



Toyota Avensis 1.8 Life Multidrive S

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (108 kW / 147 PS)

Toyota hat seinem Mittelklasse-Modell Avensis eine Überarbeitung genehmigt, die man auf den ersten Blick nur schwer erkennt. Außen sind Lichter und Stoßfänger modifiziert, der Innenraum zeigt sich nahezu unverändert. Die Verarbeitung ist auf einem guten Niveau, die verwendeten Materialien aber nur Durchschnitt in dieser Fahrzeugklasse. Der Testwagen wurde von einem 1,8-l- Benzinmotor mit 147 PS angetrieben. In Kombination mit dem stufenlosen CVT-Getriebe (Multidrive S) können passable Fahrleistungen realisiert werden. Allerdings ist das Getriebe nicht jedermanns Sache, es reagiert sehr sensibel auf Gasbefehle und wählt oft Übersetzungen mit recht hohen Drehzahlen. Überzeugen kann der Avensis mit seiner umfangreichen Serien- und Sicherheitsausstattung. Allerdings müssen für die Limousine Life mit dem Multidrive S-Getriebe mindestens 27.150 Euro aufgewendet werden. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Honda Accord, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, Peugeot 407, Renault Laguna, Volvo V50, VW Passat.

+ gutes Raumangebot vorn, großer Kofferraum, sicheres Fahrwerk, sehr gute Bremswirkung

- niedrige Kopfstützen hinten



ADAC-URTEIL



2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

Die Motorhaube wird unüblich von einem Stab gehalten und nicht durch eine Gasdruckfeder. Auch die Tankdeckelbedienung ist etwas umständlich - der Verschluss ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, die Klappe kann ausschließlich von innen, elektrisch entriegelt werden.

⊕ Das Finish der Karosserie hinterlässt einen guten Eindruck. Die Anbauteile passen und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Auch der Innenraum zeugt von einer soliden Verarbeitung - die verwendeten Materialien sind sachlich und unauffällig gehalten. Weniger schön ist, dass die verbauten Kunststoffe recht kratzempfindlich sind. Positiv hingegen fallen die zweifach gegen Schmutz abgedichteten Türausschnitte auf. Zudem werden die lackierten Schweller durch Kunststoffleisten vor Kratzern geschützt. Motor und Unterboden sind aerodynamisch optimiert, das senkt den Verbrauch und der Motor ist besser gegen eindringenden Schmutz geschützt. Die tatsächlich mögliche Zuladung fällt beim Testwagen mit 590 kg sehr großzügig aus. Auf dem Dach dürfen 78 kg transportiert werden.

⊖ Stoßfänger und Türen sind ohne Schutzleisten und damit vor kleinen Remplern oder in engen Parklücken ungeschützt. Es steht nur ein Reifenreparaturset bereit, immerhin liefert Toyota Wagenheber und Radschraubenschlüssel mit, so dass man Reifen auch selbst wechseln kann.

2,5

Sicht

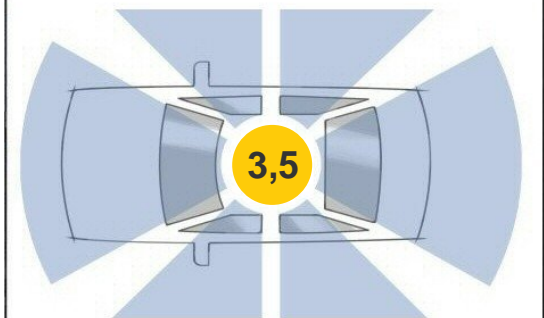
Insgesamt ist die Karosserie recht unübersichtlich, besonders das Heck lässt sich schlecht abschätzen. Absolut empfehlenswert sind die optionalen Parksensoren (im Testfahrzeug nicht vorhanden). Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der weit oben positionierten Heckscheibe schlecht erkennbar - Abhilfe leistet hier die Rückfahrkamera. Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld und auch die Außenspiegel ermöglichen nur einen zufriedenstellenden Blick nach hinten. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Avenis zufriedenstellend ab, besonders die breiten C-Säulen schränken das Sichtfeld ein.

⊕ Das Tagfahrlicht sorgt für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer. Bei Dunkelheit leuchten die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer die Fahrbahn sehr gut aus und lenken in Kurven mit. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab (Funktion abschaltbar).

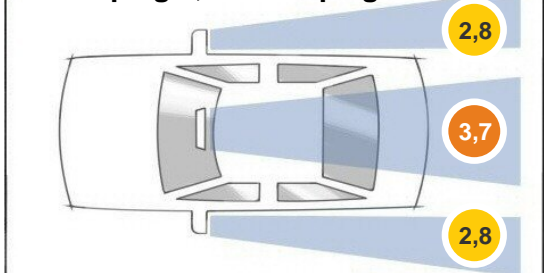


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

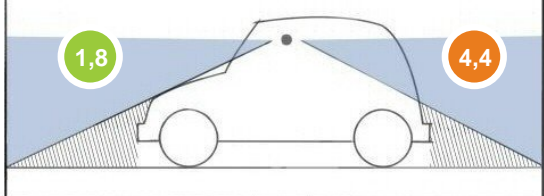
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 Außenspiegel sind beheizt und der linke Spiegel besitzt einen asphärischen Bereich - dadurch sind Objekte im toten Winkel besser zu erkennen. Durch die leicht abfallende Motorhaube kann der Fahrer tief liegende Hindernisse vor dem Fahrzeug besser erkennen. Die Scheibenwischer weisen eine gute Wischwirkung auf.

➖ Parksensoren gibt es im Park- und Cargo-Paket nur für hinten. Zusätzlich können Parksensoren auch einzeln für Front oder Heck geordert werden.

2,9

Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug lässt sich über eine praktische Funkfernbedienung entriegeln und sinnvoll dimensionierte Türausschnitte geben den Einstiegsbereich frei. Die Schweller sind in einer günstigen Höhe angebracht und auch die vorderen Sitze weisen eine praxisgerechte Position auf. Allerdings beeinträchtigen der breite Schweller und die flach verlaufende Dachlinie das Ein- und Aussteigen. Hinten steigt man ebenfalls recht bequem ein und aus.

➕ Es sind für alle außen sitzenden Insassen Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich, da das Fahrzeug sich bei offenen Türen oder offener Heckklappe nicht abschließen lässt.

1,4

Kofferraum-Volumen*

➕ Üblicherweise fasst der Kofferraum gute 485 l. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen auf gute 875 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 485 l Volumen kann der Kofferraum des Avensis absolut überzeugen.

3,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich über einen elektrischen Taster leicht öffnen und schließen. Das Ladeabteil weist ein praktisches Format auf und lässt sich recht zufriedenstellend nutzen. Zum Einladen muss das Gepäck über die 70 Zentimeter hohe Ladekante gehoben werden. Die innere Bordwand weist mit rund 15 Zentimeter eine durchschnittliche Höhe auf.

➖ Aufgrund der Karosserieform fällt die Ladeöffnung ungünstig aus und ist beim Einladen sperriger Gegenstände hinderlich. Zudem wird die Zugänglichkeit durch die Öffnung beeinträchtigt, besonders wenn man ganz nach vorn muss. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen stört eine Stufe am Boden.

2,5

Kofferraum-Variabilität

➕ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Bedienung hierfür einfach. Es befindet sich eine praktische Durchladeeinrichtung für lange Gegenstände in der Rücksitzlehne. Unter dem Kofferraumboden sind einige Fächer in der Reserveradmulde. Zudem gibt es vier stabile Hacken zur Ladegutsicherung.

➖ Leider fehlen Ablagen oder Netze, um kleines Gepäck zu fixieren - ein simples Gummiband an der rechten Seite reicht nicht aus. Die Bügel der Kofferraumklappe ragen weit in den Kofferraum hinein, wenn dieser voll ist, drücken sie auf das Gepäck.

Das Zündschloss ist unbeleuchtet und im Lenkstock angebracht. Auch der Lichtschalter ist im Lenkstockhebel positioniert. Die Drehschalter der Klimaanlage und des Radios sind glatt und flach, dadurch können diese schlecht bedient werden. Die Tankklappenentriegelung, der ESP- und der ASR-Schalter sind weit unten im Armaturenbrett positioniert.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar. Der Scheibenwischer wird auf Wunsch sensorgesteuert. Die Außenspiegel lassen sich über einen praxisgerechten Schalter elektrisch einstellen. Der Lichtschalter befindet sich im Lenkstockhebel - alternativ wird das Licht auch vom Lichtsensor gesteuert. Die Nebelleuchtschalter sind im gleichen Hebel untergebracht und der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Insgesamt lassen sich die Rundinstrumente gut ablesen, allerdings sind die grob gepixelten Displays nicht mehr zeitgemäß. Auch die Darstellung des Kraftstofffüllstandes fällt eher grob aus und die Darstellung der Motortemperatur ist etwas unübersichtlich. Der Tempomat wird über einen zusätzlichen Schalter am Lenkrad aktiviert. Das Multimedia-Audiosystem (Toyota Touch) inkl. Rückfahrkamera zeigt sich praxisgerecht angeordnet und lässt sich einfach, durch Berührung bedienen. Zudem können Einstellungen vom Radio auch am Lenkrad vorgenommen werden. Auf Wunsch gibt es ein Navigationssystem (Toyota Touch&Go), dass ebenfalls in dem Touch-Display bedient wird und zuverlässig arbeitet. Auch das Klimaanlagebedienteil ist nicht zu niedrig positioniert und überschaubar aufgebaut. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab. Alle Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Vorn sind einige, zum Teil praktische Ablagen. Das Handschuhfach ist recht groß und mit einer LED beleuchtet. Für die vorderen Passagiere gibt es Leseleuchten, im Fond ist eine zentrale Leuchte. Insgesamt ist die Anzahl der Bedienelemente überschaubar, so dass sich der Avensis ohne großen Gewöhnungsaufwand überwiegend einfach bedienen lässt.

⊖ Die Feststellbremse wird elektrisch aktiviert, allerdings ist der Schalter rechts neben dem Lenkrad im Armaturenbrett positioniert und wird vom Lenkrad verdeckt. Der Blinker besitzt keine Antippsfunktion - das sollte Standard sein.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität befinden sich auf hohem Niveau.

⊕ Vorn finden Personen bis knapp 2,0 m Körpergröße bequem Platz. Die Innenraumbreite fällt in dieser Klasse durchschnittlich aus. Insgesamt stellt sich jedoch ein angenehmes subjektives Raumgefühl ein.

2,9 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Insassen bis knapp 1,90 m Körpergröße noch genügend Platz vor. Auch hinten ist die Innenbreite nur Durchschnitt, so dass es für drei Erwachsene eng wird. Zudem ist der Mittelsitz als Notsitz zu sehen und damit mehr für Kurzstrecken geeignet.



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

2,4 KOMFORT

2,6 Federung

Insgesamt zeigt sich die Feder-/Dämpferabstimmung recht ausgewogen, allerdings tendiert der Avenis in Richtung straff. Dies kommt dem Fahrzeug bei langen Bodenwellen zu gute, da diese ohne Nachschwingen abgefedert werden. Auf kürzere Wellen, Einzelhindernisse und Querfugen spricht die Federung hingegen hölzern an, so dass diese deutlich in den Innenraum dringen. Bei regelmäßiger Anregung tendiert der Avenis auch zum Stuckern. Bei dynamischen Vorgängen, wie starkem Bremsen, taucht das Fahrzeug zwar ein, liegt insgesamt aber recht ruhig auf der Straße. Schnell durchfahrene Kurven bringen ihn auch nicht aus der Ruhe.

2,4 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten ausreichend Körperunterstützung. Der Fahrersitz lässt sich durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Staturen anpassen. Zudem besitzt der Fahrersitz eine Lordosenstütze, die sich in der Intensität aber nicht in der Höhe einstellen lässt. Der Fahrer kann sich mit dem linken Bein recht fest abstützen. Auch auf den beiden äußeren Plätzen der Rückbank sitzt man bequem zumindest wenn man nicht zu groß ist.

⊖ Große Personen haben hinten zu wenig Oberschenkelunterstützung. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h bei guten 68 dB(A). Fahr- und Windgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten im Hintergrund. Bei höheren Drehzahlen steigt das Motorgeräusch im Innenraum etwas an, sonst wird er kaum wahrgenommen.

2,2 Klimatisierung

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

⊕ Der Avensis ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Daher kann die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Die Luftverteilung hingegen erfolgt für beide gemeinsam. Die Heizung spricht gut an, so dass vorn wie hinten bereits nach guten 12 Minuten die gewünschten 22°C im Innenraum erreicht werden. Auch die Heizleistung verdient ein Lob.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,8-l-Benzinmotor mit 147 PS ermöglicht zufriedenstellende Fahrleistungen, benötigt dazu allerdings höhere Drehzahlen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 6,1 Sekunden absolviert.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert. Bei niedrigen Drehzahlen ist er besonders zurückhaltend, im Leerlauf kaum wahrnehmbar.

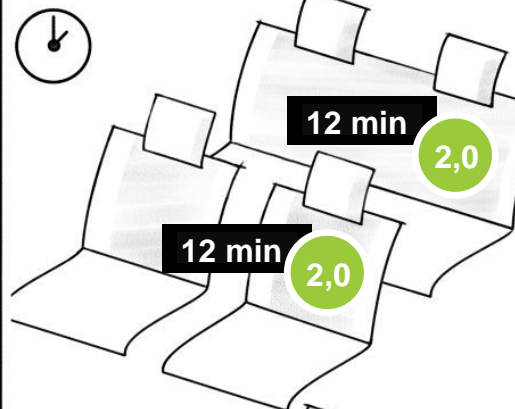
2,6 Schaltung

⊕ Das stufenlose Getriebe (Multidrive S) ändert die Übersetzung ruckfrei. Es reagiert jedoch sehr sensibel auf die Betätigung des Gaspedals und lässt die Motordrehzahl nach oben steigen. Unter Volllast dreht der Motor bis kurz vor den Drehzahlbegrenzer. Lässt man anschließend das Gaspedal wieder los, dauert es recht lang, bis das Getriebe die Drehzahl wieder absenkt. Alternativ können auch feste Übersetzungen manuell, mittels Schaltwippen am Lenkrad genutzt werden. Die Änderung der Schaltstufe geht dann sehr schnell. Betätigt man die Sport-Taste, so wird insgesamt ein höheres Drehzahlniveau gewählt.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Aufgrund der stufenlosen Übersetzung lässt sich für jede Geschwindigkeit eine passende Drehzahl finden und eine große Gesamtspreizung ermöglichen.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

+ Der Avensis verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Avensis ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert leicht untersteuernd auf den ersten Lenkimpuls und durchfährt sicher den Parcours. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden - das ESP regelt den Avensis effektiv ein. Die elektronische Traktionskontrolle hilft beim Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist.

2,0 Kurvenverhalten

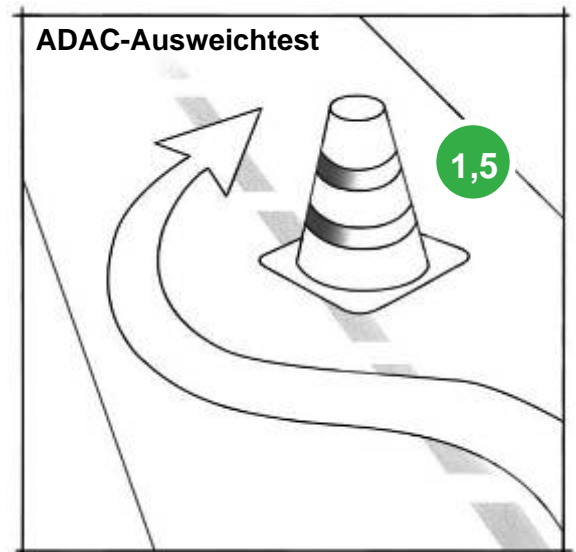
+ Der Avensis neigt in schnell durchfahrenen Kurven zum Untersteuern, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Im Grenzbereich greift das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) ein. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten nur wenig, der Avensis bleibt gutmütig.

2,3 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und ist präzise geführt. Dem Fahrer wird ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt. Die direkte Lenkung unterstützt die Handlichkeit des Fahrzeugs beim Rangieren - dabei wird auch kein großer Kraftaufwand benötigt. Der Wendekreis ist mit 11,5 m für diese Klasse guter Durchschnitt.

0,8 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Avensis 32,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen: Michelin Primacy HP, 205/60 R16 92 V) - das ist ein sehr guter Wert. Dabei zeigt sich die Bremse auch bei starker Beanspruchung standfest. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

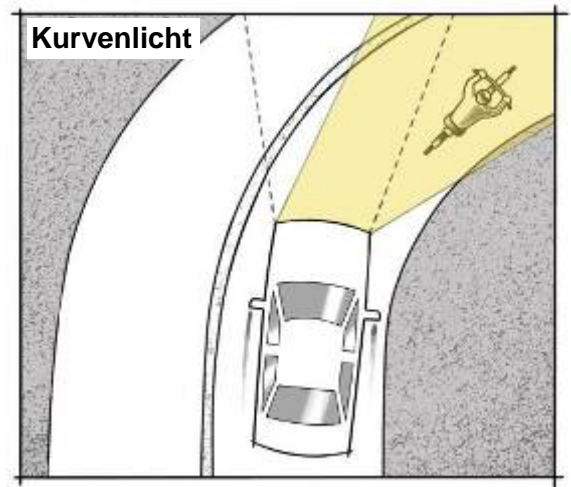


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,1 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. In den vorderen Türen leuchten weiße Lichter und machen bei Dunkelheit auf den offenen Zustand aufmerksam. Gegen Aufpreis sind Bi-Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht erhältlich. Darüber hinaus ist dann ein LED-Tagfahrlicht vorhanden (im Testfahrzeug vorhanden). Auch am Heck gibt es LED-Rückleuchten mit dynamischem Bremslicht.
- Die Tanköffnung befindet sich auf der linken, dem Verkehr zugewandten Fahrzeugseite. Hinten fehlen Rückstrahler bei geöffneten Türen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Avensis 90 Prozent der möglichen Punkte. Vorn stehen den Passagieren Front- und Seitenairbags bereit. Kopfairbags schützen vorn und hinten. Für den Fahrer gibt es zusätzlich einen Knieairbag, um seine Beine vor der Lenksäule zu schützen. Die vorderen Sicherheitsgurte sind mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Seatbelt-Reminder ermahnen auf den vorderen Plätzen akustisch und optisch sich anzuschallen. Hinten wird der Status im Display angezeigt und ein Signal warnt, wenn ein Gurt abgeschnallt wird. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m optimalen Schutz. Durch die aktive Auslegung der Kopfstützen wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall minimiert. Die stabilen Außentürgriffe ermöglichen im Falle eines Unfalls das Aufbringen von hohen Zugkräften.
- Hinten reichen die Kopfstützen aber nur für 1,60 m große Personen - das ist klar zu wenig und passt nicht in das ansonsten sehr gute Sicherheitskonzept.

1,9 Kindersicherheit

Drei Kindersitze nebeneinander haben nicht Platz.

- + Alle vier Fensterheber verfügen über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze unkompliziert und stabil unterbringen - entweder durch einfaches Angurten oder mit den Isofixhaltern (nur mit Einsteckhilfen), kombiniert mit Ankerhaken. Die Gurtschlösser sind fest und die Anlenkpunkte günstig positioniert. Die Gurtlängen hinten sind etwas knapp geraten. Auf dem Beifahrersitz kann man auch rückwärtsgerichtete Kindersitze unterbringen, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Avensis bei der Kindersicherheit 86 Prozent der möglichen Punkte.
- Der Mittelsitz weist eine ungünstige Sitzkontur auf, so dass man dort Kinderrückhaltesysteme nicht lagestabil befestigen kann.

2,9 Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Avensis 53 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt zeigt sich die Motorhaube entschärft, lediglich die seitlichen Bereiche bergen ein höheres Verletzungsrisiko.

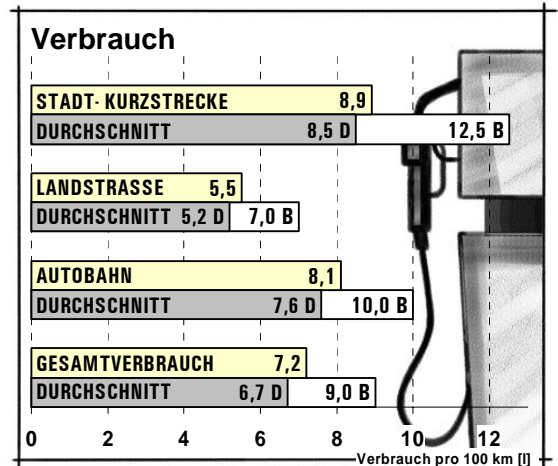
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der Avensis konsumiert im Schnitt 7,2 l Super auf 100 km. Der Verbrauch setzt sich aus 8,9 l/100 km im Stadtbetrieb, 5,5 l/100 km außerorts und 8,1 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 163 g/km. Im ADAC EcoTest reicht dies für 33 Punkte im CO₂-Kapitel.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, dadurch werden 47 von 50 möglichen Punkten in diesem Teilbereich des EcoTest vergeben. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es für 80 Punkte und somit für vier von fünf Sternen ADAC EcoTest.



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

2,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,7 Betriebskosten*

Da sich die Kosten für den Betrieb zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben und der Avensis 1.8 Multidrive S erhöhte Verbrauchswerte aufweist, liegt er bei den Betriebskosten im unteren Mittelfeld seiner Klasse.

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 1,8-Liter Ottomotor macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

⊕ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Auch die relativ niedrigen Kosten für den Reifenersatz sorgen für die gute Benotung. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

3,1 Wertstabilität*

Da der Testwagen bereits eine Modellpflege erhalten hat und am Ende des vierjährigen Zeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen ist, wird der Avensis Limousine eine befriedigende Wertstabilität prognostiziert.

2,3 Kosten für Anschaffung*

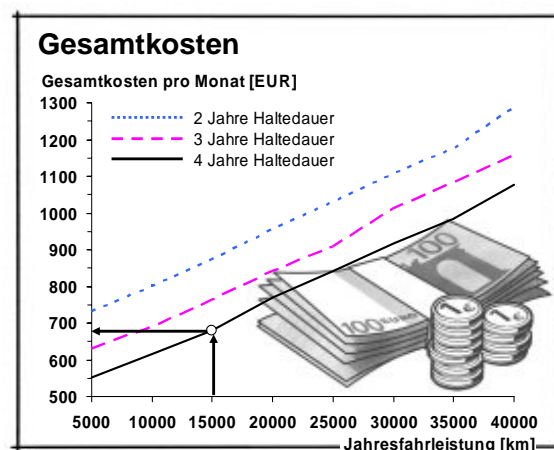
⊕ Für die Toyota Avensis Limousine 1.8 Life Multidrive S müssen mindestens 27.150 Euro aufgebracht werden. Die mittlere Linie "LIFE" zeigt sich recht gut ausgestattet, bezieht man allerdings in dieser Klasse übliche Ausstattungsdetails ein, so steigt der Preis um etwa 2.800 Euro (ADAC Ausstattungswarenkorb).

2,6 Fixkosten*

Die jährliche Steuer fällt mit 122 Euro recht überschaubar aus und die Versicherungseinstufung zeigt sich zufriedenstellend (KH:17; VK: 20; TK: 20). Daher kann der Avensis bei den Fixkosten ein befriedigendes Ergebnis einfahren.

2,2 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Mit einem verhältnismäßig moderatem Anschaffungspreis und niedrigen Werkstattkosten kann der Avensis die unwirtschaftlicheren Kapitel etwas ausgleichen. Insgesamt liegen die Fixkosten somit im vorderen durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 680 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1798	4/1998	4/2231	4/2231
Leistung [kW(PS)]	97(132)	108(147)	91(124)	110(150)	130(177)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4400	180/4000	310/1600	340/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	10,4	9,4	9,8	8,9	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200	200	210	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,1 S	5,1 D	6,0 D	6,4 D
CO2 [g/km]	150	152	119	143	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	17/20/20	18/20/23	18/21/23	18/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	112	120	208	284	304
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	601	659	578	666	734
Preis [Euro]	22.700	25.550	24.950	28.300	32.050

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	1798 ccm
Leistung	108 kW (147 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	180 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	32,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,9/ 5,5/ 8,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	153g/km / 163g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4710/1810/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2055 mm
Leergewicht/Zuladung	1430 kg/590 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	485 l/875 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1600 kg
Dachlast	78 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	830 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	159 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	84 Euro
Monatlicher Wertverlust	389 Euro
Monatliche Gesamtkosten	680 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/20
Grundpreis	27.150 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Komfortblinker	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.600 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Licht-Paket)	1.300 Euro ^o
LED-Rückleuchten	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Licht-Paket)	1.300 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	550 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	730 Euro
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen