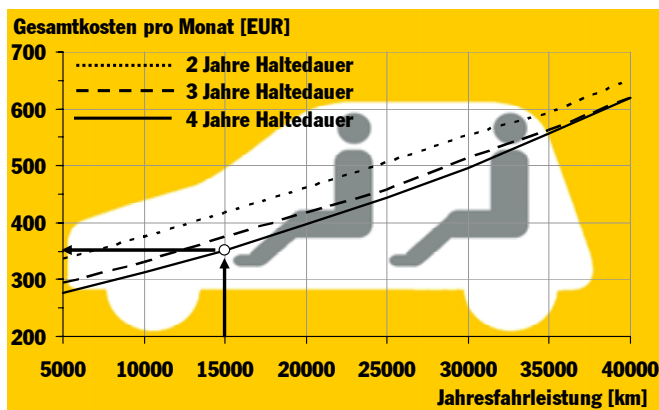
Note: 2,8

Nicht billig - nicht teuer: Auch die Note für die Anschaffungskosten liegt noch im Klassendurchschnitt.

Fixkosten

Note: 2,5

- + Auch bei den fixen Kosten leistet sich der kleine Trevis keinen Ausrutscher. Neben den niedrigeren Steuern für den Benzinmotor hält vor allem die günstige Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung die Versicherungsbeiträge im Rahmen.
- Die relativ teure Vollkasko dagegen ist ein Wermutstropfen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 351 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/989
Leistung [kW(PS)]	43(58)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	91/4000
0-100 km/h[s]	12,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160
Verbrauch pro 100 km [l]	5,8N
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/13
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	334
Grundpreis[Euro]	9.990

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	989 ccm
Leistung	43 kW (58 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	91 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	155/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	155/65R14S
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	9,7 m/9,5 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	10,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Normal)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/4,5/7,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114 g/km/ 126 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3400 mm/1475 mm/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	840 kg/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	130 l/350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	250 kg/600 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	36 l
Reichweite	620 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	98 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	66 Euro
Monatlicher Wertverlust	150 Euro
Monatliche Gesamtkosten	351 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/13
Grundpreis	11.290 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.000 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie/nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Nebelscheinwerfer	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,2**

Karosserie/Kofferraum **2,8**

Verarbeitung	3,1
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen*	3,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,7

Innenraum **3,1**

Bedienung	2,9
Raumangebot vorne*	3,0
Raumangebot hinten*	3,7
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort **3,2**

Federung	3,6
Sitze	3,0
Innengeräusch	3,1
Heizung, Lüftung	3,1

Motor/Antrieb **3,1**

Fahrleistungen*	2,7
Laufkultur	3,0
Schaltung	4,0
Getriebeabstufung	3,0

Fahreigenschaften **3,6**

Fahrstabilität	4,9
Kurvenverhalten	3,0
Lenkung*	4,0
Bremse	2,5

Sicherheit **4,3**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	5,0
Passive Sicherheit - Insassen	4,8
Kindersicherheit	3,0
Fußgängerschutz	3,0

Umwelt **2,4**

Verbrauch*	3,5
Abgas	1,4

Wirtschaftlichkeit* **2,3**

Betriebskosten*	2,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,1
Wertstabilität*	2,9
Kosten für Neuanschaffung*	2,8
Fixkosten*	2,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand März 2007