



Toyota Verso 1.8 Executive

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (108 kW / 147 PS)

Toyota schickt seinen neuen Verso ins Rennen um die Gunst der Minivankäufer. Äußerlich dem Vorgänger recht ähnlich, lehnt sich der Innenraum nun mehr an Auris und Avensis an. Auffälligste Änderung: die Instrumente sind in die Armaturenbrett-Mitte gewandert - eigentlich nicht ideal, weil teilweise die (zu kleine) Schaltempfehlungsanzeige vom Lenkradkranz verdeckt wird. Der Platz im Innenraum ist für fünf Leute samt Gepäck üppig. Wie Toyota bei der knappen Beinfreiheit sieben Personen unterbringen will, bleibt ein Rätsel. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und bietet genug Komfort. Der neue 1,8-l-Vierzylinder-Benziner gehört eher zur phlegmatischen Sorte; wenn man ihn nicht fordert, grummelt er ruhig vor sich hin und stellt eine gute Motorisierung für Wenigfahrer dar. Ein Sonderangebot ist der Verso leider nicht, mindestens 28.100 Euro werden für die gut ausgestattete geteste Variante verlangt. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4 Picasso, Opel Zafira, Renault Grand Scenic, VW Touran

+ gute Verarbeitung, umfangreiche Serienausstattung, großer, variabler Kofferraum, bequemer Zustieg, viel Platz für fünf Passagiere, leichte Bedienung, sicheres Fahrwerk

- recht hoher Verbrauch, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

+ Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, fallen aber unterschiedlich groß aus. Die Türausschnitte sind zwar nicht optimal abgedichtet, Kunststoffauflagen schützen aber die Schweller vor Kratzern. Obwohl mit Benzinmotor ausgestattet, ist der Unterboden vor allem im vorderen Bereich recht gut verkleidet, das reduziert Luftverwirbelungen und wirkt sich positiv auf den Verbrauch aus. Die Bauteile im Innenraum sind ordentlich verarbeitet, wirklich hochwertig wirken sie aber nicht. Toyota kann seine Sparmaßnahmen nicht so recht verbergen. Mattsilberne Applikationen sollen für etwas Noblesse sorgen. Für den Gepäcktransport auf dem Dach sind bis zu 100 kg zulässig.

- Die Karosseriefanken und die Stoßfänger haben keine Schutzvorkehrungen gegen leichte Beschädigungen und können schnell verkratzen - Reparaturen kommen hier teuer. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, es befindet sich aber ein gut erreichbarer Hebel am Schweller des Fahrers. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, bei größeren Beschädigungen hilft das wenig.

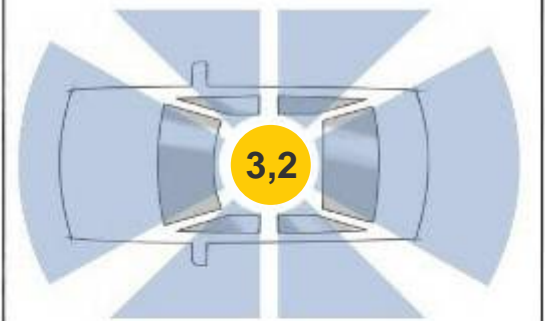
3,0

Sicht

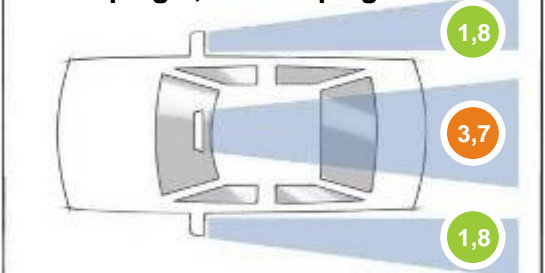
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Verso entsprechend durchschnittlich ab. Die Dachsäulen vorne und seitlich schränken die Sicht nach draußen nicht zu sehr ein, lediglich nach schräg hinten sieht man bescheiden, die C-Säulen fallen recht breit aus. Die Scheinwerfer verfügen über Xenonlicht, die Straßenausleuchtung ist aber nur mittelmäßig, da es sich um ein einfaches Reflektorsystem handelt.

+ Der Fahrer sitzt erhöht und hat eine gute Sicht auf den Verkehr. Die Außenspiegel sind groß und elektrisch beheizt. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht selbsttätig ab; in seinem linken Bereich befindet sich der kleine Monitor der Rückfahrkamera - darin lässt sich aber wenig erkennen, weil das Bild winzig und stark verzerrt ist, es handelt sich also mehr um ein nettes als ein nützliches Gimmick. Zusätzlich sind gegen Aufpreis Parksensoren vorne und hinten erhältlich.

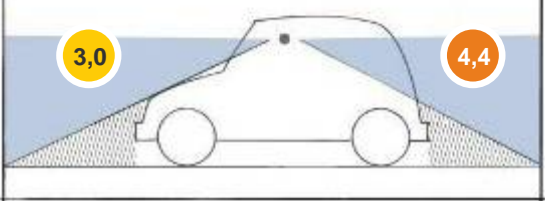
Rundumsicht



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.



Lediglich die Dachsäulen im Heckbereich beeinträchtigen Sie Sicht im Verso stärker.

1,9 Ein-/Ausstieg

- + Das schlüssellose Zugangssystem reagiert sehr sensibel an den Türgriffen, allerdings nur an den vorderen. In den Außenspiegelunterseiten befinden sich kleine Leuchten, die nachts den Bereich vor der Türe erhellen. Die Türen öffnen weit und geben große und hohe Türausschnitte frei. Die Türbremsen könnten etwas kräftiger ausgelegt sein, sie können die Türen an Steigungen nicht immer zuverlässig halten. Der Fahrersitz befindet sich auf günstiger Höhe über der Straße, zusätzlich ist der Schweller angenehm niedrig - das alles sind Faktoren, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Zur mittleren Sitzreihe steigt man ebenfalls bequem ein und aus. Für alle außen Sitzenden stehen am Dachhimmel Haltegriffe zur Verfügung (außer für Notsitze im Kofferraum).
- Nur nach hinten zu den Notsitzen benötigt man viel Gelenkigkeit, der Zustieg ist sehr beschwerlich.

1,4 Kofferraum-Volumen*

- + Der Kofferraum fasst im Normalfall (mit fünf Sitzplätzen) 380 l Gepäck. Werden alle Sitze im Fond versenkt, erhöht sich das Volumen auf 940 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Auch sperrige Gegenstände können gut verstaut werden, weil das Format praktisch ist.
- Sind alle sieben Sitze ausgeklappt, so verbleibt ein minimales Restvolumen von nur 110 l. Der Wagen ist dann praktisch nur noch für den Personentransport ohne größeres Gepäck geeignet.



Mit 380 l ist der Kofferraum geringfügig kleiner als im Corolla Verso.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, sie schwingt 1,89 m hoch. Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich und nicht zu tief. Die Ladefläche liegt relativ niedrig (69 cm) und es stört keine Bordwand, über die das Gepäck beim Einladen gehievt werden muss. Die große Ladeöffnung erleichtert auch das Beladen sperriger Gegenstände.
- Die Beleuchtung des Gepäckabteils ist schwach.

1,5 Kofferraum-Variabilität

- + Die Einzelsitze der zweiten und dritten Reihe können mit wenigen Handgriffen umgeklappt beziehungsweise flach versenkt werden, so dass ein völlig ebener Gepäckraumboden entsteht. Bei den drei Sitzen der mittleren Reihe sollte man nur etwas auf seine Finger achten, um sie nicht in den Griffen einzuklemmen. Für kleines Gepäck gibt's zwar keine Netze, aber unter dem Kofferraum lässt sich einiges verstauen und rutscht dann nicht mehr im Kofferraum umher.

1,8

INNENRAUM

1,8

Bedienung

⊕ Die Eingewöhnungszeit zum erfolgreichen Bedienen des Verso ist nicht zu lange, die wichtigsten Schalter und Knöpfe liegen ergonomisch günstig und steuern die zahlreichen Funktionen nachvollziehbar. Das Lenkrad, in Höhe und Reichweite einstellbar, liegt praktisch, könnte aber einen etwas größeren Einstellbereich haben. Der Schalthebel wurde angenehm hoch und griffgünstig verbaut, auch die Pedale sitzen korrekt. So finden ganz unterschiedlich große Personen eine recht angenehme Sitzposition. Die Außenspiegel und die Seitenscheiben (alle mit Antipp-Automatik) lassen sich elektrisch steuern, ein Regensensor reguliert die Scheibenwischer vorn. Die Bedienung der Klimaautomatik braucht ein wenig Eingewöhnung, die Bedienelemente befinden sich aber in sehr günstiger Höhe. Das gilt auch für das Radio. Bei den Knöpfen in der Mittelkonsole sollte Toyota aber den Kontrast verbessern. Anzeigen informieren über nicht ganz geschlossene Türen und die Außentemperatur. Mit dem Bordcomputer sind u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Vorne gibt es zahlreiche Ablagen und ein zweigeteiltes Handschuhfach, hinten verwöhnen kleine Klapptische an den Lehnen der Vordersitze die Mitfahrer.

⊖ Über die Anordnung der Instrumente kann man streiten, ideal ist sie aber nicht; teilweise wird ein Bereich des Drehzahlmessers und die Schaltempfehlungsanzeige durch den Lenkradkranz verdeckt. Die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet. Auch manche Schalter sind nur schwach oder gar nicht beleuchtet. Die Knöpfe für die Außenspiegeleinstellung sind nicht besonders günstig positioniert, weil man sich zum Einstellen vorbeugen muss und dann die Spiegel nicht ideal im Blickfeld hat.



Die Bedienung des Verso ist zwar weitgehend funktionell, die mittig angeordneten Instrumente sind aber schlechter ablesbar als im Vorgänger.

1,7

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen ist das Raumgefühl wegen der großen Ellenbogenfreiheit und der enormen Kopffreiheit großzügig. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis fast 1,95 m Größe zurückschieben.

1,9

Raumangebot hinten*

In der zweiten Sitzreihe gibt es drei verschiebbare Einzelsitze, in der dritten Reihe zwei Notsitze zum Ausklappen.

⊕ Sind die Sitze der zweiten Reihe ganz zurückgeschoben und die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können Leute bis etwas über 1,90 m Größe dort bequem Platz nehmen; die Innenbreite ist großzügig, wenn zwei Personen nebeneinander sitzen, für drei Erwachsene wird es eng.



Bis zu 1,90 m große Personen finden auf der mittleren Sitzreihe Platz. Das Konzept als Siebensitzer ist dagegen unausgegoren und bietet keine zufriedenstellende Lösung.

⊖ Die Notsitze im Kofferraum bieten viel zu wenig Beinfreiheit, sind die mittleren Sitze für Erwachsene eingestellt, kann ganz hinten nicht mal mehr ein Kind sitzen. Nur wenn man die mittleren Sitze nach vorne schiebt, hat hinten wenigstens ein kleines Kind Platz, dann reicht die Beinfreiheit in der zweiten Reihe aber auch nur noch für Kinder. Insgesamt ist das Platzkonzept als Siebensitzer nicht wirklich ausgereift.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Bei dem Easy7-Sitzkonzept können die Einzelsitze der zweiten (längs- u. Lehnen verstellbar) und dritten Reihe mit wenigen Handgriffen umgeklappt beziehungsweise flach versenkt werden, so dass ein völlig ebener Gepäckraumboden entsteht.

2,5 KOMFORT

2,3 Federung

Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnunebenheiten zufriedenstellend ab. Die Aufbaubewegungen auf schlechten Straßen halten sich in Grenzen. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich stark, im Umfeld seiner Konkurrenten liegt er damit im guten Mittelfeld.

⊕ Die Federung hat Toyota insgesamt ausgewogen abgestimmt, sie ist tendenziell straff ausgelegt, bieten aber guten Komfort. Lange Bodenwellen bringen den Van nicht aus der Ruhe, auch kleine und regelmäßige Unebenheiten stellen kein Problem dar, eine Stuckerneigung tritt kaum auf. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden ordentlich abgefedert. Bei Beladung ändert sich die Federung im üblichen Rahmen, insgesamt spricht sie etwas weicher an und lässt den Verso etwas mehr nachschwingen.

2,5 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich u.a. durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Die Lehnen der Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken einen ordentlich halt - Lordosenstützen fehlen leider. Auch die Fläche der Sitze sind körpergerecht geformt. Trotz straffer Federung darf man aber nicht zuviel Seitenhalt erwarten, für schnelle Kurvenfahrten reicht die Seitenunterstützung nicht aus. Auf der zweiten Sitzreihe geht es nicht ganz so bequem zu, die Lehnen sind weniger hoch und weniger deutlich ausgeformt, auch die Sitzfläche befindet sich für Erwachsene Personen etwas zu nahe am Boden, so dass große Personen zu wenig Oberschenkelunterstützung haben. Insgesamt geht der Sitzkomfort aber in Ordnung.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die dünn gepolsterten Sitze im Kofferraumbereich sind eher als Notsitze zu bezeichnen. Die Lehnen sind kurz, die Sitzflächen viel zu nah am Boden und praktisch keine Beinfreiheit vorhanden. Dadurch entsteht eine unbequeme Hockstellung mit angewinkelten Beinen.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h bewegt sich im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Der Motor ist stets präsent, aber nur unter Last und bei hohen Drehzahlen dominant und etwas störend laut. Fahrgeräusche und Windgeräusche bleiben im Hintergrund.

2,9 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne recht gut an, zeigt dann aber nur eine mäßige Heizwirkung. Um den hinteren Innenraum zu erreichen, benötigt die Heizung deutlich mehr Zeit und könnte in ihrer Wirkung noch verbessert werden.

+ Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat vorwählen. Die Klimautomatik (Serie) arbeitet feinfühlig und situationsangepasst. Manuell kann man die Luftverteilung nur in bestimmten Kombinationen steuern.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Der 1,8-Liter-Benzinmotor ist aus niedrigen Drehzahlbereichen nur mäßig durchzugsstark. Während im vierten und fünften Gang noch akzeptable Beschleunigungen ohne Herunterschalten möglich sind, geht dem Saugmotor im sechsten Gang etwas die Puste aus. Zum ruhigen und kraftstoffsparenden Dahinrollen reicht es aber.

+ Dreht man die Gänge aus, werden gute Fahrleistungen erreicht; dann sind beispielsweise Überholmanöver rasch erledigt.

2,3 Laufkultur

+ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich weitgehend vibrationsarm. Leichtes Brummen ist aber vor allem in höheren Drehzahlregionen unter Last zu hören und strapaziert die Nerven der Insassen.

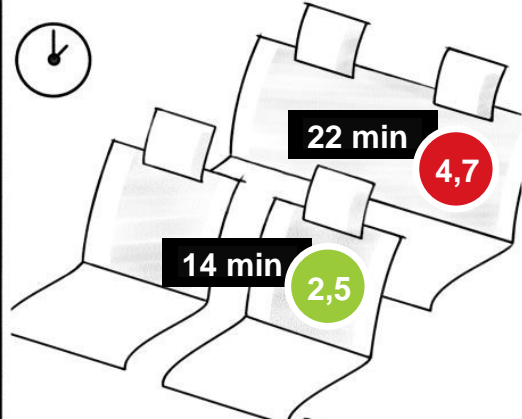
2,2 Schaltung

+ Die sechs Gänge lassen sich recht präzise geführt schalten, die Schaltwege fallen nicht zu lange aus. Auch schnelle Gangwechsel sind ohne Haken möglich. Eine Anzeige gibt Schaltempfehlungen, um spritsparend zu fahren. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgetrennt, er lässt sich leicht einlegen - nur sollte der Verso dabei stehen, sonst kracht es etwas im Getriebe.

2,0 Getriebeabstufung

+ Das Sechsgang-Getriebe ist sehr lang übersetzt, um Kraftstoff zusparsen. Das raubt dem Motor aber auch jegliches Temperament. Die Ganganschlüsse passen recht gut, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Man muss aber oft zum Beschleunigen zurückschalten.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung

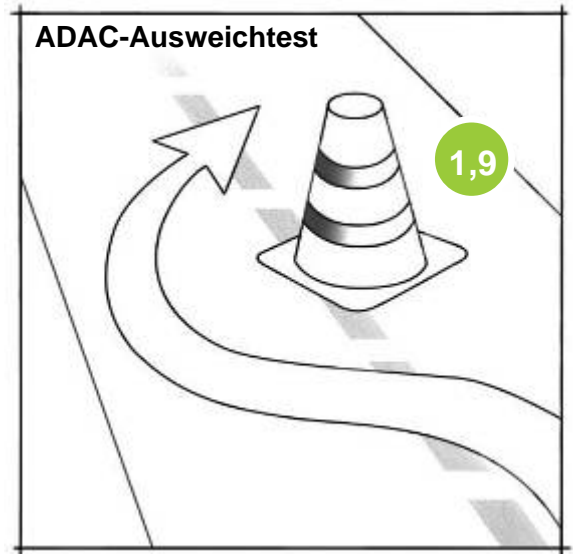


Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, hilft das elektronische Stabilitätssystem (VSC), Schleudern zu vermeiden und den Kurs zu halten. Die im System enthaltene Traktionskontrolle (TRC) verhindert das Durchdrehen der Antriebsräder auf rutschiger Fahrbahn. Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der Verso sicher und unkritisch. Er reagiert sehr gut auf Lenkimpulse und durchfährt den Parcours weitgehend neutral. Das Überschieben bleibt sehr gering, ein Schleuderansatz zeigt sich nicht. Die VSC-Abstimmung ist gut gelungen.



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

⊕ Die Kurvenlage ist sicher. Selbst in schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen gutmütig, VSC greift früh, wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen.

2,7 Lenkung*

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering und auch beim Fahren angenehm, aber nicht zu leichtgängig.

⊖ Der Wendekreis ist mit 12,2 m groß, das stört beim Wenden und Rangieren auf engem Raum.

1,7 Bremse

⊕ Die Bremswirkung ist gut, bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Verso durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Der Bremsassistent hilft dabei dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Auch bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standhaft und zeigt kein Fading.

2,1

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Wagen ist serienmäßig mit dem Stabilitätsprogramm VSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Unbeabsichtigtes Anlassen ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. In den geöffneten Vordertüren befinden sich Rückleuchten, die bei Dunkelheit von hinten kommende Autofahrer aufmerksam machen.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

- + Ein offizieller Crashtest nach EuroNCAP-Norm wurde noch nicht durchgeführt. Aber schon der Vorgänger Corolla Verso hat sehr gute Ergebnisse erzielt. Toyota legt darauf auch großen Wert. Daher ist von einem ähnlichen oder noch besseren Ergebnis beim aktuellen Verso auszugehen. Um das zu erreichen, wurde der Verso mit Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die vorderen Insassen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

1,5

Kindersicherheit

- + Isofix-Kindersitz-Halterungen mit zusätzlichem Befestigungspunkt auf den äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe sind serienmäßig. Die meisten handelsüblichen Kinderrückhaltesysteme lassen sich auch auf diesen Plätzen stabil befestigen. Kindersitze können auch recht leicht angegurtet werden, weil die Gurtschlösser fixiert sowie die Gurtlängen üppig bemessen sind und die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander liegen. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Die Notsitze im Kofferraum sind für Kindersitze ungeeignet, weil ihre Sitzflächen zu kurz sind und die Sitze der mittleren Reihe ganz nach vorne geschoben werden müssten, so dass dort keiner mehr sitzen kann.

3,1

Fußgängerschutz

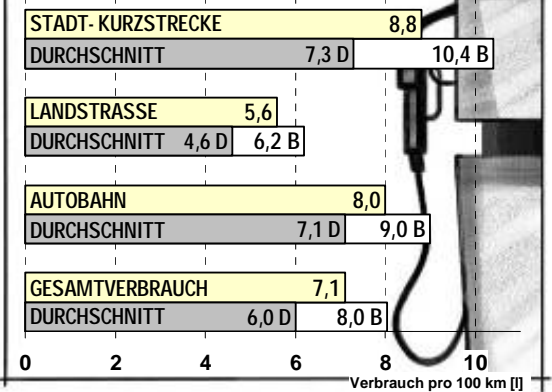
Crashergebnisse nach EuroNCAP-Norm liegen noch nicht vor. Der Vorgänger erzielte zwei von vier möglichen Sternen. Von einem ähnlichen oder etwas besseren Ergebnis ist auch beim neuen Verso auszugehen, da bereits bei den Zulassungsvoraussetzungen ein Mindestmaß an Fußgängerschutz vorgeschrieben ist.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Im Durchschnitt verbraucht der Verso mit dem 1,8-l-Motor 7,1 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 166 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für 23 Punkte. Innerorts konsumiert er 8,8 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 8,0 l pro 100 km. Die lange Getriebeübersetzung unterstützt einen phlegmatischen Fahrstil, mit dem sich diese Werte in der Praxis gut erreichen lassen.

Verbrauch



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, keine Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig. Damit erreicht der Verso 47 von 50 möglichen Punkten im Bereich Verschmutzung. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Japaner damit auf 70 Punkte im ADAC EcoTest und schafft gerade so die vier Sterne.

3,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,0 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verso nicht besonders sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, erhält er hier nur eine ausreichende Bewertung.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

3,2 Wertstabilität*

Da der Verso ganz neu auf dem deutschen Markt erschienen ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein komplett neues Modell zu erwarten ist, wird mit einem durchschnittlichen Restwertverlauf gerechnet.

4,9

Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Preis von 28.100 Euro ist der neue Verso sehr weit entfernt vom Sonderangebot-Status. Toyota zeigt allgemein in letzter Zeit eine recht selbstbewußte Preisgestaltung und spart gleichzeitig sichtbar bei der Materialqualität. Insofern sind die Kosten für die Anschaffung im Konkurrenz-Umfeld betrachtet hoch - immerhin umfasst die Sicherheitsausstattung alles nötige. Auch etliche Komfort-Extras werden mitgeliefert und relativieren den Preis etwas. Brauchbare Features wie Parksensoren kosten aber trotzdem Extra, für vorne und hinten 740 Euro - die Extras sind also auch tendenziell hochpreisig.

2,5

Fixkosten*

+ Die Einstufung bei der Vollkaskoversicherung ist niedrig, das senkt die festen Kosten. Auch die Steuer fällt günstig aus.
– Insbesondere bei der Haftpflichtversicherung wird es aber vergleichsweise teuer.

4,4

Monatliche Gesamtkosten*

– Aufgrund der erhöhten Kraftstoffkosten und des relativ hohen absoluten Wertverlustes fallen die monatlichen Aufwendungen für den Verso in der getesteten Variante im Umfeld seiner Klassenkonkurrenten üppig aus. Grund ist auch, dass er in keinem anderen Kostenkapitel wirklich punkten kann.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.8	2.0 D-4D	2.2 D-4D	2.2 D-CAT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1798	4/1998	4/2231	4/2231
Leistung [kW(PS)]	97(132)	108(147)	93(126)	110(150)	130(177)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4400	180/4000	310/1800	340/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	11,7	10,4	11,3	10,1	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	185	195	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,0 S	7,1 S	6,1 D	7,2 D	6,4 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/18	18/17/18	17/17/22	19/17/22	19/17/22
Steuer pro Jahr [Euro]	108	120	242	335	297
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	490	536	495	581	569
Preis [Euro]	21150	24700	23500	28500	28500

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)	215/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,8/ 5,6/ 8,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	162g/km/ 167g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4440/1790/1630 mm
Leergewicht/Zuladung	1490 kg/635 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/940 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	845 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	73 Euro
Monatlicher Wertverlust	322 Euro
Monatliche Gesamtkosten	569 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/17/18
Grundpreis	28.100 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 Verso 1.8 Executive

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	1600 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	ab 350
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1900 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
3.Sitzreihe voll versenkbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Panorama-Glasedach	650 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest