



Toyota Verso 2.0 D-4D Life (7-Sitzer)

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (91 kW / 124 PS)

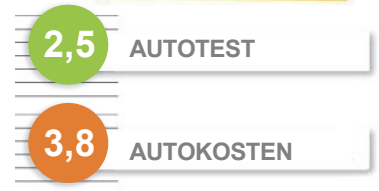
Der Verso wurde aufgefrischt, die Front präsentiert sich im aktuellen Markendesign. Angeboten wird der Van in drei Ausstattungsvarianten und für den Vortrieb stehen fünf Motoren zur Auswahl. Allerdings ist nicht jedes Aggregat mit jeder Ausstattungslineie kombinierbar. Dem ADAC Autotest stellte sich der Verso in der mittleren Ausstattungsvariante "Life" in Verbindung mit dem kleinsten Dieselmotor. Das Aggregat reicht für den Alltag völlig aus, bei höheren Geschwindigkeiten fehlt es jedoch etwas an Durchzugskraft. An Platz mangelt es im Verso nicht, zumindest in der ersten und zweiten Sitzreihe. Soll der Verso jedoch mit sieben Personen besetzt werden, wird es besonders in der dritten Sitzreihe eng. Dann bietet auch der Kofferraum nur noch wenig Platz. Mit den verschiebbaren Einzelsitzen im Fond und der versenkbaren dritten Sitzreihe kann der Toyota bei der Variabilität punkten. Doch der familienfreundliche Van ist mit einem Einstiegspreis von 26.550 Euro nicht besonders günstig, wenn auch die Serienausstattung recht großzügig ausfällt.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: Chevrolet Orlando, Citroen Grand C4 Picasso, KIA Carens, Mazda 5, Opel Zafira Tourer.

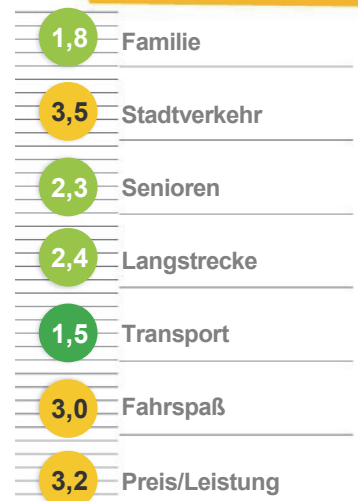
- +** große Reichweite mit einer Tankfüllung, gute Innenraum-Variabilität, großzügiges Platzangebot
- kleiner Kofferraum bei sieben Sitzen, sehr großer Wendekreis, kein Tippbinker, sehr hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Verarbeitung

Die Verarbeitung des Verso ist insgesamt zufriedenstellend. Die Anbauteile sind gut eingepasst, allerdings verlaufen die Spaltmaße etwas ungleichmäßig. An den mehrteiligen Türen fallen unschöne Schweißstellen auf und die Fondtüren müssen mit Schwung ins Schloss geworfen werden, da sie sonst nicht richtig schließen. Der Kofferraum ist ordentlich verkleidet. Die Verarbeitung geht im Innenraum in Ordnung, allerdings könnten die Kunststoffkanten teilweise etwas schöner entgratet sein. Die Armaturen sitzen passgenau und mattsilberne Applikationen werben das Interieur optisch auf. Der obere Teil des Armaturenbrettes ist geschäumt, die unteren Bereiche der Armaturentafel und die Türverkleidungen sind hart und damit kratzempfindlich. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut zugänglichen Hebel geöffnet werden. Das Wechseln der Scheinwerferlampen könnte sich aufgrund des Platzmangels als schwierig erweisen.

+ Der Motorraum ist vollständig abgeschottet, das reduziert Luftverwirbelungen und somit die Geräuschkulisse. Die Türausschnitte sind gut nach Außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Zudem besitzen die Schweller Lackschutzleisten vorn wie hinten.

- Weder Front, Heck noch die Fahrzeugflanken besitzen Stoßleisten, die bei kleinen Parkremplern oder bei fremden Autotüren schützen würden. Der Verso kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da ein Fehlbetankungsschutz fehlt. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, eine Gasfeder gibt es nicht.

Alltagstauglichkeit

+ Bei der Alltagstauglichkeit gibt der Siebensitzer ein gutes Bild ab. Allerdings eignet sich die dritte Sitzreihe aufgrund der Platzverhältnisse eher für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung fällt mit 670 kg sehr großzügig aus und auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Es dürfen gebremste Lasten bis 1500 kg (ungebremst 450 kg) angehängt werden. Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.

- Für den Fall einer Reifenpanne gibt es lediglich ein Reparaturset, das sich bei größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann.

Sicht

Durch die flache Motorhaube ist die Fahrzeugfront nicht einsehbar, das hintere Fahrzeugende kann gut abgeschätzt werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Verso zufriedenstellend ab, besonders eingeschränkt zeigt sich der Blick nach schräg hinten - hier stören die breiten Dachpfosten. Der Innenspiegel liefert ein kleines Sichtfeld und auch die Außenspiegel könnten größer ausfallen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus (Xenon gegen Aufpreis, nicht im Testwagen).



Breite Dachsäulen im Heckbereich beeinträchtigen Sie Sicht nach schräg hinten

+ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Aufgrund der flachen Motorhaube lassen sich tief liegende Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennen. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkungsbereich. Beim Rangieren helfen aufpreispflichtige Parksensoren vorn und hinten sowie die serienmäßige Rückfahrkamera. Durch das Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (gegen Aufpreis).

- Durch die hohe Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Hindernisse im Fahrzeugnahbereich schlecht wahrnehmen. Die Außenspiegel haben keinen asphärischen Bereich zur Reduzierung des toten Winkels. Kurven- und Abbiegelicht sind nicht erhältlich.

1,9 Ein-/Ausstieg

+ Der Verso lässt sich via Funkfernbedienung entriegeln. Vorn und in der zweiten Sitzreihe gelingt das Ein- und Aussteigen bequem. Die Türschweller liegen in einer günstigen Höhe und auch die Sitzanordnung ist nahezu optimal. Die Türausschnitte fallen groß aus und der horizontale Abstand zwischen Sitzfläche und Türrahmen ist nicht zu gering. Die Tür rasterungen (vo 3; hi 2) sind ordentlich dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen. In der ersten und zweiten Sitzreihe helfen Haltegriffe am Dachhimmel beim Ein- und Aussteigen. Nach dem Aussteigen wird das Fahrzeugvorfeld noch eine gewisse Zeit beleuchtet (Aktivierung durch Betätigung des Fernlichts).

- Der breite Schweller erschwert den Zu- und Ausstieg. In die dritte Sitzreihe gelangt man nur mühevoll. Das Platzangebot fällt nach hinten gering aus, die Sitze sind tief angeordnet und besonders beim Aussteigen stört die geringe Kopffreiheit.

1,9 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 385 Liter (gemessen bis zur Kofferraumabdeckung), dachhoch sind es 705 Liter. Dies entspricht 13 handelsübliche Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzbank um, gehen bis zur Fensterkante 855 Liter hinein. Belädt man das Abteil bis zum Dach, fasst es 1.605 Liter.

- Ist die dritte Sitzreihe jedoch ausgeklappt, können lediglich 95 Liter verstaut werden.

Rundumsicht



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.



Mit 385 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse üppig ausgefallen.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die äußere Ladekante liegt mit 69 Zentimeter in einer zufriedenstellenden Höhe über der Straße. Die Kofferraumhöhe und -breite liegen im Klassenmittelfeld. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

⊕ Die Heckklappe muss nur etwas gezogen werden und schwingt dann von allein auf. Sie gibt eine große Ladeöffnung und ein (bei eingeklappter dritter Sitzreihe) praktisches Kofferraumformat frei. Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz darunter. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Der Ladeboden ist eben zur Ladekante, wodurch das Gepäck zum Ausladen nicht weit angehoben werden muss.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Einzelsitze der zweiten und dritten Reihe können mit wenigen Handgriffen umgeklappt beziehungsweise flach versenkt werden, so dass ein völlig ebener Gepäckraumboden entsteht. Die zweite Sitzreihe lässt sich nur von vorn umlegen. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es Zurrösen und ein größeres Fach unter dem Kofferraumboden. Zum Transport langer Gegenstände kann nur der mittlere Sitz umgelegt werden.

1,9 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit des Verso zeigt sich übersichtlich, die meisten Bedienelemente sind weit oben angeordnet und gut zu erreichen. Die Bedienung geht nach kurzer Eingewöhnung leicht von der Hand. Etwas gewöhnungsbedürftig ist jedoch die Anordnung der Instrumente, da diese nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen. Zudem sind bestimmte Funktionen, wie die ohnehin schon kleine Schaltpunktanzeige, schlecht sichtbar.

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind gut angeordnet. Der Schalthebel ist weit oben positioniert und liegt gut zur Hand. Die Scheibenwischer sind sensorgesteuert. Das Licht und die Nebelleuchten werden im Blinkerhebel aktiviert - das ist nicht optimal, allerdings lässt sich der Drehschalter gut greifen. Alternativ wird auch das Abblendlicht automatisch aktiviert. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird mittels Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Touchdisplay des Audio-/Navigationssystems liegt weit oben und ist gut zugänglich. Alternativ kann das Radio auch mittels Lenkradtasten bedient werden. Das Klimaanlagebedienteil wurde in guter Höhe angeordnet - die Bedienung fällt leicht, leider gibt es aber keine Drehschalter, sondern nur Tippschalter die eine genaue Betätigung erfordern. Die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit automatisch deaktiviert. Ein Bordcomputer informiert den Fahrer über wichtige Betriebszustände. Sind Türen oder die Heckklappe bei Fahrtritt offen, wird dies mittels Kontrolllampe angezeigt. Die meisten Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden.



Die nur befriedigende Verarbeitungsqualität wird durch eine gute Funktionalität am Fahrerplatz getrübet. Platz für Verbesserungen ist aber für beide Fälle ausreichend vorhanden.

Die Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik, funktionieren aber nur mit eingeschalteter Zündung. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt, wenn auch die Position des Schalters nicht optimal ist. Die Anzahl an Ablagen ist vorn wie hinten großzügig, die Größe des Handschuhfachs ist zufriedenstellend. Leseleuchten gibt es in der ersten und zweiten Sitzreihe.

– Das Zündschloss ist ungünstig im Lenkstock untergebracht und zudem unbeleuchtet. Die Vordersitzlehneinstellung ist nur grobrastig. Zudem ist die Längsverstellung nicht ordentlich geführt, so dass die Vordersitze nicht immer gerade einrasten. Einen Komfortblinker (einmal tippen > dreimal blinken) gibt es nicht. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet. Auf dem Fondmittelplatz ist das Anschnallen etwas umständlich, da der Gurt am Himmel befestigt ist und nur mit Hilfsschloss verwendet werden kann.

1,6 Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Raumangebot großzügig. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit fällt deutlich großzügiger aus. Besonders üppig ist die Innenraumbreite im Klassenvergleich. Es stellt sich auch ein sehr angenehmes Raumempfinden ein.

1,6 Raumangebot hinten*

+ In der zweiten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse ebenfalls großzügig. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond Passagiere bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m genügend Beinfreiheit vor. Auch hier ist die Innenraumbreite im Klassenvergleich großzügig und das Raumgefühl angenehm.

– In der dritten Sitzreihe geht es jedoch beengt zu. Es finden lediglich Personen bis 1,60 m genügend Beinfreiheit vor. Schiebt man die zweite Sitzreihe ganz nach vorn, fällt auch hier die Beinfreiheit recht gering aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,5 Innenraum-Variabilität

+ Der Verso kann mit einer Innenraum-Variabilität punkten. Die Rücksitze sind einzeln verschiebbar und die Lehnenneigung kann ebenfalls verändert werden. Die dritte Sitzreihe ist im Kofferraumboden versenkbar.

2,6 KOMFORT

2,3 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt komfortabel. Allerdings sind dadurch Seitenneigungen in Kurven und Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen nur zufriedenstellend gedämpft. Jedoch regen aber auch feine Unebenheiten den Verso zum Stuckern an, zu unangenehm wird es aber nicht.

⊕ Lange Bodenwellen schluckt der Verso ordentlich, allerdings schwingt er im beladenen Zustand nach. Kurzwellige Fahrbahnen federt das Fahrwerk gut ab und Einzelhindernisse dringen nur wenig in den Innenraum. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster schütteln die Insassen nicht zu stark durch (werden akustisch aber deutlich wahrgenommen) und auch Querfugen werden ordentlich geschluckt, hier ist das Ansprechen im beladenen Zustand etwas besser. Insgesamt kann ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,5 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen, eine Neigungseinstellung gibt es leider nicht. Die Sitzflächen sind vorn zufriedenstellend konturiert und die Lehnen gut bis zufriedenstellend. Die Lehnen sind (vorn und hinten) hoch und der Seitenhalt in Kurven geht vorn in Ordnung, könnte aber im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Die Polsterung ist etwas straff, der Sitzkomfort aber angenehm und die Atmungsaktivität des festen Überzugs gut. Die Sitzposition des Fahrers ist gut und dieser kann seinen linken Fuß fest abstützen, wenn auch ein Trittbrett fehlt.

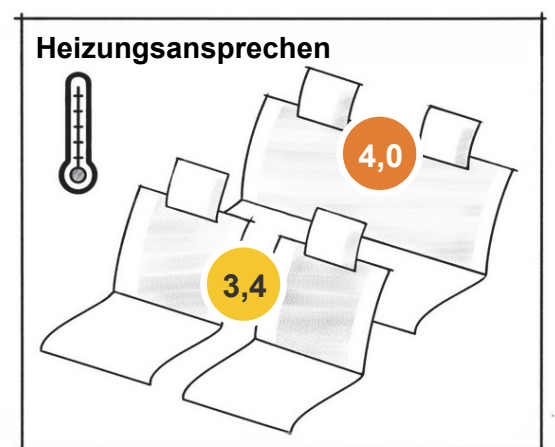
⊖ Vorn fehlen Lordosenstützen. In der zweiten Sitzreihe sind sowohl die Lehnen als auch die Flächen nur ausreichend konturiert. Zudem könnten letztere mehr Oberschenkelauflege bieten. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend. In der dritten Sitzreihe sind die Sitze praktisch nicht konturiert und bieten dadurch kaum Seitenhalt. Darüber hinaus sind die Lehnen sehr niedrig. Die Sitzposition ist hinten unbequem. Die Sitzflächen sind sehr nah am Boden, so dass die Oberschenkel nicht auf der Sitzfläche aufliegen.

2,4 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau ist im Innenraum angenehm, der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 nicht zu hohe 68,6 dB(A). Fahrgeräusch halten sich im Hintergrund, allerdings ist teilweise bei schlechten Untergründen ein Fahrwerkspoltern zu vernehmen. Windgeräusche werden erst bei höheren Geschwindigkeiten deutlich wahrgenommen. Das Aggregat ist dauerhaft leicht im Innenraum präsent, wird aber nicht als störend empfunden. Mit steigenden Drehzahlen tritt der Motor jedoch mehr in den Vordergrund.

3,0 Klimatisierung

Die serienmäßige Klimaautomatik erlaubt eine separater Temperatureinstellung für Fahrer und Beifahrer. Die Luftverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam. Beim ADAC Heizungstest wird der vordere Teil der Fahrgastzelle noch zufriedenstellend schnell warm, hinten dauert es jedoch lange, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



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

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Zwei-Liter-Diesellaggregats mit einer Maximalleistung von 124 PS (bei 3.600 U/min) und einem Drehmoment von 310 Nm bei 1.600 U/min sind zufriedenstellend. Die Elastizitätswerte sind im vierten Gang gut und im Fünften liegen sie im guten Mittelfeld. Im sechsten Gang sind die Werte nur ausreichend. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in durchschnittlichen 7,6 Sekunden absolviert.

2,7 Laufkultur

Der Zwei-Liter-Diesel legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, das markante Arbeitsprinzip kann der Selbstzünder allerdings nicht verbergen. Es sind dauerhaft leichte Vibrationen am Lenkrad (und am Schalthebel) spürbar. Störfrequenzen verkneift sich das Aggregat weitgehend, unter Last ist aber ein Brummen zu vernehmen.

2,0 Schaltung

⊕ Der Schalthebel ist recht präzise geführt und die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Dadurch lassen sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren. Auch der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden. Die Kupplung kann gut dosiert werden und eine Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen - leider ist diese klein und nicht optimal positioniert.

2,5 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe zeigt sich gut abgestimmt, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Toyota zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt, dadurch dreht das Aggregat bei Tempo 130 gerade einmal mit 2.300 U/min. Möchte man allerdings an Steigungen bei höherem Tempo die Geschwindigkeit halten, muss man gelegentlich zurückschalten.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Bei der Fahrstabilität gibt der Verso insgesamt ein gutes Bild ab, allerdings quittiert der Van plötzliche Lenkimpulse mit deutlichen Karosserieneigungen und einem stark nachpendelnden Heck - in Gefahrensituationen wird der Toyota aber vom elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC) auf Spur gebracht. Beim ADAC Ausweichtest kann der Verso ein gutes Ergebnis vorweisen. Der Toyota begibt sich sicher auf Ausweichkurs und lässt sich insgesamt recht neutral durch den Parcours manövrieren. Bei hohen Kurvengeschwindigkeiten neigt der Verso zum Untersteuern, das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht.

Plötzliche Lastwechsel in Kurven bringen den Toyota nicht aus der Ruhe, die Richtungsstabilität ist gut. Auch Spurrillen lassen den Toyota weitgehend unbeeindruckt. Durchdrehende Antriebsräder werden von der Traktionskontrolle abgebremst.

3,0 Lenkung*

Die Lenkung spricht aufgrund der indirekten Auslegung zufriedenstellend an, kann aber mit einer guten Zielgenauigkeit punkten. Sie vermittelt dem Fahrer einen guten bis zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand erforderlich, allerdings sind von Anschlag bis Anschlag über drei Lenkradumdrehungen notwendig.

– Der Wendekreis ist mit 11,8 m für diese Fahrzeugklasse deutlich zu groß.

2,0 Bremse

+ Die Bremsanlage zeigt sich standhaft und belastbar. Sie weist ein ordentliches Ansprechen auf und kann auch gut dosiert werden. Der Bremsweg aus Tempo 100 beträgt gute 36,4 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP, 205/60 R16 92V). Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist gut, wenn auch das Heck etwas drängt.

2,2 SICHERHEIT

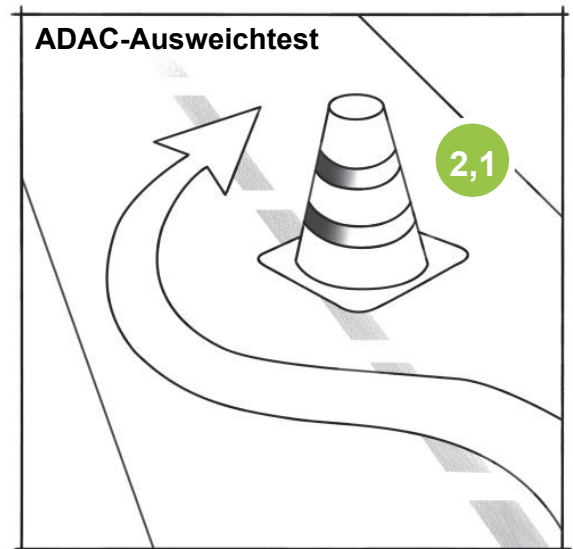
2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Verso ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm ausgestattet. Zudem verfügt der Toyota über einen Bremsassistenten, der dem Fahrer in Gefahrensituationen hilft das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Die hellen LED-Rückleuchten lassen sich vom herannahenden Verkehr gut erkennen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal gestartet werden kann. Der Verso ist serienmäßig mit einem Speedlimiter ausgestattet.

– Ist die Warnblinkanlage aktiviert, ist die Blinkerfunktion nicht verfügbar, wodurch eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann. In den Türen fehlen Rückstrahler und -leuchten, die im Dunkeln andere Verkehrsteilnehmer bei offenem Zustand der Türen warnen.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Verso mit einem Erfüllungsgrad von 89 Prozent punkten (Test von 2010). Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis 1,78 m guten Schutz - das ist nur durchschnittlich. Allerdings weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Passagiere werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Gurte wird in einem Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, dass kann sich nach einem Unfall als vorteilhaft erweisen.



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.

– Im Fond und in der dritten Sitzreihe bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis knapp 1,55 m guten Schutz - das ist zu wenig. Der horizontale Abstand zum Kopf erweist sich dabei als durchschnittlich.

1,7 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit gibt der Verso ein gutes Bild ab. Der Beifahrerairbag lässt sich abschalten und es dürfen auf allen Sitzplätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen verwendet werden. Allerdings eignet sich die zweite Sitzreihe nur für zwei Sitze nebeneinander. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Verso 75 Prozent der möglichen Punkte. Die verwechslungssicheren Gurtschlösser sind auf allen Plätzen fest, wodurch eine Einhandmontage erleichtert wird. Der Verso besitzt auf den äußeren Fondplätzen ein Isofix-System mit Ankerhaken. Die Gurte sind lang (Beifahrerplatz, äußere Fondplätze und dritte Sitzreihe), so dass auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf gut befestigt werden können. Die Gurtanlenkpunkte sind auf allen Plätzen optimal und die Abstände zwischen den Gurten und den Schlössern sind groß. Die Polster sind fest, was eine stabile Kindersitzmontage ermöglicht. Es finden auf allen Plätzen hohe Kindersitze genügend Platz. Der Fingereinklemmschutz funktioniert zuverlässig.

– Aufgrund des kleinen Spalts zwischen Sitzlehne und -fläche lassen sich die Einsteckhilfen des Isofix-Systems nicht verwenden.

2,3 Fußgängerschutz

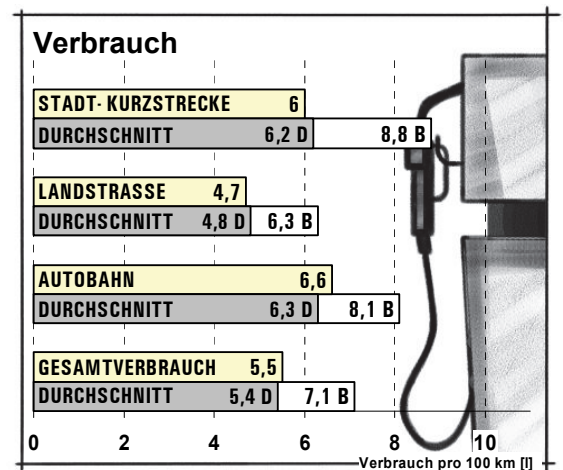
+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Verso beim Fußgängerschutz 69 Prozent der möglichen Punkte erreichen. Teilbereiche der Motorhaube und der komplette Stoßfänger zeigen sich entschärft.

– Ein erhöhtes Verletzungspotenzial bieten die A-Säulen und die seitlichen Bereiche der Motorhaube.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Im Verbrauchs/CO2-Kapitel landet der Verso im hinteren Klassenmittelfeld. Aus der Messung resultiert ein CO2-Ausstoß von 174 g/km, das entspricht 24 Punkten. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Liter auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,0 l/100 km im Innerortsteil, 4,7 l/100 km im Außerortsteil und 6,6 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

2,5 Schadstoffe

Zusammen mit den CO2-Punkten erreicht der Verso 59 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

+ Im Schadstoff-Kapitel schneidet der Verso noch gut ab. Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt nicht zu hoch, allerdings steigen die Stickoxid-Werte im Autobahnzyklus stärker an. In diesem Kapitel können 35 von 50 Punkten vergeben werden.

3,8

AUTOKOSTEN

3,0

Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch beim Verso nicht zu hoch ausfällt und dieser zudem den etwas günstigeren Dieselmotor benötigt, landet er hier im Mittelfeld.

3,8

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Toyota besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Schätzung des Herstellers muss der Verso alle 15.000 km oder einmal jährlich zum Service. Dabei wechseln sich Fitnesscheck (Ölwechsel) und Servicecheck (große Inspektion) ab. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

⊖ Vor allem für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, erhöht der jährliche Serviceabstand die Anzahl der Werkstattaufenthalte und damit die Kosten.

3,4

Wertstabilität*

Der Wertstabilitätsprognose liegt ein vierjähriger Berechnungszeitraum zugrunde. Da es sich beim getesteten Verso um eine Modellpflege handelt, ist während dieses Zeitraums mit einer Ablösung zu rechnen. Dem Verso wird dennoch ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert.

4,0

Kosten für Anschaffung*

⊖ Bei den Anschaffungskosten kann der Verso kein gutes Ergebnis erzielen. Für den getesteten Verso Life 2.0 D-4D müssen mindestens 26.550 Euro aufgewendet werden. Jedoch zeigt sich dabei die Serienausstattung recht umfangreich. Sollen alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, müssen lediglich weitere 540 Euro berappt werden.

5,5

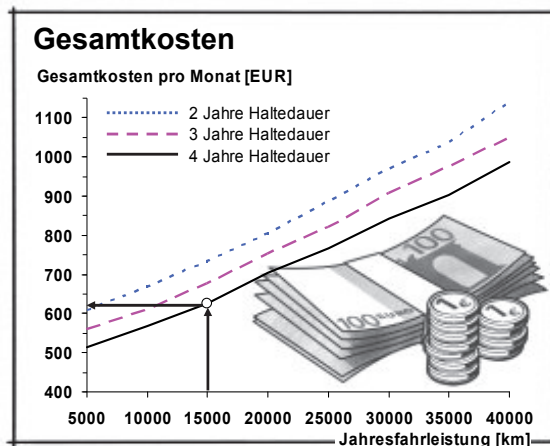
Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich sehr hoch aus. Allein die Kfz-Steuer beträgt 228 Euro pro Jahr. Doch auch die Versicherungseinstufungen sind durchweg ungünstig (KH: 20; TK: 22; VK: 22).

3,6

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen mit 626 Euro im hinteren Klassenmittelfeld. Besonders negativ wirken sich die hohen Anschaffungs- und Fixkosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 626 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 (5-Sitzer)	1.8 (5-Sitzer)	2.0 D-4D (5-Sitzer) (DPF)	2.2 D-4D Automatik (5-Sitzer) (DPF)	2.2 D-CAT (5-Sitzer) (DPF)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/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]	11,7	10,4	11,3	10,1	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	185	195	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,6 S	6,8 S	4,9 D	6,4 D	5,8 D
CO2 [g/km]	154	158	129	169	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/18	15/23/18	20/22/22	20/23/22	20/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	120	132	228	336	304
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	617	639	619	704	691
Preis [Euro]	21.150	24.550	23.500	28.350	28.350

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	11,8/11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,7/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	174 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4460/1791/1620 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/670 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385 l/855 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1000 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	129 Euro
Monatlicher Wertverlust	321 Euro
Monatliche Gesamtkosten	626 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/22
Grundpreis	26.550 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Komfort-Paket)	800 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket)	800 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Licht-Paket)	950 Euro

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
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 (Komfort-Paket)	800 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	550 Euro ^o

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	540 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen