



Toyota Avensis Combi 2.2 D-CAT Executive

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(130 kW / 177 PS)

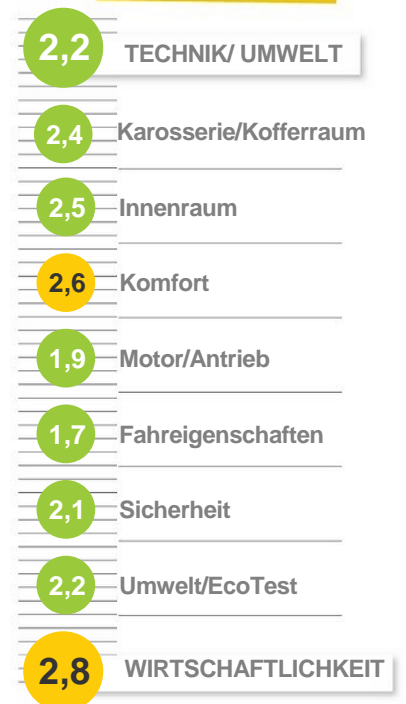
Die Neuentwicklung des Avensis ist eher eine Evolution als eine Revolution. Der Innenraum wirkt wie eine Mischung aus dem "alten" Avensis und dem Auris, die Instrumente beispielsweise sehen nett aus, besser als beim Vorgänger sind sie aber nicht. Weiterhin Kritik verdient die Ablesbarkeit der Klimasteuerung. Bei der Technik hat sich nicht viel getan, für den Vortrieb sorgt unverändert der altbekannte 2,2-Liter-Motor, der im neuen Avensis ähnlich viel verbraucht wie im über 100 kg leichteren Vorgänger. Auf Wunsch gibt's auch eine stufenlose Automatik. Tadellos sicher ist das Fahrwerk, den ADAC-Ausweichtest meistert der Kombi sehr gut. Fazit: Es ist schwierig, Besonderheiten am Avensis zu finden, besonders praktisch ist er nicht. Andererseits gibt's auch keine wirklichen Mängel. Ein Kauf ist eben wenig spannend - aber falsch macht man damit sicher nichts. Zu haben ab 32.350 Euro. **Karosserievarianten:** viertürige Stufenhecklimousine **Konkurrenten:** Alfa 159, Audi A4, BMW 3er, Citroen C5, Ford Mondeo, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Peugeot 407, Renault Laguna, Skoda Octavia, Volvo V50, VW Passat

+ gute Verarbeitung, umfangreiche Ausstattung, sicheres Fahrwerk (ESP), gutes Crashverhalten, zuverlässig

- Zubehör oft nur im Paket, unübersichtliche Karosserie, kurze Scheinwerferausleuchtung, kurze Rücksitzkopfstützen, hinten keine Schenkelaufgabe



ADAC-URTEIL



2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

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 480 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 die Erkennbarkeit der Umgebung eher einem Ratespiel. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Avensis noch zufriedenstellend ab. Die versenkbaren Kopfstützen stören zwar wenig, aber die C-Säulen sind sehr breit und behindern den Blick nach draußen. So kann leicht ein Radler oder ein anderes Auto übersehen werden. Parksensoren gibt es optional für hinten oder zusätzlich auch für vorne, für 1.900 Euro ist auch eine Heckkamera zu haben (inklusive Navigationsgerät).

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

- Die Leuchtweite der optionalen Bi-Xenonscheinwerfer ist sehr kurz und der Übergang des Hell-Dunkel-Bereiches ausgefranst und fleckig. Die Instrumente spiegeln sich nachts im Fenster der Fahrertür.

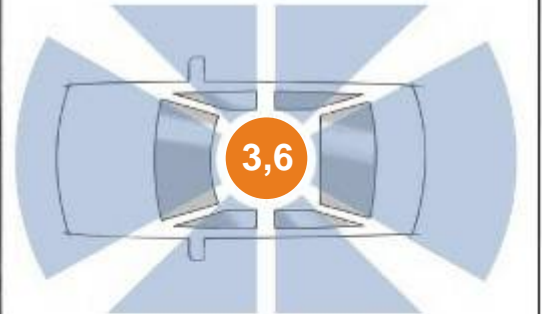
2,9

Ein-/Ausstieg

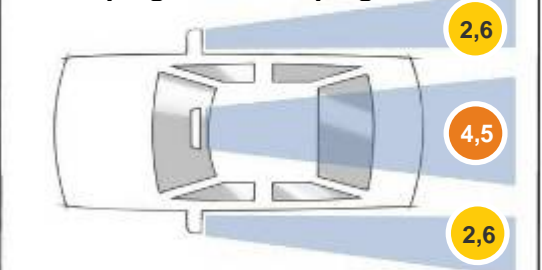
Vorne wie hinten steigt man passabel ein und aus, es stören vorn jedoch die etwas niedrigen Türhöhen, die sich aus der schrägen Frontscheibe ergeben.

+ Um die Türen zu verriegeln muss man lediglich die Fernbedienung bei sich tragen und dann den Türgriff einer Vordertür berühren. Zum Entriegeln reicht es, sich einem vorderen Türgriff zu nähern (an den Hintertüren funktioniert das nicht).

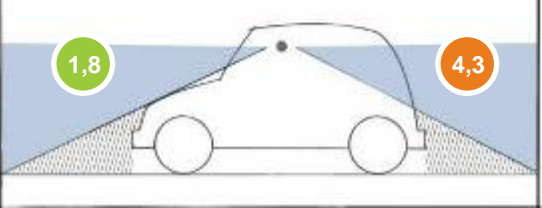
Rundumsicht



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 besonders nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

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

1,5 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst 455 l, damit etwas mehr als der des Vorgängers. Bei umgeklappter Rücksitzlehne erweitert sich das Volumen auf 900 Liter (gemessen bis Fensterunterkante).

⊖ Das schräge Heck ist hinderlich, wenn sperrige Gegenstände verstaut werden sollen.



2,2 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, zumindest bis zur Fensterunterkante. Auch wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind, bleibt der Boden eben. Der Kofferraumboden ist fast 65 cm hoch. Es gibt aber keine Bordwand, die stören könnte.

⊖ Der Kofferraum ist enorm tief. Dinge, die sich weit vorn befinden, sind schwierig zu erreichen, zumindest nicht ohne sich die Hosen am Stoßfänger zu verschmutzen.

Mit 455 l fasst der Combi um 30 l weniger Gepäck als die Stufenhecklimousine. Die Nutzbarkeit ist dagegen beim Kombi natürlich wesentlich höher.

2,0 Kofferraum-Variabilität

Das Trennetz lässt sich nur in einer Position am Dach einhängen, und zwar hinter der aufgestellten Rücksitzlehne. Die vielen kleinen Fächer unter der Bodenplatte sind kaum zu nutzen, erhöhen aber den Ladeboden, was die lichte Höhe des Kofferraums reduziert.

⊕ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Bedienung hierfür einfach. Es befindet sich eine praktische Durchladeeinrichtung für lange Gegenstände in der Rücksitzlehne. Zum Verzurren großen Gepäckstücken gibt es auf Schienen längsverschiebbare Gepäckraumösen. Seitlich befinden sich kleine Ablagen.

2,5 INNENRAUM

2,1 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. Der Druckknopf zum Starten ist etwas hinter dem Lenkrad versteckt (gestartet werden kann nur durch Betätigung des Kupplungs-, nicht aber des Bremspedals), der Schalthebel ist 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 Antippfunktion, 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-Klimaatomatik (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. Der eingestellte Radiosender ist mit optionalem Navigationssystem nicht zu sehen, ohne dass ein Knopf gedrückt wird. Radio hören ist bei abgestelltem Motor nicht möglich. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität liegen auf hohem Niveau.

2,4 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl, dank der enormen Innenbreite. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m zurückschieben.

3,3 Raumangebot hinten*

Der neue Avensis ist hinten deutlich enger als der Vorgänger. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf den Rücksitzplätzen 1,80 m große Mitfahrer noch genügend Kniefreiheit vor. Wenn es nach der Höhe geht, könnten noch 1,85 m große Personen sitzen (der Vorgänger hatte Kniefreiheit für 2,05 m und Kopffreiheit für 2,20 m große Personen). Die Innenraumbreite ist groß, für drei Erwachsene wird's aber eng.

⊖ Mitfahrer hinten auf dem Mittelsitz über 1,70 m Größe stoßen mit dem Kopf an die Deckenleuchte.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

- + Das Fahrwerk ist auf normalen Straßen recht ausgewogen, mit deutlicher Tendenz zu straff. Die Federung spricht passabel an, schluckt kleinere und größere Bodenwellen ordentlich. Der Avensis liegt recht ruhig auf der Straße, nur bei größeren Bodenwellen scheint die Stoßdämpfung etwas schwach. Die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln sind durchschnittlich.
- Etwas Kritik verdient aber das hölzerne Ansprechen auf Einzelhindernisse, besonders bei hohem Tempo.

2,5 Sitze

- + Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten ausreichend Körperunterstützung. Der Fahrersitz lässt sich durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Staturen anpassen, in der Lehne befindet sich eine Einwege-Lordosenstütze. Für 2000 Euro Aufpreis lassen sich der Fahrer- und der Beifahrersitz elektrisch in der Höhe und Neigung einstellen, dann bestehen die Bezüge aus Leder. Der Fahrer kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Kleine Personen sitzen auch auf den beiden äußeren Plätzen der Rückbank bequem. Für alle Mitfahrer sind im Dach Haltegriffe vorhanden.
- Die Lordosenstütze kann in der Höhe nicht angepasst werden. Große Personen haben hinten auf den Außenplätzen zu wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche wenig Abstand zum Fußboden hat. In der Mitte sitzt man unbequem auf einer Erhebung. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Ledersitze sind nicht perforiert und deshalb wenig atmungsaktiv.

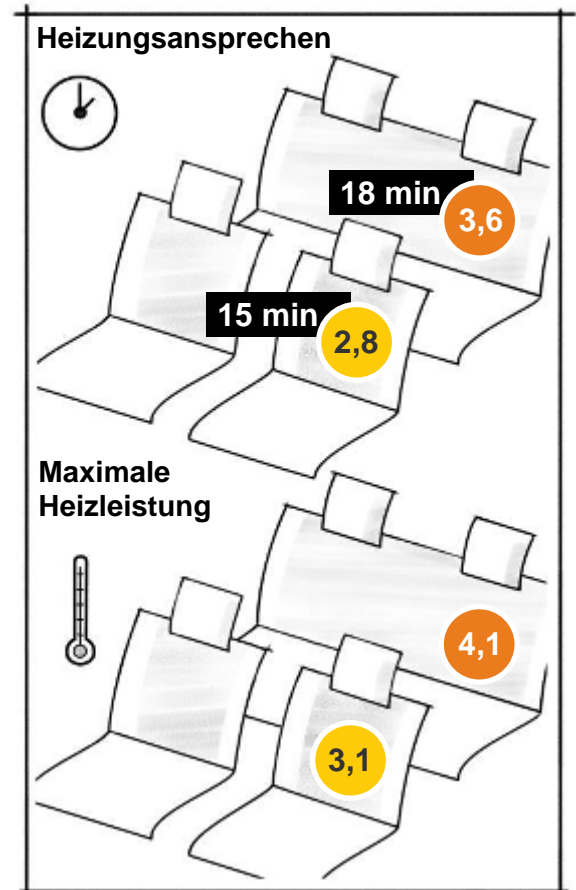
2,4 Innengeräusch

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist weitgehend niedrig und dem subjektiven Empfinden nach unaufdringlich. Der Motor hält sich akustisch im Hintergrund, Windgeräusche sind bei hohem Tempo vorhanden, aber nicht zu störend.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist auf den Vordersitzen ausreichend, hinten aber recht schwach. Trotzdem dauert es nicht allzu lang, bis auf allen Plätzen die Luft angenehm erwärmt ist.

- + Eine Klimaanlage mit Frischluftfilter ist serienmäßig. Die Temperatur lässt sich fahrer- und beifahrerseitig separat regeln. Die Luftverteilung arbeitet leider nur etwas grob und ist an verschiedene Konfigurationen gebunden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Der Avensis D-CAT sorgt für gute Fahrleistungen. Der Motor ist durchzugsstark, so kann man auch gut im Verkehrsfluss mithalten, ohne häufig zurückschalten zu müssen.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, von dem harten Verbrennungsablauf des Direkteinspritzers bekommen die Insassen wenig mit.

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 Schaltknopf freigegeben, damit ist versehentliches Verschalten unwahrscheinlich. Eine optische Anzeige gemahnt zu frühem Hochschalten.

1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Die lange Gesamtübersetzung sorgt im sechsten Gang für niedrige und spritsparende Drehzahlen.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Avensis verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, durch die stramme Lenkung hat der Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen den neuen Kombi 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 Lenkbefehle und fährt gutmütig durch den Pacours. Dabei untersteuert er nur wenig. Die VSC-Eingriffe sind spürbar und effektiv, Schleuderneigung besteht nicht.



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.

2,0

Kurvenverhalten

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

2,2

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 entspricht mit 11,3 m dem guten Durchschnitt dieser Klasse.

1,1

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Avensis nach durchschnittlich 33,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen) - das ist ein ausgezeichneter Wert. Dabei zeigt die Bremse auch bei starker Beanspruchung kein Nachlassen. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

2,1

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Schleuderschutz VSC und Bremsassistent ausgestattet. In den vorderen Türen leuchten weiße Lichter und machen in der Dunkelheit auf offene Türen aufmerksam. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeugenkern besonders gut zu erkennen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

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

2,0

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 seitliche 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 seitliche Kopfairbags geschützt. Gurterinnerungen gibt es für alle Sitzplätze.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen auf den beiden Außenplätzen aber nur für 1,55 m kleine Personen - das ist klar zu wenig und passt nicht in das ansonsten sehr gute Sicherheitskonzept. Die mittlere Kopfstütze ist noch niedriger.

1,5

Kindersicherheit

- ⊕ 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. Auf dem Beifahrersitz kann man auch rückwärtsgerichtete Kindersitze unterbringen, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist.
- ⊖ Hinten haben zwei Kindersitze nebeneinander Platz, für einen dritten ist es zu eng. Außerdem sind am Mittelplatz die Gurtführung und die höckerartige Polsterung ungünstig.

3,0

Fußgängerschutz

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

2,2

UMWELT/ECOTEST

2,8

Verbrauch/CO2*

Für eine große Reiselimousine mit Dieselmotor geht der Verbrauch in Ordnung: durchschnittlich werden 6,3 l Diesel alle 100 km durch die Einspritzdüsen gepumpt. Innerorts verbraucht er 7,5 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,8 l pro 100 km.

1,5

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, ein Filtersystem fängt die gesundheitsschädigenden Dieselrußpartikel von der Umwelt fern. Beim ADAC-Ecotest bekommt der Avenis vier von fünf möglichen Sternen (45 Punkte für Pollution, 32 Punkte für den CO₂-Ausstoß von 163 g/km).

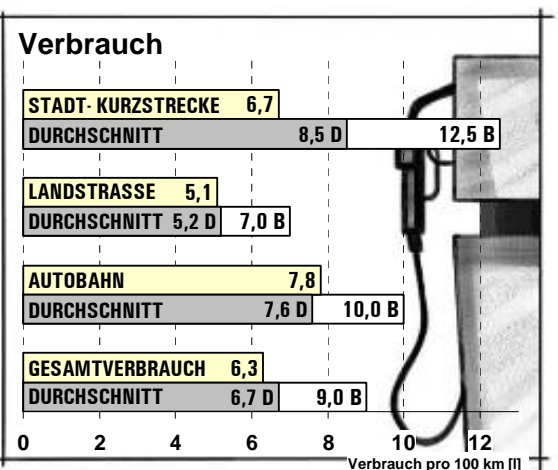
2,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9

Betriebskosten*

⊕ Obwohl sich der Avenis Diesel nicht gerade als Sprintsarkönig erweist, erhält er aufgrund der günstigeren Preise für Dieselmotorkraftstoff noch eine gute Note bei den Betriebskosten.



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

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Toyota besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller muss dabei im Schnitt alle 27.500 km oder alle 22 Monate eine Inspektion durchgeführt werden. Dazwischen ist allerdings einmal jährlich oder spätestens alle 15.000 km ein kleiner "Fahrzeugcheck" (ohne Ölwechsel) fällig, welcher die Anzahl der Werkstattaufenthalte wiederum erhöht.

⊕ Der 2.2 l-Diesel besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Langlebige Verschleißteile sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Auch der Rußpartikelfilter ist nach eigenen Angaben völlig wartungsfrei und muss nicht ersetzt werden. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

2,9 Wertstabilität*

Im Klassenvergleich lässt der neue Avensis Diesel einen durchschnittlichen Restwert erwarten.

3,7 Kosten für Anschaffung*

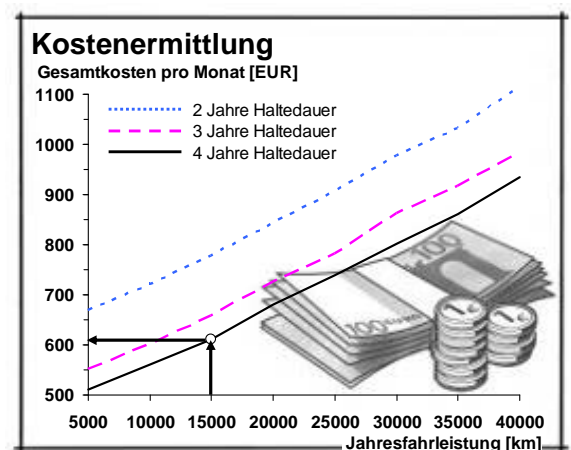
Auch der Anschaffungspreis ist nicht gerade niedrig. Der Käufer muss erst mal tiefer in die Tasche greifen, um anschließend etwas sparen zu können.

3,3 Fixkosten*

Die Beiträge für die Versicherung machen den Großteil der fixen Kosten aus. Hier bewegt sich der Avensis Diesel durch seine durchschnittlichen Typklasseneinstufungen auf akzeptabler Höhe.

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Der Avensis leistet sich in keinem der Kostenpunkte einen gravierenden Schnitzer und erhält dadurch eine noch ordentliche Gesamtnote.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 611 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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]	10,6	9,7	9,3	10,0	9,2	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	200	200	200	210	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	6,7 S	7,1 S	5,7 D	5,9 D	6,3 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/20	15/18/20	15/18/20	17/18/23	18/19/23	18/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	98	106	128	234	279	297
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	513	543	605	512	567	611
Preis [Euro]	23700	26200	29900	25950	28950	32350

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2231 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/ 5,1/ 7,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km/ 163g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4765/1810/1480 mm
Leergewicht/Zuladung	1660 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/900 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1800 kg
Dachlast	103 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	950 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	92 Euro
Monatlicher Wertverlust	355 Euro
Monatliche Gesamtkosten	611 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	32.350 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 Combi 2.2 D-CAT Executive

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(mit Xenonlicht)	1.200 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	350 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(mit Kurvenlicht)	1.200 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem(mit Rückfahrkamera)	1.900 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2.000 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	520 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	1.200 Euro
Schiebe-Hubdach (inkl. Leder, Parksen)	4.500 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	1,5	Bremse	1,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	2,4	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	3,3	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,8
Komfort	2,6	Schadstoffe	1,5
Federung	2,6		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,8
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	1,9
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Motor/Antrieb	1,9	Wertstabilität*	2,9
Fahrleistungen*	1,8	Kosten für Anschaffung*	3,7
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,3
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest