



## Toyota Avensis 1.8 Sol

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (108 kW / 147 PS)

Die Neuentwicklung des Avensis ist eher eine Evolution als eine Revolution. Der Innenraum wirkt wie eine Mischung aus dem "alten" Avensis und dem Auris, die Instrumente beispielsweise sehen nett aus, besser als beim Vorgänger sind sie aber nicht. Weiterhin Kritik verdient die Ablesbarkeit der Klimasteuerung. Bei der Technik hat sich nicht viel getan, der günstige Verbrauch wird mit einer endlos langen Getriebeübersetzung erkauft, die dem schwachbrüstigen 1,8 l-Motor das letzte bisschen Temperament raubt. Auf Wunsch gibt's auch eine stufenlose Automatik. Tadellos sicher ist das Fahrwerk, den ADAC-Ausweichtest meistert die Limousine sehr gut. Fazit: Es ist schwierig, Besonderheiten am Avensis finden. Andererseits gibt's auch keine wirklichen Mängel. Ein Kauf ist eben wenig spannend - aber falsch macht man damit sicher nichts.

**Karosserievarianten:** Limousine und Kombi **Konkurrenten:** Alfa 159, Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Honda Accord, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, Peugeot 407, Renault Laguna, Volvo V50, VW Passat

**+** umfangreiche Ausstattung, großer Kofferraum, sicheres Fahrwerk, relativ sparsam

**-** zu lange Getriebeübersetzung, durchzugsschwacher Motor, niedrige Kopfstützen hinten



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Das Interieur wirkt unauffällig und sachlich. Der Motorraum ist nach unten fast vollständig geschlossen, so dass wenig Schmutz eindringen kann und die Geräuschemissionen sowie der Verbrauch reduziert werden. Gut abgedichtet gegen Verschmutzen und mit Kunststoffabdeckungen gegen folgenschwere Kratzer geschützt sind die Türschweller. Die tatsächlich mögliche Zuladung des Testfahrzeugs fällt mit 580 kg großzügig aus.

⊖ Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren nicht geschützt. Die Tankdeckelverriegelung ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Es steht nur ein Reifenreparaturset bereit, immerhin liefert Toyota auch Wagenheber und Radschraubenschlüssel mit, so dass man Reifen auch mal selbst wechseln kann.

3,0

### Sicht

Die Fahrzeugecken kann man nur mäßig überblicken, vor allem nach hinten gleicht es eher einem Ratespiel. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Avensis zufriedenstellend ab, die versenkbaren Kopfstützen stören zwar nicht, aber die C-Säulen sind sehr breit und behindern den Blick nach draußen. Das Halogenlicht leuchtet die Straße recht homogen aus, es könnte aber heller sein und etwas mehr Reichweite mitbringen.

⊕ Der Fahrer hat nach vorn gute Sicht, weil die Front schräg abfällt. Die Außenspiegel sind recht groß und beheizbar.

⊖ Parksensoren gibt es nur für hinten oder zusätzlich auch für vorne. Sie sind durchaus empfehlenswert, waren im Testauto aber nicht verbaut.

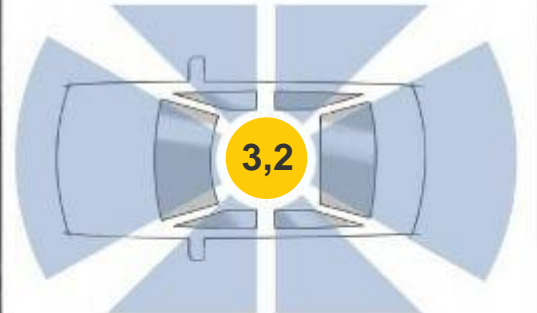
2,9

### Ein-/Ausstieg

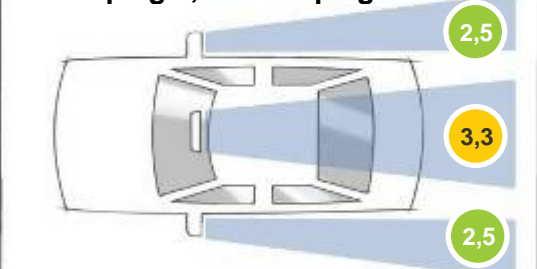
Vorne wie hinten steigt man recht bequem ein und aus, es stören aber ein wenig die voluminösen Schweller und der damit verbunden große Abstand zwischen der Außenkante des Schwellers und der Sitzfläche. Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung.

⊖ Nach dem Aussteigen bleiben die hinteren Türen verriegelt, es muss extra mit dem Knopf oder der Fernbedienung entriegelt werden, wenn man von der Rückbank etwas holen will.

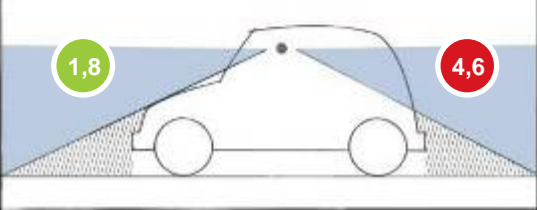
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

## 1,4 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum fasst 485 l, etwas mehr als beim Vorgänger. Bei umgeklappter Rücksitzlehne erweitert sich das Volumen auf 875 Liter (gemessen bis Fensterunterkante).

## 3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Der Kofferraum ist mit seinem praktischen Format und den ebenen Flächen gut nutzbar. Die Ladekantenhöhe beträgt 70 cm, die innere Bordwand ist knapp 15 cm hoch - das ist beides nur durchschnittlich.

⊖ Die etwas kleine Ladeöffnung ist beim Einladen sperriger Gegenstände hinderlich. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen stört eine Stufe am Boden.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Bedienung hierfür einfach. Es befindet sich eine praktische Durchladeeinrichtung für lange Gegenstände in der Rücksitzlehne.

⊖ Leider fehlen Ablagen oder Netze, um kleines Gepäck zu fixieren - ein simples Gummiband an der rechten Seite reicht nicht aus. Die Bügel der Kofferraumklappe ragen weit in den Kofferraum hinein, wenn dieser voll ist, drücken sie auf's Gepäck.



Mit 485 l Volumen kann der Kofferraum des Avensis überzeugen.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität liegen auf hohem Niveau.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Der Avensis lässt sich ohne großen Gewöhnungsaufwand überwiegend einfach bedienen. Die klar gezeichneten Instrumente sind gut ablesbar und verfügen auch nachts über einen guten Kontrast. Das Lenkrad ist in der Höhe und längs einstellbar. Das beleuchtete Zündschloss ist etwas hinter dem Lenkrad versteckt, der Schalthebel einwandfrei angeordnet. Radio mit CD-Spieler und Tempomat (beides Serie) können bequem vom Lenkrad aus eingestellt werden. Auf Wunsch gibt's ein Navigationssystem mit großem Touch-Display, das sich leicht bedienen lässt und zuverlässig arbeitet. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen über Antipppfunktion, der Regensensor steuert auf Wunsch die Scheibenwischer. Es sind viele Kontroll- und Warnleuchten vorhanden (auch Abblendlicht). Das Info-Display beinhaltet u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch.

⊖ Die Bedienelemente für die Zweizonen-Klimaautomatik (Serie) sind zu tief angeordnet, das Display mit den kleinen Symbolen schlecht ablesbar; die Einstellung während der Fahrt lenkt vom Verkehrsgeschehen ab. Die Instrumentenbeleuchtung dunkelt beim Fahren mit Abblendlicht ab und ist dann nicht mehr gut abzulesen - das kann man nur manuell ändern, jedoch ist es nachts dann wieder zu hell.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl, auch dank der Innenbreite. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von fast 2 m zurückschieben.

---

## 2,9 Raumangebot hinten\*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten etwa 1,90 m große Mitfahrer noch genügend Platz vor. Die Innenraumbreite ist groß, für drei Erwachsene wird's aber eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

---

## 2,4 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist auf normalen Strassen recht ausgewogen - nicht zu weich, nicht zu straff. Die Federung spricht recht gut an, schluckt kleinere und größere Bodenwellen ordentlich. Der Avensis liegt recht ruhig auf der Straße, die Wankbewegungen der Karosserie bei schnellen Richtungswechseln sind durchschnittlich.

⊖ Etwas Kritik verdient aber das hölzerne Ansprechen auf Einzelhindernisse.

---

### 2,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten ausreichend Körperunterstützung. Der Fahrersitz lässt sich durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Staturen anpassen. Der Fahrer kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Auch auf den beiden äußeren Plätzen der Rückbank sitzt man bequem, zumindest wenn man nicht zu groß ist. Für alle Mitfahrer sind im Dach Haltegriffe vorhanden.

⊖ Große Personen haben hinten zu wenig Unterstützung für die Oberschenkel. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

---

### 2,3 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist weitgehend niedrig und dem subjektiven Empfinden nach unaufdringlich. Lediglich der Motor wird laut bei hohen Drehzahlen (über 4.000 U/min.). Fahr- und Windgeräusche bleiben eher dezent.

## 2,0 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung ist kräftig, nach nur kurzer Fahrzeit ist die Luft im Innenraum angenehm erwärmt. Eine Klimaanlage mit Frischluftfilter ist serienmäßig. Die Temperatur lässt sich fahrer- und beifahrerseitig separat regeln. Die Luftverteilung klappt leider nur etwas grob und ist an verschiedene Konfigurationen gebunden.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen\*

Es lassen sich gute Fahrleistungen erzielen, wenn der Fahrer die einzelnen Gänge weit ausdreht.

⊖ Die sehr lange Getriebeübersetzung macht schon an kleineren Steigungen auf der Autobahn Zurückschalten erforderlich, da der Motor wenig Durchzugskraft besitzt. Bei den Elastizitätsmessungen schneidet der Avensis 1.8 nur ausreichend ab, im 5. und 6. Gang sogar mangelhaft.

## 2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert. Bei niedrigen Drehzahlen ist er besonders zurückhaltend, im Leerlauf kaum wahrnehmbar.

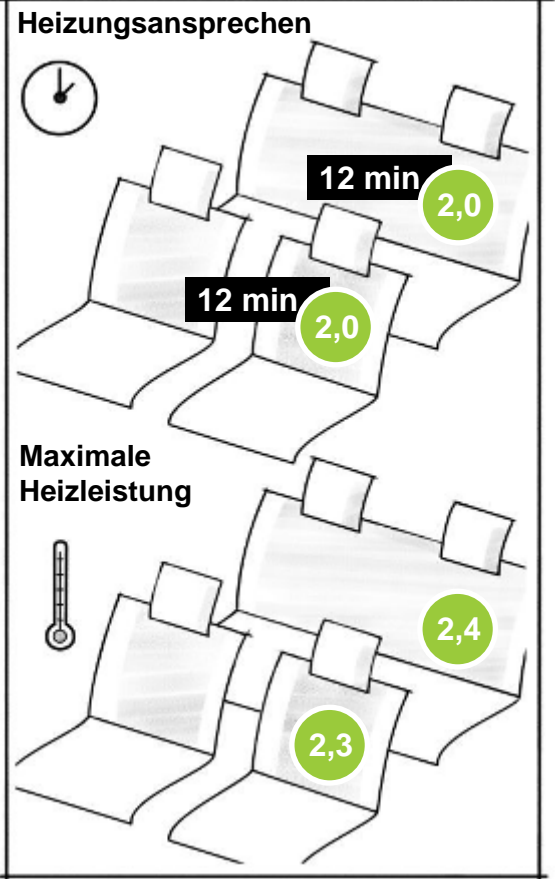
## 2,0 Schaltung

⊕ Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich leicht einlegen. Auch schnellen Schalten ist möglich. Die Länge der Schaltwege ist durchschnittlich. Der Rückwärtsgang wird durch einen Ring am Schaltknäuf freigegeben, damit ist versehentliches Verschalten unwahrscheinlich.

⊖ Beim schnellen Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe.

## 2,8 Getriebeabstufung

Um sparsam fahren zu können, wurde eine möglichst lange Getriebeabstufung gewählt. Das hat zur Folge, dass man auf der Landstraße oder Autobahn an Steigungen oft zurückschalten muss. Nicht verwunderlich, denn beispielsweise der 4. Gang reicht bis 200 km/h. Die Ganganschlüsse passen aber einwandfrei, es gibt keine zu großen Sprünge. Dennoch ist die Übersetzung insgesamt zu lang geraten für den eher durchzugsschwachen Motor.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

---

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Avensis verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Avensis sicher, er reagiert gut auf die Lenkbefehle und fährt gutmütig durch den Pacour. Dabei untersteuert er nur wenig. Die ESP-Eingriffe sind spürbar und effektiv, es entsteht keine Schleuderneigung.

---

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der Avensis neigt in schnell durchfahrenen Kurven zum Untersteuern, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Im Grenzbereich greift VSC (elektronisches Stabilitätsprogramm) stabilisierend ein. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten nur wenig, der Avensis bleibt gutmütig.

---

### 2,1 Lenkung\*

⊕ Die präzise Lenkung spricht selbst bei schnellen Ausweichmanövern gut an und vermittelt dem Fahrer einen recht guten Kontakt zur Fahrbahn. An der Übersetzung gibt es nichts auszusetzen, ebensowenig am Kraftaufwand beim Rangieren - der ist gering. Der Wendekreis ist mit 11,3 m für diese Klasse guter Durchschnitt.

---

### 1,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Avensis nach durchschnittlich 34,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen) - das ist ein sehr guter Wert. Dabei zeigt die Bremse auch bei starker Beanspruchung kein Nachlassen. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

---

## 2,1 SICHERHEIT

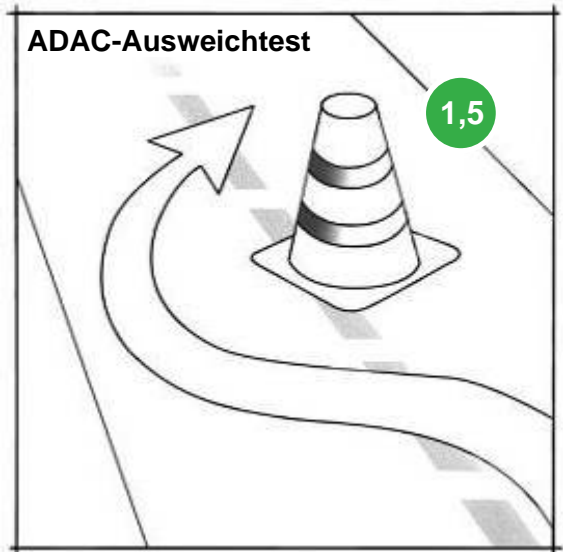
---

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. In den vorderen Türen leuchten weiße Lichter und machen in der Dunkelheit auf offene Türen aufmerksam.

⊖ Die Tanköffnung befindet sich auf der gefährlichen, weil dem Verkehr zugewandten, linken Fahrzeugseite. Hinten fehlen Rückstrahler bei geöffneten Türen.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Aber schon das Vorgänger-Modell erreichte alle fünf möglichen Sterne und damit ein sehr gutes Ergebnis. Beim neuen Modell ist hier sogar noch eine Verbesserung zu erwarten. Für die Frontpassagiere stehen Front-, Seiten- und Kopfairbags im Notfall bereit, für den Fahrer zusätzlich ein Knieairbag, um seine Beine vor der Lenksäule zu schützen. Die vorderen Gurte sind mit Straffern und pyrotechnischen Kraftbegrenzern ausgestattet. Mit dem WIL-System in den Vordersitzlehnen soll die Gefahr eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall minimiert werden. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m guten Schutz. Die Fondinsassen werden ebenfalls durch Kopfairbags geschützt.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen aber nur für 1,60 m große Personen - das ist klar zu wenig und passt nicht in das ansonsten sehr gute Sicherheitskonzept.

## 1,6 Kindersicherheit

Drei Kindersitze nebeneinander haben nicht Platz.

⊕ Alle vier Fensterheber verfügen über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze unkompliziert und stabil unterbringen - entweder durch einfaches Angurten (feste Gurtschlösser) oder mit den Isofixhaltern, kombiniert mit Top-Tether. Die Gurtlängen hinten sind etwas knapp geraten. Auf dem Beifahrersitz kann man auch rückwärtsgerichtete Kindersitze unterbringen, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist.

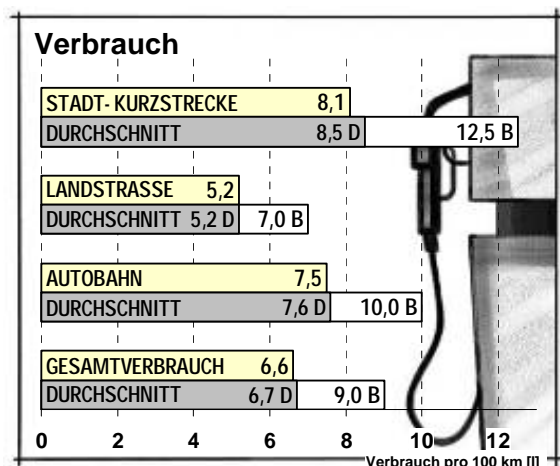
## 3,0 Fußgängerschutz

Es sind kaum harte Bauteile direkt unter der Motorhaube vorhanden. Es ist also von einem moderaten Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einem Zusammenprall auszugehen, zumal die Zulassungsvorschriften inzwischen relativ streng geworden sind und ein gewisses Mindestmaß gefordert wird. Crash-Ergebnisse nach EuroNCAP-Norm sind noch nicht vorhanden.

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO2\*

⊕ Für eine große Reiselimousine mit Benzinmotor geht der Verbrauch in Ordnung: durchschnittlich fließen 6,6 l Super alle 100 km durch die Einspritzdüsen. Damit erreicht der Avensis 1.8 beim ADAC EcoTest 35 Punkte in der CO2-Wertung (155 g CO2 pro km). Innerorts verbraucht er 8,1 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,5 l pro 100 km. Hier kommt ihm seine lange Getriebe-Übersetzung zu gute und die Schalt-Empfehlungsanzeige. Die trägen Elastizitätswerte führen ohnehin nach kurzer Zeit zu einer behäbigen und damit verbrauchsarmen Fahrweise.



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

## 1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, dadurch werden 47 von möglichen 50 Punkten in diesem Teilbereich beim EcoTest erreicht. Insgesamt erhält der Avensis 1.8 im ADAC EcoTest 82 Punkte - ein wirklich gutes Ergebnis wenn man bedenkt, dass er über keine speziellen Spritspartechniken verfügt und dahingehend noch Potential hat, sein Ergebnis zu verbessern.

## 1,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,5 Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Avensis 1.8 relativ genügsam mit dem teuren Super-Kraftstoff umgeht, halten sich hier die Ausgaben in Grenzen.

### 1,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder alle 24 Monate ein großer Service fällig. Eine Steuerkette im 1,8 Liter-Benziner macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

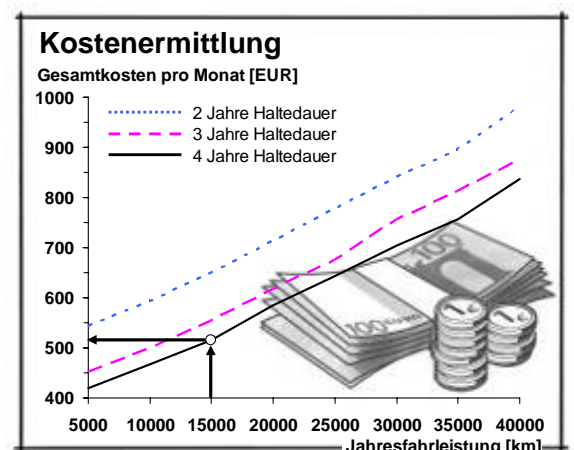
+ Toyota verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung). Niedrige Servicezeiten und günstiger Reifenersatz sorgen für eine gute Bewertung.

### 2,8 Wertstabilität\*

Der Avensis ist als Limousine nicht so beliebt wie als Kombi, deshalb kann nur von einem zufriedenstellenden Restwertverlauf ausgegangen werden. Von Vorteil ist, dass es sich um ein neues Modell handelt und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen ist.

### 2,5 Kosten für Anschaffung\*

+ Mit einem Einstiegspreis von 25.200 Euro ist der Avensis 1.8 Sol kein Sonderangebot, mit seiner guten Ausstattung kann er aber punkten. Im Bereich Sicherheit gibt es keine Defizite, sieben Airbags und ESP sind dabei. Klimaautomatik und Tempomat sind nur zwei Beispiele der Komfortausstattung, die kaum Wünsche offen lässt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 515 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).



1,6

## Fixkosten\*

⊕ Während die Einstufung bei der Haftpflicht und der Teilkaskoversicherung nur zufriedenstellend sind, fällt die Vollkaskoeinstufung günstig aus.

1,7

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Der Verbrauch bleibt im Rahmen, die Versicherung ist nicht teuer und in der Werkstatt bemüht sich Toyota um Wartungsfreundlichkeit - so bleiben die monatlichen Kosten im günstigen Rahmen.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.8	2.0	2.0 D-4D	2.2 D-4D	2.2 D-CAT
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1798	4/1987	4/1998	4/2231	4/2231
Leistung [kW(PS)]	97(132)	108(147)	112(152)	93(126)	110(150)	130(177)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4400	180/4000	196/4000	310/1800	340/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	10,4	9,4	9,0	9,7	8,9	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200	205	200	210	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 S	6,6 S	7,1 S	5,6 D	5,7 D	6,0 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/20	17/18/20	17/18/20	17/18/23	18/19/23	18/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	96	104	126	232	273	293
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	510	540	602	511	566	608
Preis [Euro]	22700	25200	28650	24950	27950	31100

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1798 ccm
Leistung	108 kW (147 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	180 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/ 5,2/ 7,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	154g/km/ 155g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4695/1810/1480 mm
Leergewicht/Zuladung	1420 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	485 l/875 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	78 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	905 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	117 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	280 Euro
Monatliche Gesamtkosten	515 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/20
Grundpreis	25.200 Euro

## NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Toyota Avensis 1.8 Sol

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1400 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	350 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	Aufpreis
Tempomat	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage(CD-MP3)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,8</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	1,4	Bremse	1,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	1,6
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	2,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,9</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,5
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	Schadstoffe	1,3
Federung	2,6		
Sitze	2,5	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>1,9</b>
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	2,5
Klimatisierung	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,5</b>	Wertstabilität*	2,8
Fahrleistungen*	3,0	Kosten für Anschaffung*	2,5
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	1,6
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	1,7
Getriebeabstufung	2,8		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest