



Toyota Avensis Combi 2.0 D-4D Life (DPF)

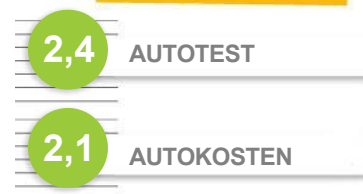
Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(91 kW / 124 PS)

Der Avensis Combi erhielt ein dezentes Facelift: Die Karosserie wurde an den Stoßfängern modifiziert und die Scheinwerfer besitzen nun ein Tagfahrlicht - der Innenraum zeigt sich nahezu unverändert. Das Interieur ist optisch ansprechend und ordentlich verarbeitet, auch wenn die verwendeten Materialien nicht von höchster Qualität zeugen. Der Zwei-Liter-Selbstzünder leistet 124 PS und entfacht ein maximales Drehmoment von 310 Nm - damit kann man sich problemlos am Verkehrsfluss beteiligen, Spitzenwerte bei den Fahrleistungen sind aber nicht möglich. Was sich allerdings realisieren lässt, ist ein niedriger Durchschnittsverbrauch - der liegt im ADAC EcoTest bei 4,8 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Überzeugen kann der Avensis mit seiner umfangreichen Serien- und Sicherheitsausstattung. Der Grundpreis des getesteten Kombis liegt bei 27.800 Euro - das ist prinzipiell nicht wenig, aber für die Fahrzeugklasse ein durchaus vertretbarer Preis. **Karosserievarianten:** Limousine. **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.

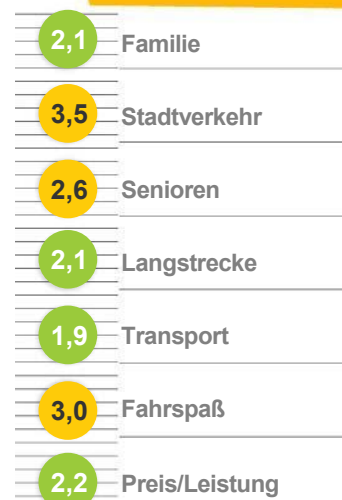
- +** große Reichweite, gutes Raumangebot vorn, großer Kofferraum, sicheres Fahrwerk, günstige Kosten
- mäßige Rundumsicht, großer Wendekreis, niedrige Kopfstützen im Fond



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Verarbeitung

Das Finish und die Verarbeitung der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Die Anbauteile zeigen sich recht ordentlich eingepasst und die Spaltmaße sind zwar recht groß aber gleichmäßig. Auch der Innenraum zeugt von einer soliden Verarbeitung - die verwendeten Materialien sind jedoch sachlich und unauffällig gehalten.

+ Der Motorraum ist abgeschottet und der Unterboden aerodynamisch optimiert, das senkt Luftverwirbelungen und somit auch den Verbrauch. Die Türausschnitte sind vollständig nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Zudem werden die lackierten Schweller durch Kunststoffleisten vor Kratzern geschützt. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, die Klappe kann aber von innen, elektrisch entriegelt werden.

- Stoßfänger und Türen sind ohne Schutzleisten und können bei kleinen Remplern oder in engen Parklücken leicht beschädigt werden. Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten und nicht durch eine Gasdruckfeder. Weniger schön ist, dass die verwendeten Kunststoffe im Innenraum recht kratzempfindlich sind. Einen Fehlbetankungsschutz gibt es nicht, daher kann das Fahrzeug mit ungeeignetem Kraftstoff befüllt werden.

Alltagstauglichkeit

Der Avensis Combi bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich eher für Kurzstrecken eignet. Insgesamt kann er mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten.

+ Mit einer Tankfüllung lassen sich Reichweiten bis 1250 km realisieren. Die maximale Zuladung fällt mit 560 kg üppig aus und auf dem Dach dürfen ebenfalls großzügige 103 kg (Dachreling Serie) transportiert werden. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind an Bord, so dass ein Räderwechsel problemlos durchgeführt werden kann.

- Für den Fall einer Panne ist nur ein Reifenreparaturset an Bord.

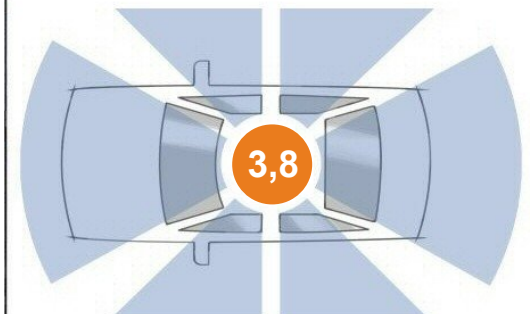
Sicht

Insgesamt kann die Karosserie zufriedenstellend überblickt werden. Beim Rangieren hilft die serienmäßige Rückfahrkamera. Punkten kann der Avensis mit dem optionalen Licht.

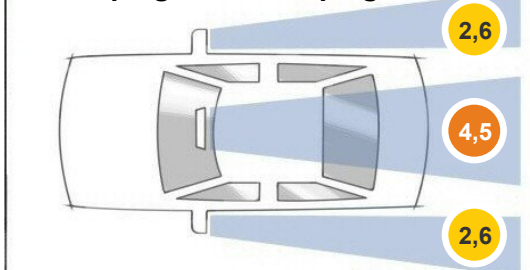


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht besonders nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

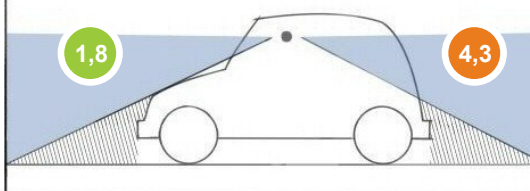
Rundumsicht



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.

⊕ Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das umliegende Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Durch die flache Motorhaube kann der Fahrer tief liegende Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennen. Die Außenspiegel sind beheizt und der linke Spiegel besitzt einen asphärischen Bereich - dadurch sind Objekte im toten Winkel besser erkennbar. 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). Die Scheibenwischer weisen eine gute Wischwirkung auf.

⊖ Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der weit oben positionierten Heckscheibe schlecht erkennbar - Abhilfe leistet hier die Rückfahrkamera. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Avensis Combi nicht gut ab: Besonders die breiten D-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein. Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Parksensoren gibt es beim Park- und Cargo-Paket nur für hinten. Zusätzlich können diese auch einzeln für Front oder Heck geordert werden.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug lässt sich mittels Funkfernbedienung entriegeln und sinnvoll dimensionierte Türausschnitte geben den Einstiegsbereich frei. Insgesamt gelangt man gut ins Fahrzeug.

⊕ Die Schweller liegen tief, dadurch müssen die Füße nicht weit angehoben werden. Der Einstiegsbereich zum Fond fällt großzügig aus, ein bequemes Ein- und Aussteigen ist möglich. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig. Ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich, da sich das Fahrzeug bei offenen Türen oder offener Heckklappe nicht abschließen lässt.

⊖ Die breiten Schweller beeinträchtigen den Zustieg. Große Personen müssen auf den Kopf achten, da der an der flach verlaufenden Dachlinie gestoßen werden kann.

1,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus.

⊕ Üblicherweise fasst das Ladeabteil gute 455 l - es lassen sich 12 handelsübliche Getränkekisten verstauen. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen auf großzügige 900 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dann lässt sich das Ladeabteil auch über einen großen Bereich bis unters Dach beladen.



Mit 455 l fasst der Combi um 30 l weniger Gepäck als die Stufenhecklimousine. Die Nutzbarkeit ist dagegen beim Kombi natürlich wesentlich höher.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum erweist sich als gut zugänglich.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich über einen elektrischen Taster entriegeln und anschließend leicht öffnen. In der Heckklappe ist eine Mulde, so dass sich diese auch leicht schließen lässt. Die äußere Ladekante liegt mit 64 Zentimetern über der Straße und somit in einer guten Höhe. Zum Ausladen muss das Ladegut nicht weit angehoben werden, da der Ladeboden eben zur Ladekante ist. Der Kofferraum ist zwar recht tief, dennoch lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände zufriedenstellend erreichen. Die Höhe der Ladeöffnung fällt sehr groß aus.

– Das Ladeabteil weist ein praktisches Format auf, dennoch liegen Höhe und Breite nur im hinteren Klassenmittelfeld. Die Ladeöffnung ist ebenfalls recht schmal. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität fällt gut aus.

+ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Bedienung hierfür einfach. Es gibt eine praktische Durchladeluke in der Rücksitzlehne, wodurch sich der Transport langer Gegenstände erleichtert. Unter dem Kofferraumboden sind einige Fächer in der Reserveradmulde. Zudem gibt es vier stabile Haken zur Ladegutsicherung. Ein Netz trennt den Laderaum vom Passagierabteil.

2,4 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Insgesamt ist die Anzahl der Bedienelemente überschaubar, so dass sich der Avensis ohne großen Gewöhnungsaufwand überwiegend intuitiv bedienen lässt.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar. Das Zündschloss ist zufriedenstellend erreichbar im Lenkstockhebel untergebracht. Scheibenwischer und Licht sind sensorgesteuert, alternativ kann das Licht im Blinkerhebel aktiviert werden. Die Nebelleuchten werden ebenfalls dort aktiviert - der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die hinterleuchteten Rundinstrumente sind einwandfrei im Kontrast und lassen sich gut ablesen. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Durchschnitts- und Momentanverbrauch, allerdings ist dessen Display grob gepixelt und nicht mehr zeitgemäß. Die Darstellung des Kraftstofffüllstandes ist grob und auch die Darstellung der Motortemperatur ist etwas unübersichtlich. Der Tempomat wird über einen zusätzlichen Schalter am Lenkrad aktiviert. Das Multimedia-Audiosystem (Toyota Touch) zeigt sich gut angeordnet und lässt sich einfach, durch Berührung bedienen. Zudem können Radioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Auf Wunsch gibt es ein Navigationssystem (Toyota Touch&Go), das ebenfalls in dem Touch-Display bedient wird und zuverlässig arbeitet. Das Klimaanlagebedienteil ist nicht zu niedrig positioniert und überschaubar aufgebaut. Die Heckscheibenheizung schaltet sich 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. Die Außenspiegel lassen sich über einen praxisgerechten Schalter elektrisch einstellen.

– 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 Antippfunktion - das sollte Standard sein. Die Drehregler 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 Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Anschnallen. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität liegen auf hohem Niveau.

2,4 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Platzangebot recht großzügig.

- + Vorn finden Personen bis knapp 1,93 m Körpergröße bequem Platz, dabei zeigt sich die Kopffreiheit großzügiger bemessen. Insgesamt stellt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl ein.
- Die Innenraumbreite fällt für die Fahrzeugklasse schmal aus.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond entspricht das Platzangebot dem Klassenmittelfeld.

- + Zu zweit ist das Raumempfinden angenehm.
- Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Insassen bis 1,81 m Körpergröße noch genügend Platz vor. Hinten ist die Innenbreite durchschnittlich, so dass es für drei Erwachsene eng wird.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,81 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der Beifahrersitz lässt sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind geteilt klappbar - das reicht für eine ausreichende Bewertung der Innenraumvariabilität.

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

Insgesamt zeigt sich die Feder-/Dämpfer-Abstimmung recht ausgewogen, wirkt jedoch bei langwelligen Unebenheiten souveräner als bei Einzelhindernissen.

- + Lange Bodenwellen werden souverän abgefedert und auch kurzweilige Unebenheiten filtert das Fahrwerk zufriedenstellend. Auf Einzelhindernisse und Querfugen spricht die Federung hingegen hölzern an und gibt diese auch deutlich an die Insassen weiter. Bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte Stuckertendenz vorhanden. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster dringen durchschnittlich bis zu den Insassen durch und lassen den Avensis etwas nervös wirken. Vertikalschwingungen halten sich in Grenzen, Seitenneigungen sind gut gedämpft. Insgesamt kann ein guter bis zufriedenstellender Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,4 Sitze

Der Sitzkomfort ist insgesamt gut, die Polsterung angenehm. Vorn bieten die Sitze allerdings mehr Halt als im Fond.

+ Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Flächen sind ordentlich konturiert, wenn auch die Fläche etwas länger sein könnte. Zudem besitzt der Fahrersitz eine Lordosenstütze, die in der Intensität aber nicht in der Höhe eingestellt werden kann. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Im Fond sind die sehr hohen Lehnen akzeptabel konturiert, der Halt ist zufriedenstellend.

- Im Fond sind die Sitzflächen wenig ausgeformt und große Personen haben zu wenig Oberschenkelunterstützung. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

1,9 Innengeräusch

Sowohl das gemessene als auch das empfundene Geräuschniveau fallen gering und angenehm aus.

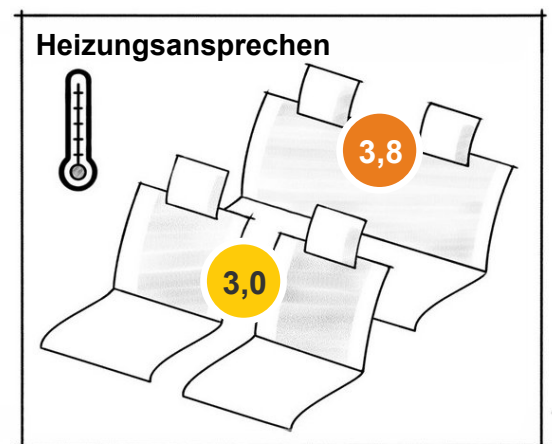
+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h gute 66,93 dB(A). Fahr- und Windgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten im Hintergrund. Der Dieselmotor ist dauerhaft im Hintergrund zu vernehmen, ab 4000 U/min wird er noch präsenter - insgesamt fällt er aber nicht zu unangenehm auf.

2,8 Klimatisierung

Der Avensis ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet.

+ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Heizung spricht vorn zufriedenstellend an, die Fußbereiche werden deutlich schneller warm als der restliche Innenraum. Die Umluftfunktion schaltet sich automatisch ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu verhindern.

- Die Luftmengenverteilung erfolgt hingegen für alle Insassen gemeinsam. Im Fond ist die Temperaturentwicklung während des Heizungstests nur mäßig, aber auch hier werden die Fußbereiche schneller erwärmt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des zwei Liter Diesellaggregats mit 124 PS und einem Drehmoment von 310 Nm liegen im hinteren Klassenmittelfeld.

+ Im vierten Gang ist die Elastizität des Motors zufriedenstellend.

- Im fünften Gang ist die Elastizität noch akzeptabel, im höchsten Gang fehlt es dem Motor allerdings an Durchzugskraft. Doch auch beim simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) gibt der Avensis kein gutes Bild ab, dafür benötigt er 7,5 Sekunden.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Selbstzünders ist zufriedenstellend, das harte Wirkprinzip kann der Motor allerdings nicht verbergen.

- + Der Motor läuft weitgehend vibrationsarm, allerdings sind im Schubbetrieb und um 1500 U/min deutliche Vibrationen am Lenkrad und am Schalthebel spürbar. Motorbrummen ist kaum vorhanden, außer das Aggregat arbeitet mit hohen Drehzahlen.
- Besonders um 1500 U/min ist ein Dröhnen zu vernehmen, dies ist etwa bei 50-60 km/h im 4. Gang der Fall.

1,7 Schaltung

Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes sind recht präzise geführt und auch die Kupplung lässt sich fein dosieren.

- + Die Schaltwege fallen kurz aus, so dass auch schnelle Schaltvorgänge möglich sind. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes den richtigen Gang zu wählen. An Steigungen kann die Parkbremse aktiviert werden, dadurch wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs vermieden - beim Anfahren wird diese wieder automatisch deaktiviert.

2,5 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung hat Toyota zu Gunsten des Spritverbrauchs lang gewählt.

- + Die einzelnen Abstufungen sind stimmig, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Bei 130 km/h dreht der Motor mit spritsparenden 2200 U/min.
- Durch die lange Übersetzung fehlt es dem Motor bei höheren Geschwindigkeiten an Zugkraftreserven, so dass bereits an kleineren Steigungen runter geschaltet werden muss, wenn man die Geschwindigkeit halten möchte.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Der Avensis Combi legt eine gute Fahrstabilität an den Tag.

- + Der Wagen reagiert richtungsstabil auf Lenkimpulse, bei Bodenwellen in Kurven wird das Fahrzeug aber leicht versetzt. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Avensis ein gutes Bild ab. Er reagiert leicht untersteuernd auf den ersten Lenkimpuls, drängt aber beim Gegenlenken etwas mit dem Heck nach. Das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) greift jedoch zuverlässig und effektiv ein. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so sind leichte aber unkritische Lastwechselreaktionen vorhanden. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu. Die elektronische Traktionskontrolle hilft beim Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung ist Toyota insgesamt gut gelungen, allerdings fällt der Wendekreis groß aus.

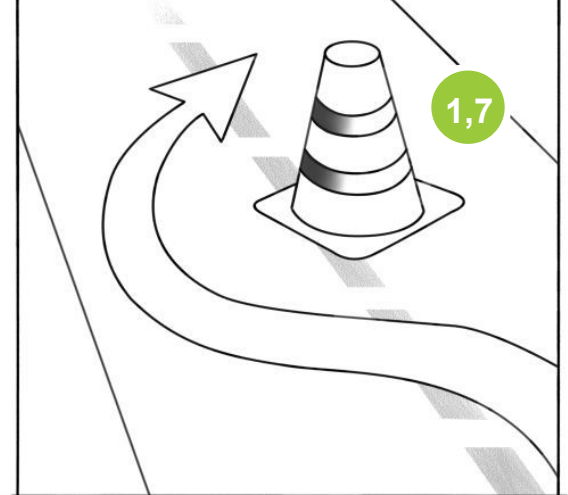
- + Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und ist präzise geführt. Dem Fahrer wird ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt. Die direkte Lenkung unterstützt die Handlichkeit des Fahrzeugs beim Rangieren - dabei wird auch kein großer Kraftaufwand benötigt.
- Der Wendekreis ist mit 12,1 m sehr groß für diese Fahrzeugklasse.

2,7 Bremse

Die Bremsanlage kann mit guten Eigenschaften überzeugen, wenn auch der Bremsweg bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h etwas kürzer sein dürfte.

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Avensis Combi 38,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza ER300, 205/60 R16 92V) - das ist noch zufriedenstellend. Dabei zeigt sich die Bremse aber auch bei starker Beanspruchung standfest. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

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.

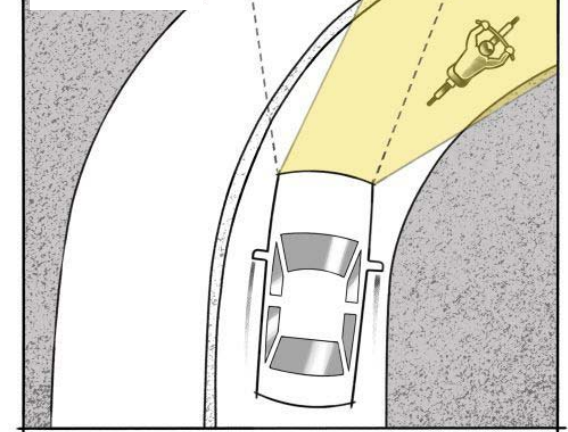
2,2 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Avensis Combi liegt im guten Klassenmittelfeld.

- + 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). Am Heck gibt es LED-Rückleuchten mit dynamischem Bremslicht. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigter Kupplung gestartet werden kann.
- Hinten fehlen Rückstrahler in den Türen.

Kurvenlicht



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

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Avensis kann gute Ergebnisse beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm einfahren und bietet einen guten Insassenschutz.

+ 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 1,88 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 1,55 m große Personen - das ist klar zu wenig und passt nicht in das ansonsten sehr gute Sicherheitskonzept. Zudem fällt der Abstand zum Kopf recht groß aus.

1,8 Kindersicherheit

Der Avensis weist auch eine gute Kindersicherheit auf. Allerdings lassen sich im Fond lediglich zwei Kindersitze nebeneinander montieren.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Avensis einen Erfüllungsgrad von 86 Prozent auf. 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, kombiniert mit Ankerhaken. Die Gurtschlösser sind fest und die Anlenkpunkte günstig positioniert. Die Gurtlängen reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Auf dem Beifahrersitz kann man auch rückwärtsgerichtete Kindersitze unterbringen, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist.

- Die Formstabilität der Rücksitzbank ist nicht besonders gut, so dass sich hier Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen lassen. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden.

2,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Avensis ist durchschnittlich.

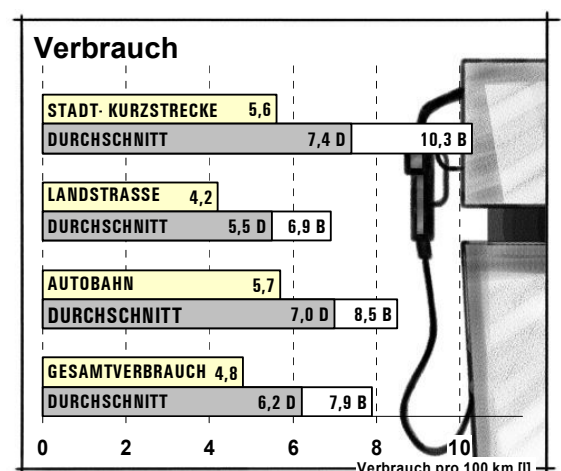
+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Avensis 53 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt zeigt sich die Motorhaube entschärft, lediglich die seitlichen Bereiche bergen ein höheres Verletzungsrisiko.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

Der CO₂-Ausstoß des Avensis liegt im vorderen Feld der Fahrzeugklasse.

+ Der gemessene CO₂-Ausstoß beträgt 154 g/km - damit erhält der Avensis 37 Punkte in diesem Kapitel. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,8 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Er setzt sich aus 5,6 l/100 km im Stadtbetrieb, 4,2 l/100 km außerorts und 5,7 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

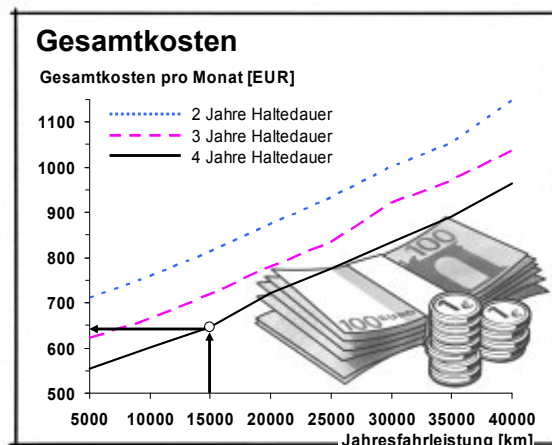


Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Der verhältnismäßig günstige Anschaffungspreis, die niedrigen Werkstatt- und Betriebskosten sowie die moderaten Fixkosten führen zu niedrigen monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 646 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.8 Life	2.0 D-4D (DPF)	2.2 D-4D (DPF)	2.2 D-CAT
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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]	10,6	9,7	10,1	9,2	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	200	200	210	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 S	6,6 S	4,6 D	5,5 D	5,9 D
CO2 [g/km]	151	153	120	147	157
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/20	16/21/20	18/21/23	18/22/23	18/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	114	122	210	292	312
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	633	689	604	695	763
Preis [Euro]	23.700	26.550	25.950	29.300	33.200

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	91 kW (124 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	310 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/ 4,2/ 5,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	120g/km / 154g/km
Innengeräusch 130km/h	66,9dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4780/1810/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2060 mm
Leergewicht/Zuladung	1570 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/900 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1600 kg
Dachlast	103 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1250 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	119 Euro
Monatlicher Wertverlust	365 Euro
Monatliche Gesamtkosten	646 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/23
Grundpreis	27.800 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

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

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	1,9	Lenkung*	2,6
Sicht	2,6	Bremse	2,7
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Volumen*	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,3	Kindersicherheit	1,8
Innenraum	2,4	Fußgängerschutz	2,9
Bedienung	2,1	Umwelt/EcoTest	2,3
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO2*	2,3
Raumangebot hinten*	3,1	Schadstoffe	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,5		
Federung	2,6		
Sitze	2,4		
Innengeräusch	1,9		
Klimatisierung	2,8		
Motor/Antrieb	2,6		
Fahrleistungen*	3,6		
Laufkultur	2,7		
Schaltung	1,7		
Getriebeabstufung	2,5		

AUTOKOSTEN

2,1

Betriebskosten*	2,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,9
Wertstabilität*	2,5
Kosten für Anschaffung*	2,3
Fixkosten*	3,2
Monatliche Gesamtkosten*	1,9

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen