



Daihatsu Terios 1.5 Top S 4WD

Fünftüriger Geländewagen der unteren Mittelklasse (77 kW /105 PS)

Mit dem Terios bietet Daihatsu einen kleinen Mini-Geländewagen mit moderner Karosserieform und gefälligem Design. Der Allradler hat ganz neu ein Facelift bekommen. Die Änderungen halten sich in Grenzen. Bekannt ist der 1,5-l-Benzinmotor mit 105 PS, er läuft rau und hat seine Mühe mit dem vierradgetriebenen Auto, die Fahrleistungen sind entsprechend schwach und der Verbrauch hoch. Auf dem Gebiet der Sicherheit hat Daihatsu seine Hausaufgaben aber gemacht: serienmäßig sind ESP und sechs Airbags an Bord. Der Innenraum präsentiert sich solide und unaufregend, er bietet auch vier Erwachsenen samt Gepäck genug Platz. Der rustikale Federungskomfort bleibt gewöhnungsbedürftig. Mit über 22.000 Euro für die Topausstattung kann man nicht mehr von einem Sonderangebot sprechen - die Ausstattung ist aber umfangreich, inklusive Klimaautomatik.

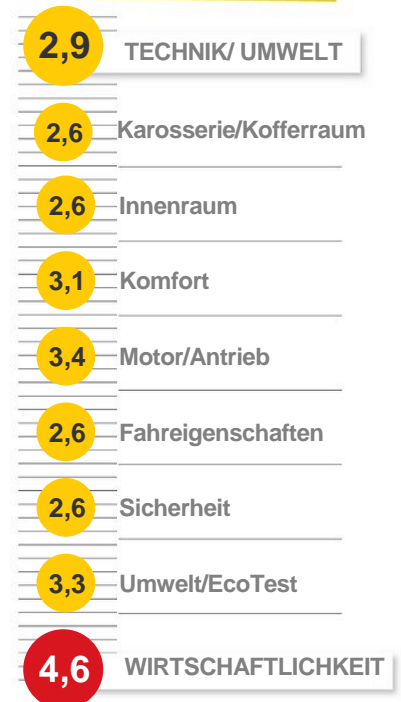
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** Lada Niva, Skoda Yeti, Suzuki Jimny

+ hohe Sitzposition, großer Kofferraum, einfache Bedienung, Allradantrieb, ESP und Kopfairbags

- schlechte Rundumsicht, rauer und lauter Motor, hoher Verbrauch, schlechter Wiederverkauf



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Der Motorraum ist zwar nach unten geschlossen, so dass kaum Schmutz eindringen kann; der Unterboden ist aber im weiteren Verlauf zerklüftet, was sich auf den Kraftstoffverbrauch nicht positiv auswirkt.

+ Die Karosserie macht äußerlich einen recht ordentlich verarbeiteten Eindruck, Spaltmaße sind überwiegend gleichmäßig, die Lackierung ist glatt. Front- und Heckpartie sind modern gestylt, die DE-Scheinwerfer im Xenon-Look wirken hochwertig, der Lampenwechsel ist wegen genügend Platz im Motorraum einfach und ohne Hilfsmittel durchführbar. Ein vollwertiges Ersatzrad ist an der Hecktüre angebracht und durch eine Verkleidung geschützt. Der Innenraum wirkt im zweifarbigen Design flott und sportlich, das Qualitätsniveau der Materialien, Kunststoffteile und Verkleidungen ist aber allenfalls durchschnittlich. Auf dem Dach können bis zu 80 kg transportiert werden.

- An den Stoßfängern und Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten bei kleinen Parkremplern. Die Türschweller sind vor Verschmutzungen kaum geschützt. Die Sicherungen befinden sich links unten neben dem Lenkrad tief hinter der Abdeckung, wo sie schlecht erreichbar sind.

3,2

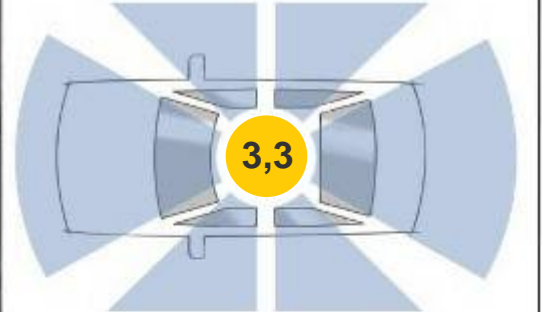
Sicht

Insgesamt ist die Rundumsicht im Daihatsu durchschnittlich. Die Front ist vom Fahrer nur schwer abzuschätzen, das Heck ist besser überschaubar. A- und B-Säulen sind durchschnittlich breit, die C-Säulen dagegen sehr dominant und entsprechend sichtbehindernd. Die kleinen Fenster ganz hinten bringen nur wenig.

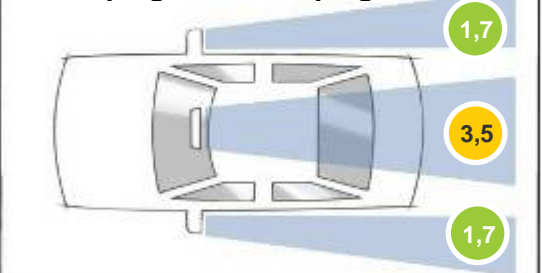
+ Wegen der erhöhten Sitzposition hat man im Terios einen recht guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und serienmäßig beheizbar. Die versenkbaren hinteren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten. Für die Scheibenwischer gibt es in Ruheposition eine Heizung.

- Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich.

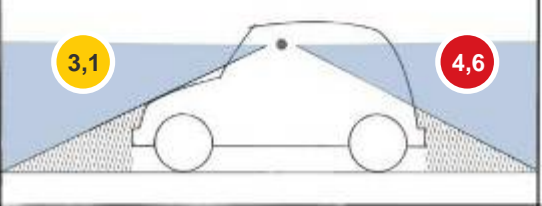
Rundumsicht



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.



Die Übersichtlichkeit im Terios wird besonders durch die breite C-Säule im Heckbereich beeinträchtigt.

2,7

Ein-/Ausstieg

Die Türausschnitte sind recht groß, auch die Sitzhöhe über der Straße geht in Ordnung. Günstig für den Zustieg ist der relativ geringe Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante. Der insgesamt hohe Schweller erleichtert aber das Einsteigen nicht gerade. Hinten fällt das Ein- und Aussteigen nicht ganz so leicht wie vorne, stellt aber auch keine Hürde dar. Die Türbremsen halten die relativ leichten Türen auch an Steigungen zufriedenstellend offen.

⊕ Für die Zentralverriegelung ist serienmäßig eine Fernbedienung vorhanden. Für alle außen Sitzenden außer für den Fahrer sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

2,4

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen ist mit 340 l für diese Klasse durchschnittlich. Werden die Rücksitze nach vorne geklappt, erweitert sich das Ladevolumen auf 695 l (gemessen bis Fensterunterkante).

⊕ Wegen der kastenartigen Form und der fast senkrechten Heckklappe ist der Kofferraum sehr gut bis unter das Dach beladbar.



1,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Hecktüre öffnet zur Seite, sie ist rechts angeschlagen, d.h. man muss von der Beifahrerseite aus seitlich herum laufen, nicht immer optimal bei Einkäufen und dergleichen. Nach dem Öffnen steht man vor einer riesigen, fast quadratischen Ladeöffnung mit niedriger Ladekante und ohne störende Bordwand. Der Kofferraum hat ein sehr praktisches Format mit mäßiger Tiefe und ist daher optimal nutzbar.

⊖ Die Beleuchtung im Gepäckabteil ist aber eher spärlich.

Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des Terios von klassenüblicher Größe. Die rechts angeschlagene Hecktür ist besonders in engen Parklücken und beim Be- und Entladen am Bordstein hinderlich.

2,4

Kofferraum-Variabilität

⊕ Lehnen und Sitzflächen der Rücksitzbank sind asymmetrisch geteilt, daher auch einzeln klappbar. Werden die Sitze komplett nach vorne geklappt, steht ein völlig ebener Stauraum zur Verfügung. Die versenkbaren Kopfstützen können beim Umklappen eingesteckt bleiben.

⊖ Eine Durchladeluke oder Ablagen für kleine Utensilien sucht man vergeblich.

2,6

INNENRAUM

2,4

Bedienung

⊕ Der Daihatsu Terios lässt sich überwiegend leicht und unkompliziert bedienen, was auch daran liegt, dass er über verhältnismäßig wenige Sonderfunktionen verfügt. Das Lenkrad ist in der Höhe variabel, Pedale und Schalthebel (etwas weit unten) sind gut angeordnet, das Zündschloss liegt etwas versteckt und ist unbeleuchtet. Die Scheibenwischer funktionieren auf die klassische Art und Weise: Antippen, Intervall (nicht einstellbar), langsam und schnell; hinten hat man die Wahl zwischen Intervall- und Dauerbetrieb. Alle vier Fenster sind elektrisch zu betätigen, leider nur das Fahrerfenster mit einer Abwärtsautomatik. Auch die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar, der Schalter liegt nicht ganz optimal. Die Bedienelemente für die Klimaregelung sind günstig angeordnet, die Einstellung benötigt aber etwas Eingewöhnung, weil so manche Taste mehr dem Design als der Funktion verpflichtet scheint. Das serienmäßige CD-Radio liegt vorbildlich weit oben und ist mit wenigen, großen Tasten sehr leicht zu bedienen; ein Navigationssystem wird aber nicht angeboten. Ein Bordcomputer mit Anzeige u.a. von Durchschnittsverbrauch und Außentemperatur ist vorhanden, allerdings die Taste zur Bedienung sehr versteckt. Insgesamt kommt man mit dem Terios schnell zurecht.

⊖ Zu bemängeln gibt es die schlecht erreichbaren Einsteller der Sitze, die Lehnenneigung kann nur grob justiert werden. Das Handschuhfach liegt sehr tief und ist nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet. Das Angebot an praktischen Ablagemöglichkeiten könnte etwas größer sein; es gibt lediglich kleine Getränkehalter und schmale Türfächer, für hinten immerhin auch Lehnentaschen.



Das Innenraumdesign entspricht gängigen Limousinenstandards, sowohl die Funktionalität als auch die Verarbeitungsqualität bieten wenig Grund zur Kritik.

2,7

Raumangebot vorne*

Die vorderen Sitze können für Insassen bis zu einer Größe von 1,87 m eingestellt werden. Die Kopffreiheit ist großzügig. Das subjektive Raumgefühl fällt insgesamt durchschnittlich aus, da die Innenbreite nicht die Größte ist.

2,9

Raumangebot hinten*

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht das Raumangebot hinten noch für Mitfahrer bis zu einer Körpergröße von etwa 1,90 m aus. Auch hier findet man üppig Kopffreiheit vor und empfindet das Raumangebot als verhältnismäßig großzügig, wobei dann nur zwei Erwachsene hinten sitzen sollten, bei dreien wird es sehr eng.



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

3,1 KOMFORT

3,3 Federung

Der Terios fährt wie ein uriger Geländewagen mit Starachse, nur eben in klein. Schon nach den ersten Metern merkt man den großen Unterschied zu modernen Klein- und Kompaktautos. Bei langgezogenen Bodenwellen schwingt die Karosserie etwas nach, hier ist in langgezogenen Autobahnkurven etwas Vorsicht geboten. Kurze Bodenwellen bringen den Kleinen in Wallung, wild wird die Karosserie hin und her geschwungen, ohne dabei aber ruppige Stöße an die Insassen weiter zu reichen. Immerhin hält sich das Stuckern in Grenzen. Einzelhindernisse werden gut gedämpft, bringen aber die Karosserie wieder in Bewegung. Aufgrund der weichen Abstimmung sind Vertikalschwingen und vor allem die Seitenneigung entsprechend ausgeprägt - auch wenn man in schnell durchfahrenen Kurven oft das Gefühl hat, der Terios kippt nicht so leicht. Wer das rustikale Geländewagen-Feeling mag, wird am Terios seinen Spaß haben, anderen ist es eher unangenehm - an der Sicherheit gibt's aber nichts auszusetzen.

2,9 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend geformt, der Seitenhalt in Kurven geht in Ordnung. Die Polsterung fällt tendenziell weich aus. Nur der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen. Auf der Rückbank geht es ähnlich zu, die Konturierung ist eher schwach und die weiche Polsterung bequem. Grundsätzlich scheint das Gestühl eher für kleinere Menschen ausgelegt zu sein, da die Lehnen und Sitzflächen vorne wie hinten nicht besonders hoch bzw. tief sind. Für den linken Fuß des Fahrers ist eine Ablage neben den Pedalen vorhanden.

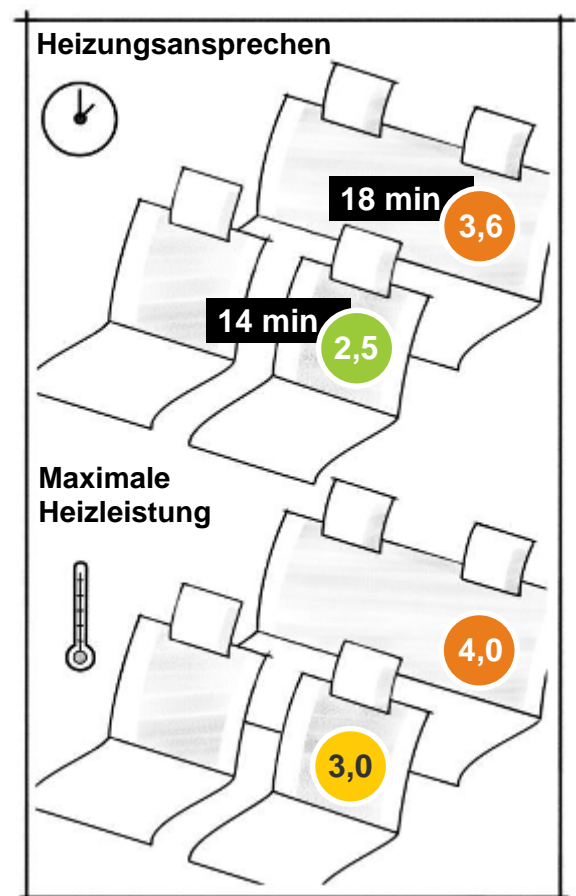
⊖ Bei den vorderen Sitzen vermisst man im Lendenwirbel-Bereich etwas Unterstützung. Der Beifahrersitz ist nur längseinstellbar.

3,9 Innengeräusch

⊖ Der Terios ist innen recht laut, bereits bei 130 km/h ist das Motorgeräusch deutlich wahrzunehmen und wird mit steigender Geschwindigkeit noch dominanter. Hinzu gesellen sich Fahr- und Windgeräusche, insgesamt kein Auto für lange Reisen bei hoher Geschwindigkeit.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Vorne spricht die Heizung recht schnell an und zeigt eine ordentliche Wirkung. Hinten ist das Ansprechen etwas schlechter.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

- ⊕ Eine Klimaautomatik ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig. Die Temperatur kann vorgewählt werden, im Automatik-Modus wird dann Luftmengenverteilung und -temperatur automatisch angepasst, bis die gewünschte Innentemperatur erreicht ist.
- ⊖ Die Heizwirkung hinten lässt sehr zu wünschen übrig und ist schwach, insbesondere für einen Benzinler. Die Seitenfenster lassen sich dort nicht vollständig öffnen.

3,4 MOTOR/ANTRIEB

4,0 Fahrleistungen*

Der 1,5-l-Benzinmotor hat in Verbindung mit dem permanenten Allradantrieb schon etwas Mühe, den kleinen Geländewagen in Schwung zu bringen. Er wirkt zäh und auf der Autobahn hat man seine Mühe, im fließenden Verkehr mit zu schwimmen. Für schnelle Überholmanöver muss man die Gänge weit ausdrehen. Hilfreich ist hier die insgesamt recht kurze Getriebeübersetzung.

3,3 Laufkultur

Rustikal verhält sich auch der Motor beim Thema Laufkultur; lautstark verrichtet er seine Arbeit, informiert den Fahrer über seine Anstrengungen durch deutliche Vibrationen und legt zusätzlich ab etwa 3.000 U/min ein Brummen an den Tag, das die Nerven der Insassen schon etwas strapaziert.

3,0 Schaltung

Die Vorwärtsgänge sind nur mäßig geführt und schalten sich durchschnittlich präzise. Die Schaltwege sind nicht zu lange.

- ⊖ Beim Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe, wenn der Terios nicht still steht.

3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen der fünf Gänge passen gut zueinander, es ergeben sich keine großen Sprünge. Allerdings führt die kurze Gesamtübersetzung zu hohen Drehzahlen schon ab Landstraßentempo. Ein sechster Gang wäre zwar günstig, um das Drehzahlniveau etwas zu senken; man müsste aber an Steigungen oft zurückschalten, weil der eher schwachbrüstige Motor ohnehin mit den Fahrzeugwiderständen zu kämpfen hat.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Im ADAC-Ausweichtest schlägt sich der Wagen insgesamt noch befriedigend, was er letztendlich dem serienmäßigen elektronischen Stabilitätsprogramm ESP zu verdanken hat, welches der Terios in Extremsituationen dringend benötigt. So zeigt sich eine deutliche Seitenneigung, als Fahrer fürchtet man ein Umkippen. Das ESP regelt rigide und ruppig, aber effektiv. Was bleibt, ist ausgeprägtes Untersteuern - Kippen oder ein ausbrechendes Heck werden vermieden.

⊕ Auf schnelle Richtungswechsel sowie Seitenwind und Fahrbahnverwerfungen reagiert der Wagen spürbar, aber unkritisch. Der permanente Allradantrieb sorgt für optimale Traktion; bei Fahrten auf unwegsamen Pisten kann das mittlere Differential manuell gesperrt werden. Die Geländegängigkeit kann sich sehen lassen, hilfreich sind die gute Bodenfreiheit und die kurzen Karosserieüberhänge.

2,7 Kurvenverhalten

Das Eigenlenkverhalten ist unkritisch untersteuernd. Bei Lastwechsel neigt das Heck zum Ausbrechen, wird aber zuverlässig vom ESP eingefangen.

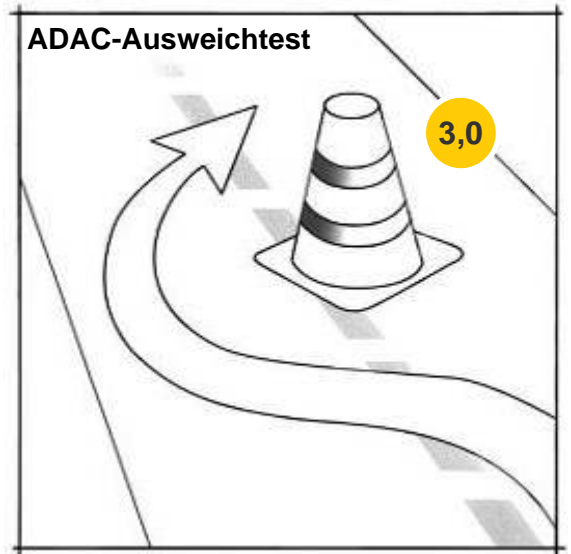
3,2 Lenkung*

- ⊕ Der Wendekreis ist mit 10,7 m erfreulich klein, was der Handlichkeit entgegen kommt.
- ⊖ Die Lenkung spricht zögerlich an, ist nur mäßig präzise und vermittelt wenig Fahrbahnkontakt. Die Übersetzung ist nicht sehr direkt, dafür ist die Lenkung beim Rangieren leichtgängig.

2,3 Bremse

⊕ Mit 37,5 m ist der Anhalteweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand kurz (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht ordentlich an und ist recht gut dosierbar. Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, das Potenzial der Bremse voll auszuschöpfen.

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.

2,6

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Daihatsu ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Damit besitzt er die wichtigsten Systeme für eine zufriedenstellende aktive Sicherheit.
- ⊖ Leider fehlen Reflektoren an den Türinnenseiten, die andere Verkehrsteilnehmer vor geöffneten Türen warnen könnten.

2,7

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Vorne sind zusätzlich pyrotechnische Gurtstraffer installiert. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm reicht das für gute vier von fünf möglichen Sternen. Die Stärken liegen vor allem beim Seitencrash. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch an das Anlegen des Gurtes erinnert. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich eine hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- ⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten nur Mitfahrern bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz.

2,3

Kindersicherheit

- ⊕ Kindersitze lassen sich im Terios recht gut befestigen; auf den beiden Außensitzen der Rücksitzbank befinden sich dazu Isofix-Befestigungspunkte mit zusätzlichen Ankerhaken. Auch die Gurte eignen sich überwiegend gut zur lagestabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen. Lediglich die etwas ungünstige Anordnung der äußeren Gurtanlenkpunkte sowie die weich gepolsterten Sitze führen zu der Empfehlung, Isofix-Sitze zu verwenden. Auf dem Beifahrersitz können auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden, da sich der rechte Frontairbag mit dem Zündschlüssel deaktivieren lässt.
- ⊖ Hinten haben die elektrischen Fensterheber zwar keine Antippsfunktion, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein.

2,9

Fußgängerschutz

Der Terios kann beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm gerade so drei von vier möglichen Sternen erreichen (19 Punkte, altes Rating).

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

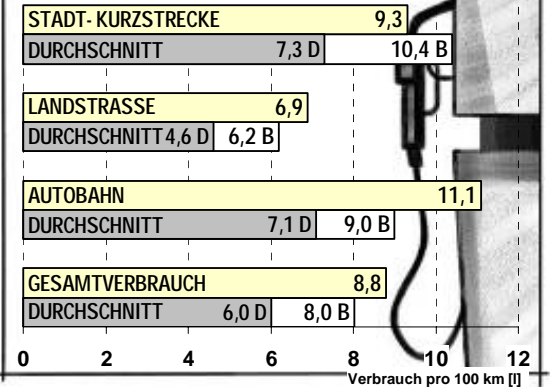
– Der durchschnittliche Verbrauch des Terios 1.5 4WD liegt bei 8,8 l Super pro 100 km, das ist mit einem CO₂-Ausstoß von 196 g pro km verbunden. Im ADAC-EcoTest werden damit nur 13 Punkte erreicht. Innerorts benötigt der kleine Allradler 9,3 l, außerorts 6,9 l und auf der Autobahn üppige 11,1 l alle 100 km.

1,9 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, es reicht für 41 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten addieren sich die Gesamtpunkte auf 54 und damit 3 Sterne im EcoTest.

– Auffällig hoch sind die CO-Werte im Autobahnzyklus.

Verbrauch



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

4,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

– Die Kosten für den laufenden Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Terios recht großzügig vom teuren Super-Benzin schluckt, ergeben sich hohe Betriebskosten.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Service - alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der 1.5 l-Benziner besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Daihatsu gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km - auch auf die Auspuffanlage. Die Preise für die Werkstattstunde befinden sich noch auf einem akzeptablen Niveau.

– Erhöhte Kosten für Verschleiß-/Standardreparaturen sowie relativ kurze Serviceintervalle verhindern eine bessere Benotung.

4,8 Wertstabilität*

– Genau genommen ist der Daihatsu Terios besser als sein Ruf. Letzterer beeinflusst aber maßgeblich die Wertentwicklung des kleinen Allradlers. Hinzu kommt der hohe Spritverbrauch, auf den künftig noch genauer geschaut wird. Das sind alles Faktoren, die sich negativ auf den Restwertverlauf auswirken, der damit eher schlecht ausfällt.

3,7 Kosten für Anschaffung*

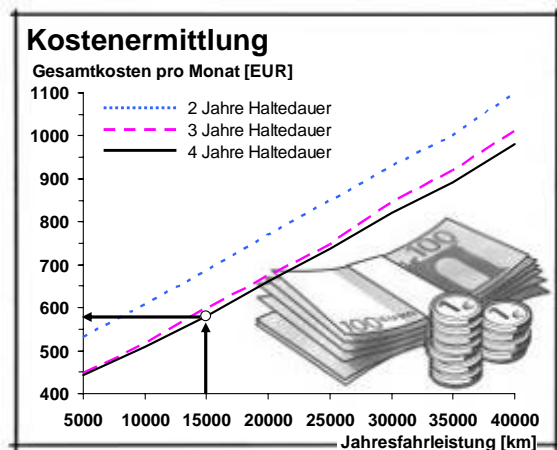
Mit 22.300 Euro ist der Terios nicht wirklich günstig, fährt aber in der Top-Ausstattung vor. Die beinhaltet eine gute Airbagausstattung und das sehr wichtige ESP (hier VSC genannt). Auch Komfort-Extras wie Klimaautomatik und elektrische Fensterheber sowie Zentralverriegelung mit Fensterheber sind mit dabei. Damit relativiert sich der hohe Preis etwas.

3,9 Fixkosten*

Die festen Unterhaltskosten sind relativ hoch, vor allem die teure Haftpflichtversicherung fällt ins Gewicht, aber auch die Vollkaskoeinstufung verspricht keine Schnäppchen bei der Versicherung. Immerhin fällt die Steuer niedrig aus - Benziner mit kleinem Hubraum sei Dank; teurer wird es allerdings, wenn künftig auch nach CO₂-Ausstoß besteuert wird.

4,7 Monatliche Gesamtkosten*

➖ Absolut gesehen fallen im Monat hohe Gesamtkosten an, insbesondere für ein Auto in dieser Klasse. Teuer sind die Aufwendungen für den Kraftstoff, der Wertverlust und auch die Versicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeugheldauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 582 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.5
Aufbau/Türen	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1495
Leistung [kW(PS)]	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	140/4400
0-100 km/h[s]	12,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,2 N
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/15
Steuer pro Jahr [Euro]	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	484
Preis [Euro]	14990

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	1495 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	140 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R16
Reifengröße (Testwagen)	235/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Normal)	8,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/ 6,9/ 11,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	191g/km/ 196g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4075/1745/1730 mm
Leergewicht/Zuladung	1260 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1350 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	565 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	153 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	286 Euro
Monatliche Gesamtkosten	582 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/15
Grundpreis	22.300 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.



Daihatsu Terios 1.5 Top S 4WD

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe (nicht für TOP S)	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höheneinstellbar	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	410 Euro
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest