



Toyota Urban Cruiser 1.4 D-4D Town 4x2 (DPF)

Fünftüriger SUV in der Kleinwagenklasse
(66 kW / 90 PS)

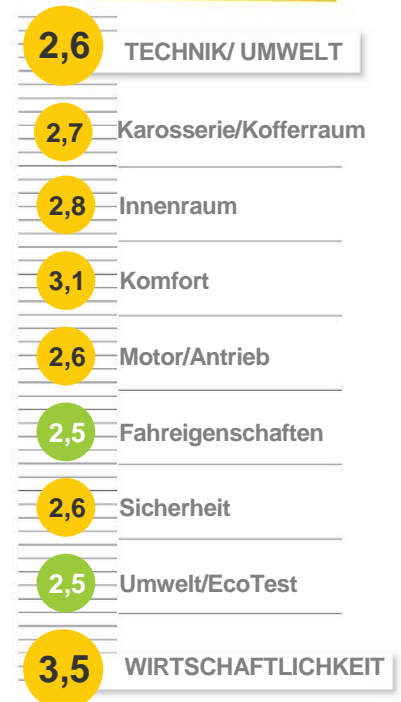
Mit dem Urban Cruiser bietet Toyota einen Kleinwagen mit viel Platz im Innenraum und großem Kofferraum an. Es sind ein Benzin- und ein Dieselmotor mit Frontantrieb lieferbar. Der Diesel kann optional auch mit Allradantrieb ausgestattet werden. Ein Automatikgetriebe sucht man vergebens. Der getestete Dieselmotor mit 90 PS sorgt für flotte Fahrleistungen - der Verbrauch geht mit durchschnittlich 4,8 l/100 km in Ordnung. Dank serienmäßigem Stabilitätsprogramm und sieben Airbags (inkl. Knieairbag für den Fahrer) bietet der Urban Cruiser eine gute aktive und passive Sicherheit. Der Grundpreis für die hier getestete Variante beträgt über 21.000 Euro, das ist für ein Fahrzeug in der Kleinwagenklasse deutlich zu teuer. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Citroen C3 Picasso, Kia Soul, Nissan Note, Opel Meriva, Renault Modus

+ variable Rückbank, großer Kofferraum, einfaches Ein-/ und Aussteigen, gutes Raumangebot vorne, sichere Fahreigenschaften, gute Fahrleistungen

- teuer in der Anschaffung, schwache Heizung, großer Wendekreis, kein Einklemmschutz an den hinteren Fenstern



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Die Karosserieverarbeitung des Toyota Urban Cruiser ist zufriedenstellend. Die im Innenraum verwendeten Materialien wirken hochwertiger, als im Yaris. Leichte Schwächen zeigen sich nur bei der Verarbeitung der Kunststoffe. So sind die Kunststoffelemente teilweise nicht sauber eingepasst und die Kanten nicht sauber entgratet. Die Türschweller sind zufriedenstellend gegen Verschmutzung abgedichtet. Der Motorraum ist von unten nur wenig abgeschottet. Die Stoßstangen sind nur im unteren Bereich gegen kleine Rempler geschützt. In dieser Ausstattungsvariante ist ein Notrad an Bord, welches bei einer Reifenpanne für begrenzte Mobilität sorgt. Die Fahrbereifung passt allerdings nicht in die flache Reserveradmulde. Ohne Bedienungsanleitung ist der Wagenheber kaum auffindbar, da er versteckt unter dem Fahrersitz untergebracht ist. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 411 kg.

⊕ Auf dem Dach dürfen bis zu 70 kg Gepäck transportiert werden.

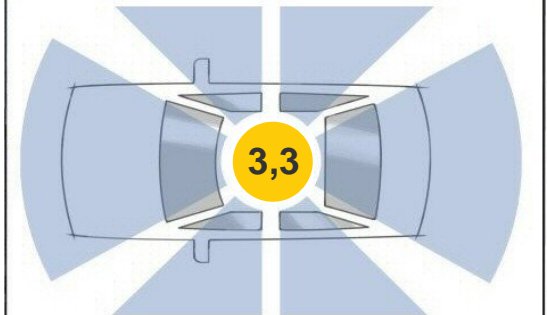
3,3

Sicht

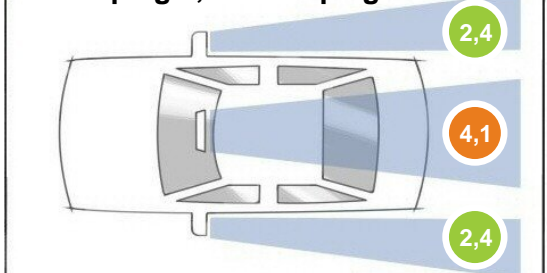
Die Rundumsicht des Urban Cruiser ist zufriedenstellend. Während die vorderen Säulen schmal ausfallen, sieht man speziell nach hinten rechts wenig. Die Sicht nach hinten fällt dank versenkbarer Kopfstützen gut aus. Das hintere Fahrzeugende lässt sich dank fast senkrecht abfallendem Heck gut abschätzen, vorne dagegen nur befriedigend. Die Sicht auf den Verkehr ist dank leicht erhöhter Sitzposition zufriedenstellend. Im Innenspiegel sieht man viel vom rückwärtigen Raum, leider ist dieser nur in der Top-Ausstattung Town+ automatisch abblendbar. Die Außenspiegel fallen dagegen recht klein aus, zudem fehlt ein asphärischer Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden würden.

⊕ Eine Einparkhilfe für vorne und hinten ist gegen Aufpreis erhältlich, allerdings ist diese im Testwagen nicht verbaut.

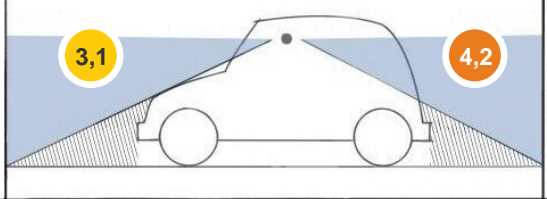
Rundumsicht



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 Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der sehr breiten Dachsäulen sehr stark eingeschränkt.

2,3

Ein-/Ausstieg

⊕ Dank guter Sitz- und Schwellerhöhe fällt der Zustieg vorne leicht. Störend wirkt nur der etwas zu große Abstand vom Schweller zum Sitz. Hinten kann man dank hohem Türausschnitt und guter Sitzhöhe ebenfalls recht komfortabel ein- und aussteigen. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige schlüssellose Zugangssystem "Smart-Key-System" funktioniert in der Praxis recht gut. Das Fahrzeug verschließt sich aber beim Verlassen des Fahrzeugs nicht automatisch, es muss die Fernbedienung oder ein Knopf am Außentürgriff betätigt werden. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig ausgelegt, um Türen auch an Steigungen offen zu halten. Für alle Außensitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

2,2

Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst mit aufgestellter und komplett zurückgeschobener Rücksitzbank nur befriedigende 280 l. Klappt man die Rückbank um erhöht sich das Stauvolumen auf gute 625 l.

2,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich einfach öffnen und anheben. Bei geöffneter Heckklappe passen Personen bis 1,85 m unter die Klappe, ohne den Kopf einziehen zu müssen. Die äußere Ladekante und die innere Bordwand sind recht hoch, wodurch schwere Gegenstände weit angehoben werden müssen. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

⊕ Die Ladeöffnung ist groß, auch das Format des Kofferraums ist günstig, nur die herausstehenden Radkästen stören hier etwas. Dank der geringen Tiefe ist der Kofferraum gut zugänglich.

⊖ Bei umgeklappten Sitzen stört eine hohe Stufe beim Beladen.



Mit 280 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

1,9

Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Rücksitz ist asymmetrisch geteilt. Die beiden Teile lassen sich unabhängig um bis zu 15 cm verschieben und auch vorklappen, wobei dann eine Stufe entsteht.

⊖ Für Einkaufsgepäck fehlen Ablagen.

2,8 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Der neue Toyota Urban Cruiser lässt sich nicht in allen Punkten ideal bedienen. Das Lenkrad lässt sich zwar in der Neigung und Weite einstellen, liegt jedoch zu weit unten und ist dadurch insgesamt zu flach angeordnet. Beim Kuppeln tritt man auf die Befestigungsstange des Pedals, möchte man nicht den Fuß zu sehr knicken. Der vordere Scheibenwischer besitzt neben zwei Wischgeschwindigkeiten auch eine Intervallschaltung, welche aber nicht einstellbar ist. Ein Regen- oder Lichtsensor ist nicht erhältlich. Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert, direkt daneben sind auch die Schalter für die Nebelleuchten. Die Bedienelemente der manuellen Klimaanlage sind recht weit unten angeordnet, der Drehregler für die Luftverteilung ist unlogisch angeordnet. Stellt man das Drehrad nach oben wird die Lüftung nach unten gestellt, stellt man das Drehrad nach unten wird die Lüftung in Richtung Windschutzscheibe gestellt. Der Regler für die Lüftungsstufen ist klein und schlecht greifbar, die Umluftfunktion ist nicht abschaltbar, die eingestellte Funktion kann zudem nur schlecht erkannt werden. Vergisst der Fahrer diese auszuschalten, droht die Gefahr vorzeitiger Ermüdung aufgrund von Sauerstoffmangel. Die Heckscheibenheizung besitzt bei der manuellen Klimaanlage keine zeitabhängige Abschaltung. Der Tacho ist aufgrund der in einem Rundinstrument angeordneten Geschwindigkeits- und Drehzahlanzeige schlecht ablesbar. Der Kontrast des Drehzahlmessers ist sehr schlecht. Die Schalter für die Instrumentenbeleuchtung und für den Bordcomputer sind sehr ungünstig im Tacho angeordnet. Während der Fahrt lässt sich der Bordcomputer kaum bedienen, da man hinter das Lenkrad greifen muss. Einige Schalter sind unbeleuchtet (Fensterheber, elektrische Spiegeleinsteller). Das aufpreispflichtige Navigationssystem erfordert trotz Touchscreen eine gewisse Eingewöhnungszeit, der Klang der sechs Lautsprecher vermittelt wenig Hörgenuss. Nur der elektrische Fensterheber fahrerseitig besitzt eine Antippfunktion. Die Lehnen lassen sich über einen Hebel nur grob in der Neigung justieren. Der Fahrer wird bei geöffneter Tür oder Heckklappe über eine Leuchte gewarnt (nicht bei geöffneter Motorhaube).



Die Verarbeitung und Qualitätsanmutung des Innenraums ist akzeptabel, die Funktionalität des Fahrerplatzes kann nicht wirklich überzeugen.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Der Urban Cruiser bietet für Personen bis knapp 1,90 ausreichende Beinfreiheit. Die Kopffreiheit würde sogar bis zu 2 m Körpergröße ausreichen. Dank der großzügigen Innenbreite fällt das subjektive Raumgefühl gut aus.

3,3 Raumangebot hinten*

Das Fahrzeug bietet hinten zwei vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz. Bei komplett zurückgeschobener Rückbank finden auf den äußeren Sitzen Personen bis 1,80 m genügend Beinfreiheit (Fahrersitz auf 1,85 m Fahrer eingestellt). Obwohl auch hier die Innenbreite großzügig bemessen ist, engen die sehr nah am Kopf verlaufenden Dachsäulen die Insassen ein, wodurch nur ein befriedigendes Raumgefühl vorhanden ist.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze können um bis zu 15 cm längs verschoben werden, zudem kann die Lehnenneigung der Rücksitze leicht verändert werden.

3,1 KOMFORT

3,0 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung zeigt sich recht ausgewogen. Während lange Bodenwellen gut pariert werden, dringen kurz hintereinander folgende Unebenheiten oder Schlaglöcher deutlicher bis zu den Insassen durch. Vertikalschwingungen und Seitenneigung sind befriedigend. Bei feinen Unebenheiten der Straßen ist eine leichte Stuckertendenz vorhanden.

3,0 Sitze

Die eher straff gefederten Vordersitze bieten genügend Halt, die Fahrerseite verfügt über eine Höheneinstellung. Auf der Rückbank werden auch erwachsenen Mitfahrern die Oberschenkel genügend unterstützt, außerdem lassen sich die Lehnteile in der Neigung einstellen.

⊖ Es fehlt eine bequeme Abstellfläche für den ruhenden Kupplungsfuß. Der Beifahrer hat keine Höheneinstellung. Auf dem höckerartigen Platz in der Mitte sitzt man unbequem.

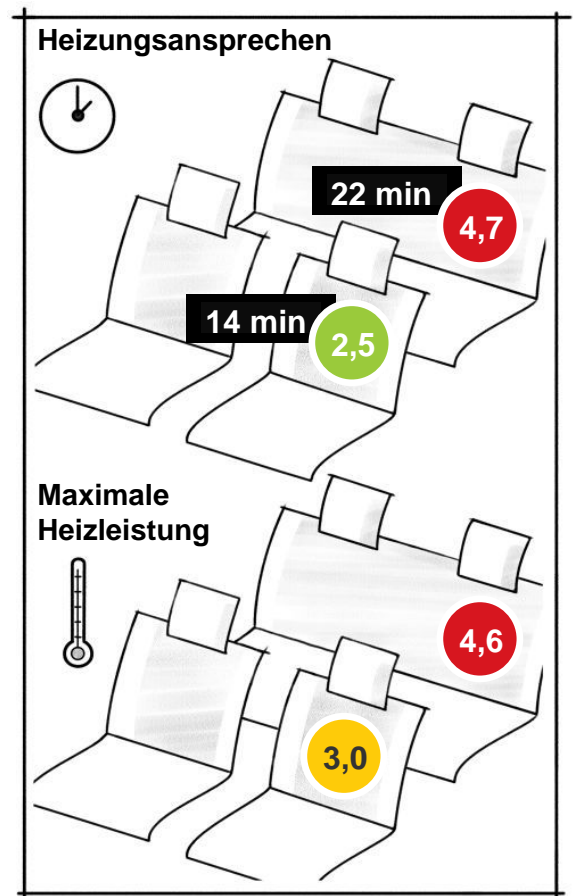
3,0 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Urban Cruiser ist akzeptabel. Der Dieselmotor wird auch bei höheren Drehzahlen nicht unangenehm laut, zeigt sich aber immer leicht präsent. Die Windgeräusche halten sich trotz der hohen Bauform in Grenzen.

3,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Vorne spricht die Heizung recht schnell an, die maximale Heizleistung ist zufriedenstellend. Die Temperatur- und Luftmengenverteilung lässt sich nur sehr grob einstellen. Das Fahrzeug ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, eine Klimaautomatik ist nur bei der Top-Ausstattung Town+ vorhanden.

⊖ Hinten dauert es sehr lange, bis der kleine Diesel angenehme Temperaturen erreicht, die maximale Heizleistung ist mangelhaft.



Aufwärmzeit von -10°C auf $+22^{\circ}\text{C}$

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der drehmomentstarke Diesel sorgt für gute Fahrleistungen. Dabei können Überholmanöver in kurzer Zeit absolviert werden. Die Elastizität des Motors ist ebenfalls gut, nur im lang übersetzten sechsten Gang zeigt er sich etwas träge.

2,5 Laufkultur

⊕ Insgesamt zeigt sich der Common-Rail-Diesel recht kultiviert, es stören auch bei hohen Drehzahlen keine übermäßigen Vibrationen. Störende Brummfrequenzen sind kaum vorhanden.

3,4 Schaltung

Die Vorwärtsgänge sind recht präzise geführt, haken beim Wechsel aber gelegentlich. Zudem ist die Kupplung nicht ideal dosierbar und schwergängig. Das Einlegen des Rückwärtsganges gelingt nicht immer geräuschlos.

⊕ Eine Schaltpunktanzeige zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um Kraftstoff zu sparen.

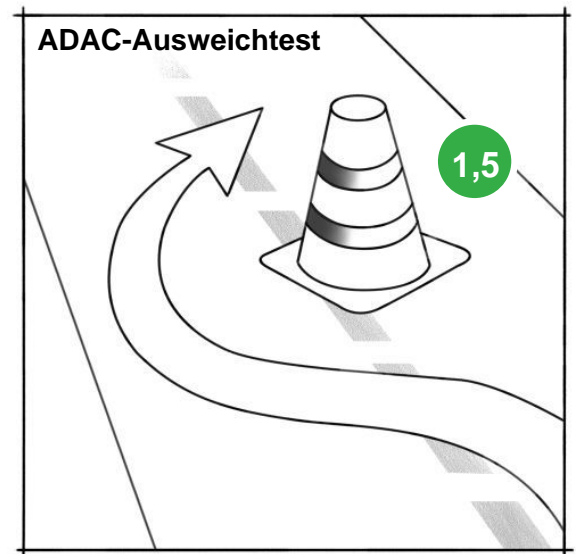
1,8 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut abgestuft und passt zum Motor. Der lang ausgelegte sechste Gang sorgt auch auf der Autobahn für moderate Drehzahlen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist recht gut. Für bessere Traktion auf rutschigem Untergrund sorgt das TRC (Traktionskontrollsystem). Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Urban Cruiser keine Schwächen. Das leicht untersteuernde Verhalten beim Ausweichen sorgt in Verbindung mit dem effizient eingreifenden ESP für eine gute Fahrstabilität.



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.

2,2

Kurvenverhalten

+ Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd ausgelegt, eine Eigenschaft, die besonders den wenig erfahrenen Autofahrern entgegen kommt. Geht der Fahrer bei schnell durchfahrenen Kurven schnell vom Gas neigt das Heck zum Nachdrängen. Dank früh eingreifendem ESP werden die Lastwechselreaktionen aber gut abgefangen.

3,3

Lenkung*

Die Lenkung spricht passabel an und ist weitgehend zielgenau. Es wird aber wenig Gefühl zur Fahrbahn vermittelt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

- Der Wendekreis fällt mit 11,6 m für ein Fahrzeug dieser Klasse zu groß aus.

2,9

Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stand 39 m erforderlich (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich recht gefühlvoll dosieren.

2,6

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem Stabilitätsprogramm VSC und einem Bremsassistenten ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe nur für Personen bis zu einer Größe von 1,75 m. Der Abstand zum Kopf fällt zudem recht groß aus, wodurch das Schutzpotential bei einem Heckaufprall verringert wird. Hinten reichen die Kopfstützen für Personen bis 1,65 m, auch hier ist der horizontale Abstand zum Kopf groß.

+ Ein Crashtest gemäß EuroNCAP liegt noch nicht vor. Der Toyota Urban Cruiser sollte aber dank Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer ein ähnlich gutes Ergebnis bei der Insassensicherheit erreichen, wie der kleinere Toyota Yaris. Das Fahrzeug ist mit Anschnallerinnerer auf beiden vorderen Sitzen ausgestattet. Den Anschnallstatus hinten kann man über eine Anzeige im Tachoinstrument ablesen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

3,2

Kindersicherheit

Mit den vorhandenen Sicherheitsgurten lassen sich auf der Rückbank Kinderrückhaltesysteme weniger gut befestigen, denn die Gurtanordnung ist ungünstig. Besser mit Isofix und Ankerhaken, die auf den äußeren Plätzen vorhanden sind.

- ⊕ Auf dem Beifahrersitz dürfen rückwärts gerichteten Kindersitze installiert werden, weil sich der Frontairbag deaktivieren lässt.
- ⊖ Die Gurtschlösser hängen an losen Bändern, wodurch das Anschnallen von Kindersitzen schwer fällt. An den elektrischen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz, beim Schließen wirken hier Kräfte von bis zu 220 N.

3,0

Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern sollte moderat sein.

2,5

UMWELT/ECOTEST

3,1

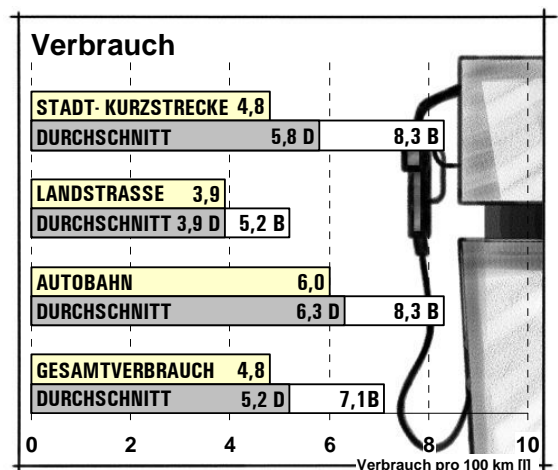
Verbrauch/CO2*

Mit einem CO₂-Ausstoß von 125 g/km erreicht der Toyota Urban Cruiser 1,4 D-4D ein durchschnittliches Ergebniss (29 Punkte im EcoTest für den CO₂-Ausstoß). Der Verbrauch beträgt im Schnitt 4,8 l/100 km, dabei fällt vor allem der Verbrauch außerorts mit 3,9 l/100 km erfreulich gering aus. In der Stadt sind es akzeptable 4,8 l und auf der Autobahn 5,9 l pro 100 km.

1,8

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind dank Partikelfilter gering. Im EcoTest werden für die Abgase 42 Punkte erreicht. Insgesamt erhält der Urban Cruiser mit 71 Punkten gerade noch vier Sterne im ADAC EcoTest.



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

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

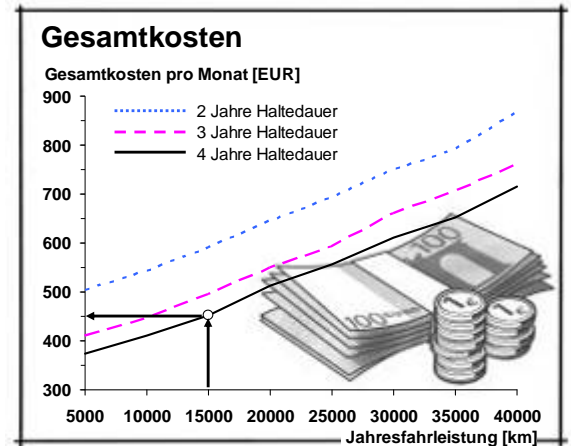
1,8 Betriebskosten*

- + Der durchschnittliche Verbrauch an günstigerem Dieselmotorkraftstoff zieht niedrige Betriebskosten nach sich.

2,6 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. Der kleine Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Weitgehend langlebige Verschleißteile (gemäß eigener Angabe) sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne km-Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.
- Der jährliche Serviceabstand bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - häufigere Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 453 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

0,7 Wertstabilität*

- + Dem Toyota Urban Cruiser mit Dieselmotor kann ein sehr guter Restwertverlauf vorausgesagt werden.

5,4 Kosten für Anschaffung*

- Der Grundpreis für den Urban Cruiser mit getesteter Ausstattungsvariante ist ab 21.350 Euro erhältlich. Auch wenn das Fahrzeug gut ausgestattet ist, für einen Kleinwagen ist das deutlich zu teuer.

4,0 Fixkosten*

Für den 1,4 l Dieselmotor werden jährlich 133 Euro Steuern fällig. Die Einstufung in der Vollkaskoversicherung ist durchschnittlich.

- Die Haftpflicht- und Teilkaskoversicherungen sind dagegen sehr ungünstig eingestuft.

4,0

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen nicht gerade niedrig aus. Das liegt auch daran, dass trotz des prozentual gesehen sehr niedrigen Wertverlustes, der absolute Wertverlust aufgrund des hohen Anschaffungspreises hoch ausfällt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.33	1.4 D-4D
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1329	4/1364
Leistung [kW(PS)]	74(101)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	132/3800	205/1800
0-100 km/h[s]	12,5	11,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	4,8 D
CO2 [g/km]	129	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/20	18/17/21
Steuer pro Jahr [Euro]	46	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	441	430
Preis [Euro]	16.950	19.100

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 Euro4, 5L
Hubraum	1364 ccm
Leistung	66 kW(90 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R16
Reifengröße (Testwagen)	195/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/ 3,9/ 6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	118g/km/ 126g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3930/1725/1525 mm
Leergewicht/Zuladung	1214 kg/411 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/625 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/800 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	875 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	91 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	246 Euro
Monatliche Gesamtkosten	454 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/17/21
Grundpreis	21.350 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 Urban Cruiser 1.4 D-4D Town 4x2 (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Heckkamera (nur Town+ (Aufpreis))	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro/350 Euro
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend(nur Town+)	nicht erhältlich
Keyless Entry (nur Town+)	nicht erhältlich
Klimaanlage /-automatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (Zubehör zzgl. Montage)	1.498 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	650 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest