



## Toyota Verso-S 1.33 Start&Stop Life

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagen-Klasse (73 kW / 99 PS)

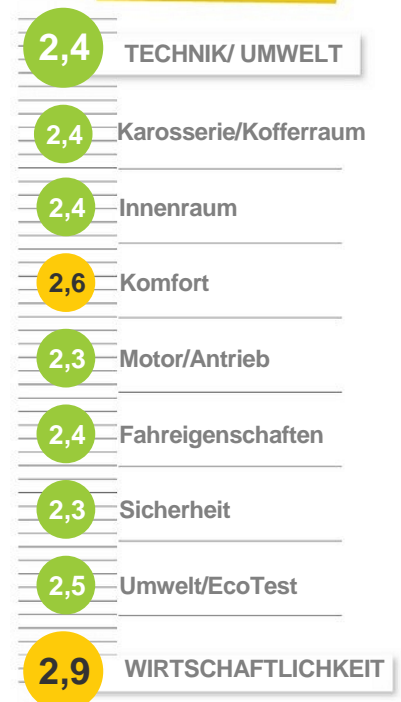
**T**oyota schickt einen neuen Mini-Van ins Rennen um die Gunst der Käufer: Den Verso-S. Im Test tritt die Benzin-Variante mit 73 kW/99 PS an. Der kleine Vierzylinder sorgt für angemessene Fahrleistungen, auch wenn seine Elastizität nicht die beste ist. Der Verbrauch ist dabei akzeptabel. Seine Laufkultur ist einwandfrei. Das Fahrwerk ist auf Komfort ausgerichtet und sicher abgestimmt. Im Innenraum geht es geräumig zu - freilich für Kleinwagenverhältnisse. Aber zwei Erwachsene mit zwei Kindern reisen samt Gepäck bequem. Sie können sich dank sieben Airbags und VSC (elektronisches Stabilitätsprogramm) sicher fühlen und an der umfangreichen Komfortausstattung erfreuen. Ab 17.420 € kann man den Mini-Van als Benziner in der Life-Ausstattungsvariante erwerben. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C3 Picasso, Hyundai ix20, Opel Meriva.

**+** angenehmes Platzangebot, großer/praktischer Kofferraum, niedrige Werkstatt-/Reifenkosten, gute Kindersicherheit

**-** teure Vollkasko-Versicherung, hohe Betriebskosten



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, sie ist sauber gefertigt, die Spaltbreiten an Türen und Klappen verlaufen gleichmäßig schmal. Unangenehm fallen nur unsauber geschweißte Fensterrahmen auf. 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 manches hochwertiger aussieht als es wirklich ist. Hartplastik dominiert den Innenraum. 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. 435 kg Zuladung sind nicht üppig, gehen aber absolut in Ordnung. Auf dem Dach sind 70 kg Last 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. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das kann nur bei kleinen Beschädigungen weiterhelfen. Der Unterboden ist stark zerklüftet, auch an der Unterseite des Motorraums ist nur eine winzige Abdeckung vorhanden. Somit lassen sich verbrauchserhöhende Luftwirbel kaum vermeiden.

## Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie fällt nur mäßig aus, das Heck kann man recht gut abschätzen, die Front weniger. Immerhin hat man durch die leicht erhöhte Sitzposition einen recht guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der Verso-S noch zufriedenstellend abschneiden, die breiten C-Säulen erschweren die Sicht nach schräg hinten, die versenkbaren Kopfstützen sind jedoch von Vorteil. Toyota verbaut nur einen Scheibenwischer vorne, der aber dank Gelenken sinnvoll wischt, nur die Wischfeldgröße könnte gerade oben links größer sein. Die Halogenscheinwerfer beleuchten die Straße gleichmäßig, aber etwas schwach - Xenonlicht gibt's leider auch gegen Aufpreis nicht. Eine Rückfahrkamera liefert Toyota aufpreisfrei mit, auf Wunsch kann man zusätzlich Parksensoren am Heck ordern. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar.

⊖ Das Sichtfeld des Innenspiegels dürfte großzügiger ausfallen.

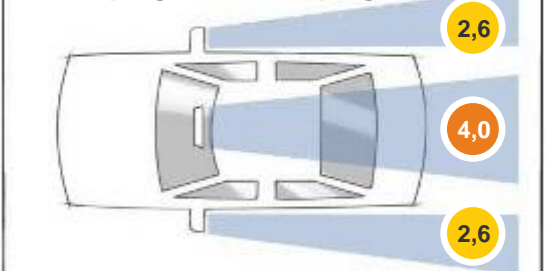


Versenkbare Kopfstützen verbessern zwar die Sicht, allerdings die breiten Dachsäulen erschweren den Blick nach schräg hinten.

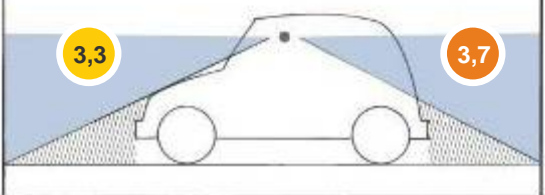
## Rundumsicht



## 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.

2,0

## Ein-/Ausstieg

⊕ Der Türschweller ist angenehm niedrig und nicht zu voluminös, ebenso befindet sich die Sitzfläche in praktischer Höhe - so gestaltet sich das Ein- und Aussteigen vorn bequem, zudem die Türausschnitte groß und hoch sind. Auch hinten kann man gut zusteigen, da die Sitzbank relativ hoch und die Türausschnitte groß sind. Die Türarretierungen sind ausreichend 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. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

1,6

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum fasst im Normalfall 315 l. In der Reserveradmulde stehen zusätzlich etwa 25 l zur Verfügung. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 680 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann über einen weiten Bereich bis unter das Dach beladen werden, weil die Heckklappe recht steil steht.



**Der Kofferraum mit 315 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse durchschnittlich. Konkurrenten wie z.B. Opel Meriva (355 l) oder Hyundai ix20 (385 l) bieten mehr Platz fürs Gepäck.**

1,8

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, schwingt sehr hoch (1,87 m) und gibt eine große Öffnung frei. Die Ladekante außen beträgt 63 cm, damit fällt das Einladen leicht. Wenn man weniger Kofferraumhöhe benötigt, kann man dank des verstellbaren Laderaumbodens die innere Ladekante von gut 10 cm auf praktisch null reduzieren, wodurch sich das Ausladen sehr einfach gestaltet. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch wenn sich die Grundfläche nach hinten etwas zuspitzt. Die Zugänglichkeit des Gepäckabteils ist gut, man sollte jedoch auf seinen Kopf achten, damit man der Hutablage nicht zu nahe kommt. Schwach fällt die Kofferraumbeleuchtung aus, Toyota sollte noch eine zweite kleine Lampe verbauen.

2,5

## Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt klappen. Das gelingt sehr bequem, weil der Mechanismus leichtgängig funktioniert, die Kopfstützen eingesteckt bleiben können und die Sitzfläche sich automatisch absenkt - eine gelungene Konstruktion. Entriegelt wir von vorn an der Sitzlehne oder über separate Hebel im Kofferraum.

⊖ Für kleine Gepäckstücke fehlen im Kofferraum Ablagen oder Fächer; es gibt nur zwei Verzurrösen und das Fach unter dem Kofferraumboden (Reserveradmulde).

## 2,4 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

**+** Die Funktionen im Verso-S lassen sich leicht steuern, man benötigt nur eine kurze Eingewöhnungszeit. Das Bedienkonzept enthält keine besonderen Innovationen, aber auch keine neuartigen Herausforderungen. 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 und das Zündschloss sind gut angeordnet. Dem Zündschloss würde aber eine Suchbeleuchtung gut tun. Die Instrumente sind groß, gut ablesbar und klar gezeichnet. Der serienmäßige Bordcomputer informiert u.a. über den Verbrauch. Radio und Navigation sind in optimaler Höhe angeordnet. Auch die Heiz- und Klimaanlage ist gut platziert, die Bedienung per Drehring ist aber etwas plump. Es gibt vorn wie hinten zahlreiche praktische Ablagen.

**-** Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung. Hinten fehlen Leseleuchten. Auf der Beifahrerseite fehlt dem elektrischen Fensterheber ein Einklemmschutz und damit verbunden die Aufwärtsautomatik. Die Umluftfunktion der Lüftung schaltet nicht selbständig nach einer gewissen Betriebsdauer ab, was ein vorzeitiges Ermüden der Insassen verhindern könnte. Die hinteren Fenster müssen gekurbelt werden. Die Bedienelemente der Sitzeinstellung könne teils nur schwer erreicht werden, die Höheneinstellung ist schwergängig.



**Die Funktionalität ist ordentlich, die Verarbeitungsqualität des Innenraums befindet sich auf durchschnittlichem Niveau. In beiden Punkten besteht noch Raum für Verbesserungen.**

### 2,0 Raumangebot vorne\*

**+** Auf den Vordersitzen finden auch große Personen bis 1,90 m bequem Platz, vor allem die Kopffreiheit ist äußerst üppig bemessen. Ihnen steht eine großzügige Innenbreite zur Verfügung, so dass sich insgesamt ein angenehmes Raumgefühl ergibt.

### 3,1 Raumangebot hinten\*

Der Verso-S verfügt auf der Rückbank über zwei vollwertige und einen schmalen Sitzplatz. Personen bis zu einer Größe von 1,80 m können hinten bequem sitzen (Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt). Limitierend ist hier die Beinfreiheit. Dank der hohen Karosserie hat man ein angenehmes Raumempfinden.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.**

## 2,6 KOMFORT

### 2,1 Federung

⊕ Die Abstimmung des Fahrwerks ist Toyota recht gut gelungen, die Federung zeigt sich ausgewogen und komfortorientiert. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie etwas nach. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden gut absorbiert und belästigen die Insassen kaum. Auch auf welliger Fahrbahn ergibt sich kaum Stuckerneigung. Die Aufbaubewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen - freilich ist der Verso-S nicht für sportliche Fahrweise abgestimmt, was man auch an der eher ausgeprägten Seitenneigung merkt. Für komfortables und entspanntes Reisen eignet er sich aber sehr gut. Vollbeladen bleibt der Komfort, das Auto schwingt aber bei Bodenwellen mehr nach.

### 2,8 Sitze

Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung, er lässt sich unterschiedlichen Staturen recht ordentlich anpassen. Die Konturen der Sitzflächen und Lehnen vorne fallen zufriedenstellend aus, ebenso der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Die Sitze sind vorne wie hinten ordentlich gefedert, eine besondere Feinabstimmung der Druckzonen darf man freilich nicht erwarten. Hinten fehlt es an Seitenhalt, die Rückbank ist kaum konturiert. Die Sitzposition ist aber gut, selbst Erwachsene haben noch genug Oberschenkelunterstützung.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

### 2,6 Innengeräusch

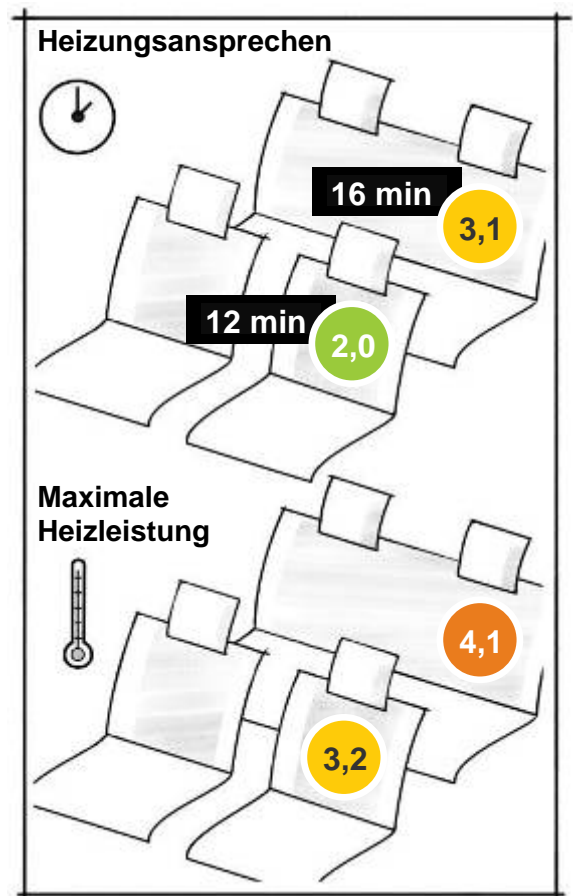
Der gemessene Geräuschpegel bewegt sich bei 130 km/h mit 70 dB(A) im zufriedenstellenden Bereich. Der Motor ist stets präsent, aber nicht wirklich störend. Die Wind- und sonstigen Fahrgeräusche halten sich im Hintergrund.

### 3,1 Klimatisierung

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

Heizansprechen und -wirkung des Verso-S sind durchschnittlich. Vorn ist eine Raumtemperatur von 22° C zwar schon nach guten 12 Minuten erreicht, auf den hinteren Plätzen muss man sich aber vier Minuten länger gedulden. Die maximale Heizwirkung ist vor allem im Fond verbesserungswürdig.

⊖ Fahrer und Beifahrer können ihre gewünschte Temperatur und Luftverteilung nur gemeinsam vorwählen. Die Luftverteilung kann nur in bestimmten Kombinationen vorgewählt werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,4 Fahrleistungen\*

⊕ Verblüffend gut beschleunigt der Verso-S mit seinem kleinen 1,3 Liter-Benziner. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 7,8 Sekunden. Bei den Elastizitätsmessungen kann er aber nicht vollends überzeugen. Vor allem im sechsten Gang wirkt er sehr schlapp.

---

### 2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft in jedem Drehzahlbereich recht vibrationsarm und kultiviert. Erst ganz am Ende des Drehzahlbands beginnt er leicht zu dröhnen. So hohe Drehzahlen werden aber im Alltagsbetrieb kaum eingesetzt.

---

### 2,2 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 Schaltknopf gesichert, wodurch ein versehentliches Verschalten verhindert wird. Die Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über ökologisch sinnvolles hoch- und runterschalten.

---

### 2,3 Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung des Getriebes dürfte länger gewählt sein. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang bereits mit 3.600 Touren.

⊕ Die engen Abstufungen der sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des kleinen Motors, die Ganganschlüsse sind stimmig und erlauben eine gute Beschleunigung.

---

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Verso-S 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 Verso-S einwandfrei beherrschbar, das VSC regelt effizient und verhindert Schleudern oder gar ein Kippen, so dass die Spur gehalten wird.

## 2,2 Kurvenverhalten

⊕ In schnellen Kurven zeigt sich der Verso-S recht agil, er fährt bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral bis leicht untersteuernd - auch hier greift im Grenzbereich die serienmäßige elektronische Stabilitätskontrolle (VSC) ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten etwas, allerdings verhindert das VSC ein übersteuern.

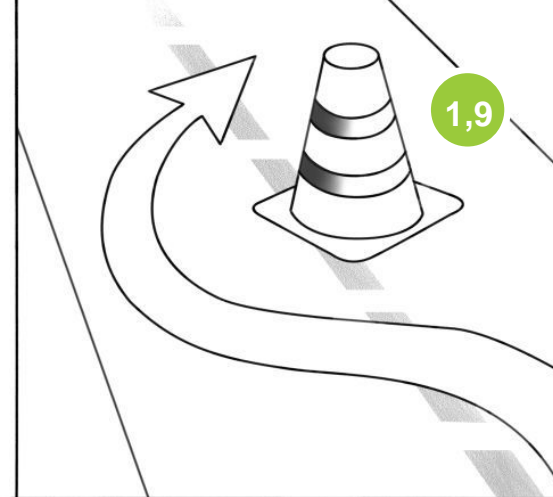
## 2,9 Lenkung\*

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.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,6 m für einen Kleinwagen zu groß aus.

### 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 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Verso-S durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Bridgestone Ecopia EP25 der Dimension 185/65 R15 88H). Die Bremsanlage zeigt sich standfest und selbst bei hoher Beanspruchung ohne Nachlassen. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Verso-S verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSC) und über einen Bremsassistenten. Ein Motorstart ist nur bei gedrückter Kupplung möglich, so wird ein versehentliches Anfahren beim Motoranlassen verhindert.

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

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist von einem guten Abschneiden auszugehen, weil beispielsweise Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer vorhanden sind. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, wodurch das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Aufprall verringert wird.

Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. Die Bügel-Außentürgriffen können gut umfasst werden, so lassen sich nach einem Unfall hohe Zugkräfte an den Türen aufbringen.

– Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,65 m gute Sicherheit, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend. Warndreieck und Verbandskasten werden unter dem Kofferraumboden verstaut und sind somit bei beladenem Fahrzeug nicht erreichbar.

## 1,8 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 und Ankerhaken; Gurtgeometrie und Sitzanordnung fallen günstig aus. Die hinteren Gurtschlösser sind verwechslungssicher. Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze montiert werden, da sich der rechte Frontairbag deaktivieren lässt. Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm gibt es noch nicht.

– Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich zu einfach und deshalb auch von Kindern deaktivieren.

## 3,0 Fußgängerschutz

Ein Fußgängercrashtest nach EuroNCAP-Norm wurde noch nicht durchgeführt. Der Verso-S verfügt über keine besonderen Funktionen zum Schutz von Fußgängern. Jedoch befinden sich im direkten Bereich unter der Motorhaube keine harten Bauteile. Dadurch sollte der Bereich der Motorhaube unkritisch sein. Lediglich an den Rändern, also im Bereich der Kotflügel und des Scheibenrahmens ist mit einer höheren Belastung zu rechnen. Unterm Strich sollte ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt werden können.

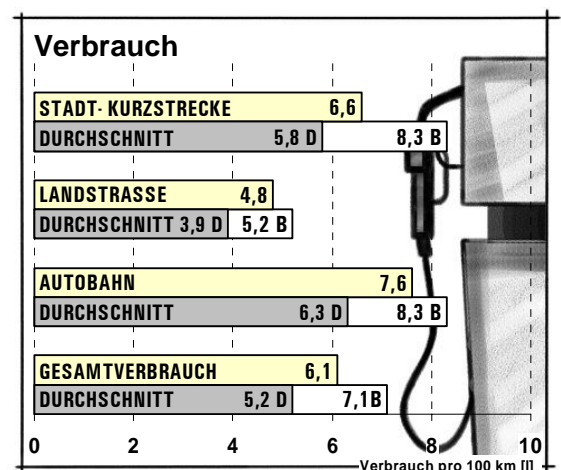
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Toyota Verso-S mit dem 1,3-l-Benzinmotor liegt bei 6,1 l Benzin alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 140 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das für 23 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,6 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei 7,6 l Benzin pro 100 km.

### 1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Somit reicht es für 47 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kann der Verso-S damit 70 Punkte erzielen und erreicht somit gerade ein Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC EcoTest.



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



## 2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,5 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

- Ein nur durchschnittlicher Verbrauch von teurem Superkraftstoff führt zu hohen Betriebskosten.

### 1,6 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. Eine Steuerkette im 1,33-Liter Ottomotor macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

+ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

- Die jährlichen Serviceabstände erhöhen die Anzahl der Werkstattaufenthalte.

### 2,1 Wertstabilität\*

+ Dem Verso-S wird eine gute Wertstabilität prognostiziert. Er ist neu auf dem Markt, wodurch innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Nachfolger zu rechnen ist.

### 3,4 Kosten für Anschaffung\*

17.420 € kostet der Verso-S 1.33 Start & Stop Life in Grundausstattung. Er ist dann aber bereits komplett ausgestattet - das ADAC Standard-Ausstattungs-niveau ist in Grundausstattung erreicht.

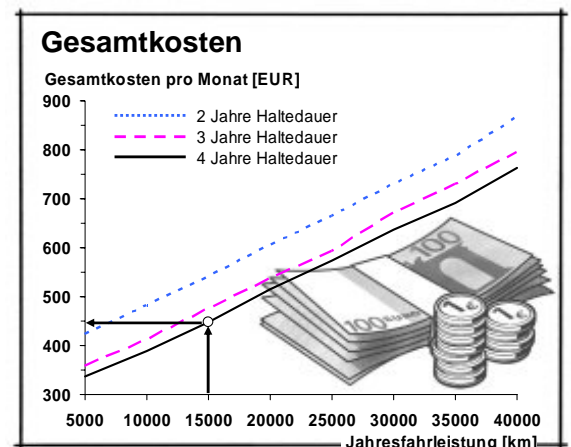
### 3,6 Fixkosten\*

+ Die Kfz-Steuer ist mit einem Jahresbeitrag von 38 € sehr günstig. Auch die Kfz- Haftpflichtversicherung zeigt sich sehr erschwinglich.

– Die Kfz-Vollkaskoversicherung ist beim Verso-S unerklärlich hoch.

### 2,9 Monatliche Gesamtkosten\*

Die tatsächlichen monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld. Hohen Betriebskosten stehen niedrige Werkstatt- und Reifenkosten gegenüber. Ein guter prozentualer Werterhalt wird durch einen durchschnittlichen Anschaffungspreis relativiert. Auch die Fixkosten sind durchschnittlich hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 448 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.33	1.4 D-4D
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1329	4/1364
Leistung [kW(PS)]	73(99)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	125/4000	205/1800
0-100 km/h[s]	13,3	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	4,8 D
CO2 [g/km]	127	113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/17	17/24/17
Steuer pro Jahr [Euro]	42	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	451	450
Preis [Euro]	14.950	17.300

### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1329 ccm
Leistung	73 kW (99 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	125 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/65R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,65 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>7,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,0 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,6 / 4,8 / 7,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	125g/km / <b>140g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3990/1695/1595 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1110 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>315 l/680 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/800 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	<b>685 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Start-Stop-System	470 Euro <sup>o</sup>
Rückfahrkamera	Serie
Automatikgetriebe	1.275 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	290 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (+ Fernbedienung)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	660 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro
Panorama-Glasedach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>138 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>38 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>75 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>197 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>448 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/17
Grundpreis	17.420 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.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

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

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