



## Toyota Auris 1.4 D-4D Life+ (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (66 kW / 90 PS)

Für den Auris gibt es nun ein Facelift, es ist eher dezent ausgefallen. Viele kleine Modifikationen haben aber positive Wirkung. So gibt's nun für die Fensterheber rundum Einklemmschutz und Beschriftungen auf den Tasten sind besser zu erkennen. Das Fahrwerk bietet nach wie vor einen ordentlichen Komfort und gute Sicherheit. Der 1,4-l-Turbodiesel ist ein guter Bekannter, er schlägt sich wacker und liefert eine zufriedenstellende Beschleunigung bei angemessenem Verbrauch. Angenehm ist das gute Platzangebot, vor allem über üppige Kopffreiheit kann man sich freuen. Schön ist auch die gute Ausstattung, die zwar keine Luxusansprüche erfüllt, aber ansonsten kaum Wünsche offen lässt. Insgesamt ein gelungenes Paket ohne wirkliche Schwächen, ab 20.800 Euro.

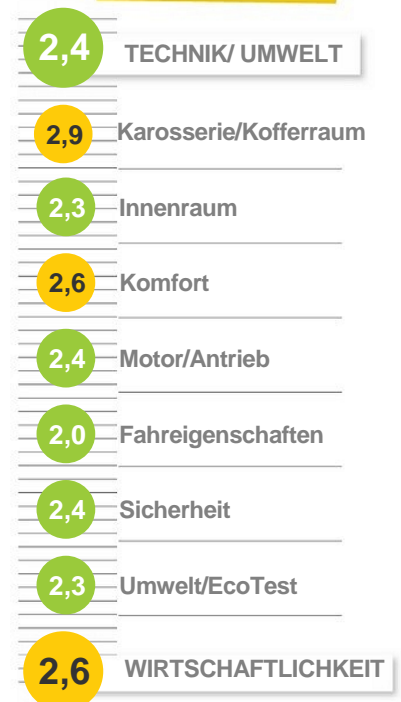
**Karosserievarianten:** 3- und 5-Türer **Konkurrenten:** u.a. Fiat Bravo, Ford Focus, Honda Civic, Citroen C4, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf

⊕ bequemer Ein- und Ausstieg, gutes Raumangebot, standfeste Bremsen

⊖ eingeschränkte Rundumsicht, Kofferraum wenig variabel, mäßige Heizleistung



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, sie ist sauber gefertigt, die Spaltbreiten an Türen und Klappen verlaufen gleichmäßig schmal. Ebenso zeigt sich das Interieur ordentlich verarbeitet, die Materialqualität macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck, nur wer genau hinsieht und hinfasst, stellt fest, dass Toyota auch nur mit Wasser kocht und manches hochwertiger aussieht als es wirklich ist. Die Schweller sind zufriedenstellend abgedichtet und durch Kunststoffauflagen etwas vor Kratzern geschützt. Der Tankdeckel ist leider nicht mit der Zentralverriegelung verbunden, er muss über einen extra Hebel im Fußraum des Fahrers entriegelt werden. 425 kg Zuladung sind nicht üppig, gehen aber absolut in Ordnung. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung, mit dem maximal 80 km/h gefahren werden darf - nicht optimal, aber besser als ein Reifenreparaturset. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.

⊖ An den Fahrzeugseiten gibt es keine Stoßleisten, die vor kleinen Dellen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden, ebenso sind die Stoßfänger vollständig lackiert und damit sehr kratzempfindlich - teure Reparaturen lassen sich schwer vermeiden, zudem die Rundumsicht recht bescheiden ausfällt (siehe Punkt Übersichtlichkeit). Die elektrischen Sicherungen sind nur umständlich zugänglich und unbeleuchtet. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist schwierig und aufwendig.

## Sicht

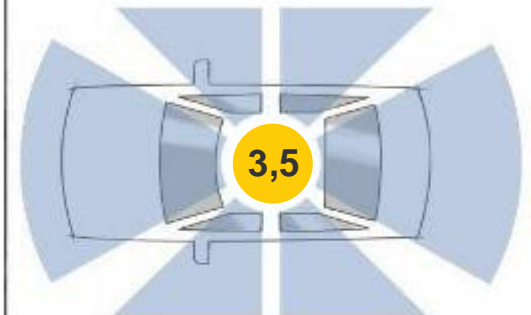
⊕ Durch die etwas erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den Verkehr. Die Wirksamkeit der Scheibenwischer ist gut, die Wischfläche vor allem oben Beifahrerseite könnte aber deutlich größer sein. Die Außenspiegel sind beheizbar. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gleichmäßig aus, das Licht ist aber insgesamt recht schwach - Xenonlicht wäre heller und damit besser.

⊖ Der Auris lässt sich wegen der hohen Fensterunterkante nach vorn nur schwer abschätzen, auch hinten ist's kaum besser, die Rundumsicht wird deutlich eingeschränkt durch die breiten C-Säulen und das dadurch schmale Heckfenster. Entsprechend schlechter fällt das Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung aus. Elektronische Parksensoren (gegen Aufpreis) sind sehr empfehlenswert.

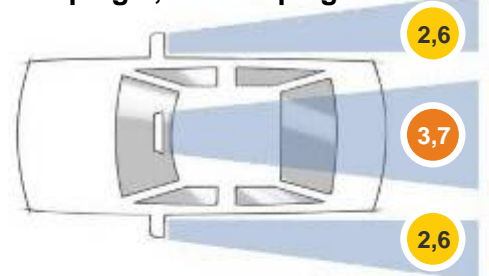


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

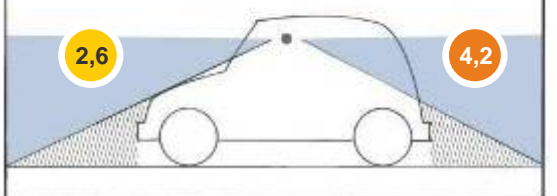
## Rundumsicht



## 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.

---

2,4

## Ein-/Ausstieg

⊕ Der Türschweller ist angenehm niedrig und nicht zu voluminös, ebenso befindet sich die Sitzfläche in angenehmer Höhe - so gestaltet sich das Ein- und Aussteigen vorn recht bequem, zudem die Türausschnitte groß genug sind. Auch hinten kann man gut zusteigen, da die Türen weit öffnen, die Sitzbank relativ hoch und die Türausschnitte ausreichend groß sind. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, um offene Türen auch an Steigungen zuverlässig zu halten. Die Tasten der Fernbedienung im Schlüssel für die Zentralverriegelung gehen in Ordnung, sie könnten aber etwas markanter und damit weniger verwechslungsanfällig sein.

---

2,9

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fällt mit 315 Litern für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich aus. Wenn man die Rückbank umklappt, stehen 670 Liter zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 315 l Kofferraumvolumen hat der Auris gegenüber dem Klassenkonkurrent VW Golf (350 l) das Nachsehen.

---

2,8

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss über eine etwa 71 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen ist die Bordwand fast 18 cm hoch. Hier gibt es komfortablere Lösungen. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben, das Schließen funktioniert nicht so optimal, da der Griff in der Kofferraumklappenverkleidung ungünstig angeordnet ist. Mit 1,80 m öffnet die Heckklappe nicht sehr hoch, größere Personen müssen auf ihren Kopf achten.

⊕ Die Ladeöffnung ist groß, die rechteckige Form des Gepäckabteils zweckmäßig. So ist der Kofferraum gut zugänglich, da auch seine Tiefe verhältnismäßig gering ausfällt.

---

2,6

## Kofferraum-Variabilität

Die Variationsmöglichkeiten beschränken sich auf geteilt umklappbare Rücksitze, der Mechanismus funktioniert einfach, nur das Entriegeln gestaltet sich manchmal etwas umständlich.

⊖ Für kleine Gepäckstücke fehlen im Kofferraum Ablagen oder Fächer. Bei vorgeklappter Rückbank stört eine Stufe am Boden, man kann nicht so einfach Ladung vorschieben.

## 2,3

## INNENRAUM

## 2,5

## Bedienung

Man braucht etwas Eingewöhnungszeit, um alle Schalter und Knöpfe zu verstehen, dann aber lässt sich der Auris ziemlich gut bedienen. Mit dem Facelift hat Toyota auf einige Kritikpunkte reagiert, so kann man jetzt mit einem Lenkradknopf durch den Bordcomputer schalten und alle vier Fensterheber verfügen über abwärts- und aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

**+** Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, die wichtigsten Funktionen zu Licht und Wischer sind in den beiden Lenkstockhebeln integriert. Die Schaltung liegt optimal zur Hand, auch die Pedale sind gut angeordnet. Der serienmäßige Bordcomputer informiert u.a. über den Verbrauch; zwei grüne Pfeile zwischen den Instrumenten geben Schalteempfehlungen für spritsparendes Fahren. Radio und Navigation sind in optimaler Höhe angeordnet, ebenso die Regler für die Heizung und Lüftung. Die weißen Beschriftungen auf den dunklen Schaltern (Radio, Navigation, Klimatisierung) sind nun besser ablesbar. Es gibt vorne wie hinten zahlreiche praktische Ablagen.

**-** Zwar liegen Tacho und Drehzahlmesser optimal im Blickfeld, aber die Kontrollleuchten dazwischen können bei Sonnenschein kaum erkannt werden. Das Handschuhfach hat keine brauchbare Beleuchtung. Der Handbremshebel ist ungünstig weit hinten und steil angebracht. Die Höheneinstellung für den Fahrersitz ist schwergängig. Hinten fehlen Leseleuchten. Für das Radio/Navi gibt es keinen Lautstärkenregler-Drehknopf, sondern nur Tasten. Wenn man diese nicht richtig trifft, wechselt man versehentlich den Sender/Track. Auch ist eine schnelle Änderung der Lautstärke damit nicht möglich.



**Der Innenraum zeigt sich mit guter Verarbeitungsqualität und Funktionalität. Es besteht aber weiterhin noch Raum für Verbesserungen.**

## 1,6

## Raumangebot vorne\*

**+** Auf den Vordersitzen finden auch große Personen über 1,90 m bequem Platz. Ihnen steht eine großzügige Innenbreite zur Verfügung, so dass sich insgesamt ein großes Raumgefühl ergibt.

## 2,7

## Raumangebot hinten\*

Personen bis zu einer Größe von 1,85 m können hinten bequem sitzen.

**+** Auch hier stellt der Auris viel Innenbreite zur Verfügung, man hat ein großzügiges Raumgefühl. Wie in dieser Klasse üblich ist die Rückbank aber nur für zwei Erwachsene ausgelegt, für drei nebeneinander wird es eng.



**Die hinteren äußeren Sitzplätze bieten für Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.**



## 2,6 KOMFORT

### 2,4 Federung

⊕ Die Abstimmung des Fahrwerks ist Toyota recht gut gelungen, die Federung zeigt sich tendenziell straff, aber insgesamt ausgewogen. Lange wie kurze Unebenheiten werden gut abgefedert, auch auf welliger Fahrbahn ergibt sich kaum Stuckerneigung. Ebenso schluckt das Fahrwerk kleine Vertiefungen wie Kanaldeckel und Querrillen ordentlich, die Insassen werden nicht durchgeschüttelt. Der Auris liegt angemessen auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft, nur die Seitenneigung fällt etwas ausgeprägter aus. Vollbeladen erhöht sich der Komfort, das Auto schwingt aber bei Bodenwellen etwas mehr nach.

### 2,8 Sitze

Die Lehnen der Vordersitze sind etwas kurz geraten. Die Sitze bieten bei schnellen Kurven gerade passablen Seitenhalt.

⊕ Die Sitzposition für den Fahrer ist gut, die Sitze sind gut gefedert, nicht zu straff und nicht zu weich. Für alle vier Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Rückbank bietet den Passagieren kaum Seitenhalt, die Sitzlehnen und -flächen sind kaum ausgeformt.

### 2,3 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Geräuschniveau bleibt bis 130 km/h recht niedrig. Der Motor ist akustisch stets präsent, aber nicht störend. Fahr- und Windgeräusche sind gut gedämmt.

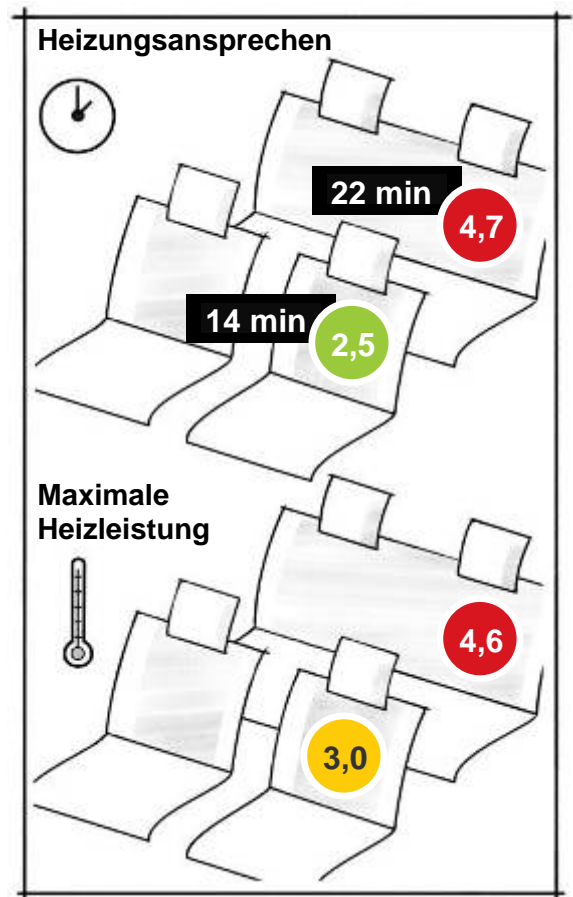
### 2,8 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und zeigt eine ordentliche Heizwirkung.

⊕ Die Klimaautomatik gibt es serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können ihre gewünschte Temperatur separat vorwählen. Die Luftverteilung kann manuell leider nur in bestimmten Kombinationen vorgewählt werden.

⊖ Hinten spricht die Heizung bei sehr kühlen Temperaturen nur verspätet an und braucht sehr lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

---

### 3,2 Fahrleistungen\*

Der kleine 1,4-l-Turbodiesel hat es mit dem Auris nicht leicht, der Motor schlägt sich aber recht wacker. Nur unter 2.000 U/min. fehlt ihm die nötige Durchzugskraft. Darüber zeigt er ordentliche Elastizitätswerte, selbst im fünften und sechsten Gang. Dreht man die Gänge aus, können zufriedenstellende Beschleunigungswerte erzielt werden.

---

### 2,3 Laufkultur

⊕ Der 1,4-l-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich recht vibrationsarm und kultiviert. Bei höheren Drehzahlen wird er etwas lauter, Brummen oder Dröhnen verkneift er sich aber.

---

### 2,0 Schaltung

⊕ Das Sechsganggetriebe bietet kurze Schaltwege und lässt sich präzise und direkt schalten. Auch schnelle Gangwechsel sind kein Problem, man muss aber exakt treffen, sonst hakt es. Das einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, der Gang ist mit einem Ring am Schaltknauf gesichert, wodurch ein versehentliches Verschalten verhindert wird. Die Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über ökologisch sinnvolles hoch- und runterschalten.

---

### 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des kleinen Motors, die Ganganschlüsse sind stimmig, erlauben eine gute Beschleunigung und auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn noch moderate Drehzahlen. Allerdings ist der Drehzahlssprung zwischen fünften und sechsten Gang etwas klein geraten.

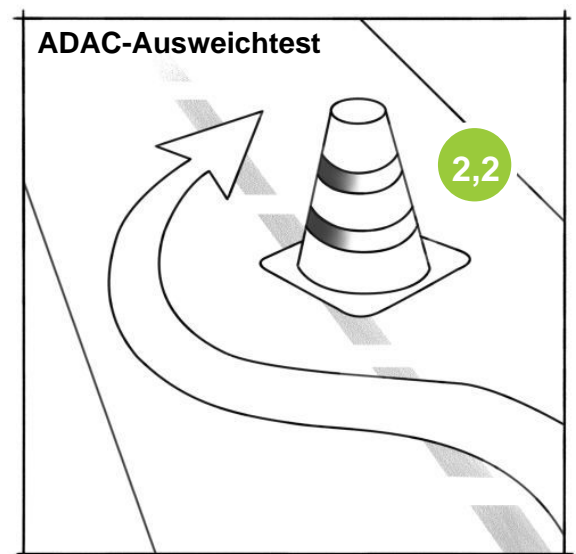
---

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Auris ist gut, auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er einwandfrei seine Spur. In kritischen Fahrsituationen (z.B. schnelle Ausweichmanöver) unterstützt das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle bei beherztem Gasgeben ein. Beim ADAC-Ausweichtest bleibt der Auris gut beherrschbar, das VSC regelt effizient und reduziert die Untersteuerneigung, so dass die Spur gehalten wird.



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

⊕ In schnellen Kurven zeigt sich der Auris agil, er fährt bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral, neigt im Grenzbereich aber zu leichtem und gut beherrschbarem Übersteuern - auch hier greift die serienmäßige elektronische Stabilitätskontrolle (VSC) ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten spürbar, allerdings verhindert das VSC ein übersteuern.

---

2,5

## Lenkung\*

Mit 11,2 m fällt der Wendekreis nur durchschnittlich aus. Die Direktheit der Lenkung ist zufriedenstellend, sie liefert einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn.

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie ist recht präzise und verlangt beim Rangieren wenig Kraftaufwand.

---

1,4

## Bremse

⊕ Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Sie verzögert den Auris im Schnitt innerhalb von 34,5 m von Tempo 100 bis zum Stillstand (zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16), dabei zeigt sie auch bei hoher Beanspruchung praktisch kein Fading.

⊖ Beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten wird das Heck allerdings unruhig, da der Auris vorne tief eintaucht und hinten deutlich ausfedert.

---

2,4

## SICHERHEIT

---

2,8

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Auris verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSC) und über einen Bremsassistenten.

⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die bei geöffneten Türen den Verkehr warnen würden, sind nicht vorhanden. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

---

2,4

### Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne wie hinten durchschnittlich. Nur die Insassen auf den vorderen Sitzplätzen werden optisch und akustisch zum Ansnallen ermahnt, für die Rückbank fehlt diese Funktion.

⊕ Der Auris erreicht beim EuroNCAP Crashtest alle fünf möglichen Sterne (Test 2006). Serienmäßig sind Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer vorhanden. An den stabilen Außentürgriffen kann man hohe Zugkraft anbringen, so lassen sich nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,60 m gute Sicherheit.

## 2,0 Kindersicherheit

Die Rückbank ist nur für zwei Kindersitze geeignet, der mittlere Sitz ist zu schmal und ungünstig geformt.

⊕ Kindersitzsysteme können auf der Rückbank sicher befestigt werden. Auf den Außenplätzen der Rückbank gibt es Isofix-Halterungen; Gurtgeometrie und Sitzanordnung fallen günstig aus. Auf dem Beifahrersitz können rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden, da sich der rechte Frontairbag deaktivieren lässt. Die hinteren Fenster verfügen über einen zuverlässig arbeitenden Einklemmschutz. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Auris gute 37 Punkte und damit vier von fünf Sternen.

## 2,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgänger-crash nach EuroNCAP-Norm kann der Auris 21 Punkte und drei Sterne verbuchen - das ist ein ordentliches Ergebnis. Der mittlere Bereich der Motorhaube ist weniger gefährlich, recht hart sind die Randbereiche seitlich und vorne.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

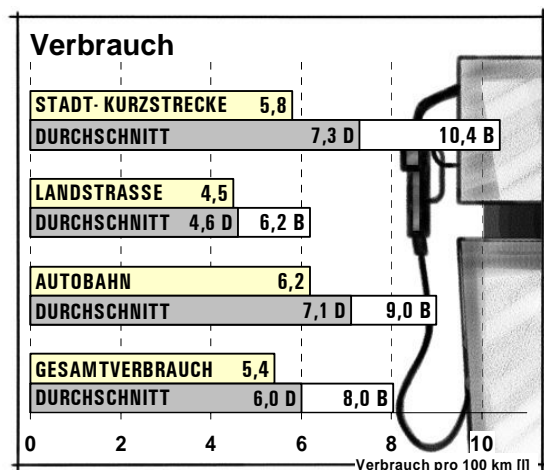
### 2,9 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Toyota Auris mit dem 1,4-l-Dieselmotor liegt bei 5,4 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 142 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das für 31 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,8 l, außerorts bei 4,5 l und auf der Autobahn bei 6,2 l Diesel pro 100 km.

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht niedrig, keine Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig. Auch die Stickstoffoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind nicht zu hoch. Somit reicht es für 44 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe.

Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kann der Auris damit ansehnliche 75 Punkte und somit vier von fünf Sternen erzielen.



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



---

**2,6**

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

**1,6**

### Betriebskosten\*

**+** Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Auris günstig ausfällt, halten sich die Ausgaben hier in Grenzen.

**3,0**

### 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.

**2,7**

### Wertstabilität\*

Dem Auris wird ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert, leider fehlen ihm noch besondere Spritsparmaßnahmen wie ein Batteriemanagement oder ein Start-Stopp-System.

**3,4**

### Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Anschaffungspreis von 20.800 Euro ist der Auris kein Schnäppchen, seine Serien-Ausstattung enthält aber schon alles Nötige. Vor allem bei der Sicherheit lässt sich Toyota nicht lumpen, ESP und zahlreiche Airbags sind grundsätzlich an Bord.

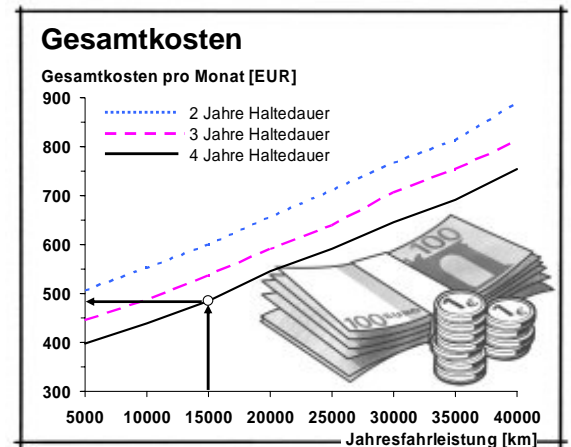
**1,7**

### Fixkosten\*

**+** Ungewöhnlich: für einen Diesel fallen die festen jährlichen Kosten recht günstig aus. Die Steuer liegt bei 147 Euro pro Jahr. Haftpflicht- und Vollkasko-Versicherung sind niedrig, nur die Teilkasko-Einstufung liegt vergleichsweise hoch.

## 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Aufwendungen für den Auris 1.4 D-4D im Umfeld seiner Klasse, dann bewegt er sich im Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 485 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.33	1.6	1.4 D-4D	2.0 D-4D	2.2 D-CAT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1329	4/1598	4/1364	4/1998	4/2231
Leistung [kW(PS)]	73(99)	97(132)	66(90)	93(126)	130(177)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	128/3800	160/4400	205/1800	310/1800	400/2000
0-100 km/h[s]	13,1	10,2	12,0	10,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	195	175	195	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	7,0 S	5,4 D	5,8 D	6,5 D
CO2 [g/km]	136	154	127	138	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/16	14/20/16	15/13/21	15/19/22	15/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	60	100	147	226	286
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	479	529	457	522	611
Preis [Euro]	17.400	19.500	19.000	22.100	26.700

### 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	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)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>8,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,8/ 4,5/ 6,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	127g/km / <b>142g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4245/1760/1515 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1335 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>315 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>1015 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im 1. Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>103 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>67 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>267 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>485 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/21
Grundpreis	20.800 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 Auris 1.4 D-4D Life+ (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	850 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nur Notrad)	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD-MP3-Player)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	950 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

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

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

**ADAC** autotest