



Toyota Verso 1.6 D-4D Executive (7-Sitzer)

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (82 kW / 112 PS)

Toyota hat dem Verso mit dem Modelljahr 2014 unter anderem einen neuen Dieselmotor spendiert und damit den 2.0 D-4D abgelöst. Das neue Aggregat hat einen Hubraum von 1,6 Litern, leistet maximal 112 PS und besitzt ein Drehmoment von 270 Nm. Damit hat der Motor 12 PS und 40 Nm weniger als das Zwei-Liter-Aggregat. Das macht sich zwar bei den Fahrleistungen bemerkbar, die etwas schlechter ausfallen, im ADAC EcoTest schneidet er dagegen etwas besser ab. Der Testverbrauch liegt bei 5,3 Liter auf 100 Kilometer - das sind 0,2 l/100 km weniger als beim 2.0 D-4D. Dennoch reicht es nur für drei Sterne im EcoTest. Die Laufkultur des kleinen Diesels geht in Ordnung, Vibrationen kann der Motor jedoch nicht verbergen. Darüber hinaus bietet der Toyota weiterhin ein großzügiges Platzangebot vorn und in der zweiten Sitzreihe. In der dritten Sitzreihe geht es allerdings eng zu, hier sind nur Kurzstrecken möglich. Mit den verschiebbaren Einzelsitzen im Fond und der versenkbaren dritten Sitzreihe punktet der Verso bei der Variabilität. Federn lassen muss er jedoch beim Anschaffungspreis: Toyota verlangt für die getestete Variante mindestens 30.900 Euro. Diese zeigt sich zwar ordentlich ausgestattet, moderne Sicherheitssysteme wie ein Spurhalte- oder Totwinkelassistent sind für den Van jedoch nicht erhältlich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Dacia Lodgy, Citroen Grand C4 Picasso, KIA Carens, Mazda 5, Opel Zafira Tourer.

- +** hohe Zuladung, Bi-Xenonscheinwerfer Serie, großzügiger Innen- und Kofferraum, standfeste Bremse
- sehr großer Wendekreis, kein Tipplinker, bei sieben Sitzen kleiner Kofferraum, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,3 Langstrecke

1,6 Transport

3,1 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

Stand: Mai 2014
Text: Martin Brand

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 Türen müssen mit Schwung ins Schloss geworfen werden, da sie sonst nicht richtig schließen. Der Kofferraum ist ordentlich verkleidet, wenn auch die Seitenverkleidungen hart und kratzempfindlich sind. Die Verarbeitung geht im Innenraum in Ordnung, hier könnten die Kunststoffkanten aber teilweise etwas präziser entgratet sein. Die Armaturen sitzen passgenau, mattsilberne Applikationen und Leder in den Türverkleidungen werten das Interieur optisch auf. Der obere Teil des Armaturenbrettes ist geschäumt, die unteren Bereiche der Armaturentafel sowie die Türverkleidungen sind hart und damit kratzempfindlich. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut zugänglichen Hebel geöffnet werden.

- +** 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 die Front, das Heck noch die Fahrzeugflanken besitzen Stoßleisten, die bei kleinen Parkreplern oder vor fremden Autotüren schützen könnten. Der Verso kann versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da ein Fehlbetankungsschutz fehlt. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, in dieser Fahrzeugklasse sollten Gasdruckfedern verbaut sein.

Die maximale Stützlast beträgt zufriedenstellende 60 Kilogramm. Unter Umständen kann nur ein schweres Fahrrad (z.B. E-Bike) mit einem Fahrradträger auf der Anhängerkupplung transportiert werden. Im Zugbetrieb dürfen gebremste Lasten bis 1.300 kg (ungebremst 450 kg) angehängt werden.

- +** Der Verso gibt bei der Alltagstauglichkeit ein weitgehend gutes Bild ab. Er bietet serienmäßig fünf vollwertige Sitzplätze und zwei Notsitze in der dritten Sitzreihe - diese eignen sich aber nur für Kurzstrecken. Mit einer Tankfüllung sind mit dem im ADAC EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauch Reichweiten bis rund 1035 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung fällt mit rund 680 kg sehr großzügig aus und auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden - eine Dachreling gibt es aber nicht. Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutternschlüssel serienmäßig an Bord.
- Für den Fall einer Reifenpanne gibt es lediglich ein Reparaturset, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Not-/Reserverad ist nicht erhältlich.

Durch die flache Motorhaube ist die Fahrzeugfront nicht ideal einsehbar, das hintere Fahrzeugende kann aber 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. Das Sichtfeld des Innenspiegels ist klein und auch die Außenspiegel könnten größer ausfallen.



Breite Dachsäulen im Heckbereich beeinträchtigen Sie Sicht nach schräg hinten.

+ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Dank der flachen Motorhaube lassen sich tief liegende Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennen. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkungsbereich, wenn auch oben rechts etwas mehr gewischt sein könnte. Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Parksensoren an Front und Heck sowie die Rückfahrkamera. Dank des Tagfahrlichts wird man auch untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Das bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Bi-Xenonlicht leuchtet die Fahrbahn gut aus. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab.

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

1,9 Ein-/Ausstieg

+ In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Verso serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Vorn und in der zweiten Sitzreihe gelingt das Ein- und Aussteigen bequem. Die Türschweller liegen in einer günstigen Höhe und auch die Sitzhöhe ist nahezu optimal. Die Türausschnitte fallen groß aus und auch der Abstand zwischen Sitzfläche und dem oberen Türrahmen ist nicht zu gering. Die Türraasterungen (vo 3; hi 2) sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig. In der ersten und zweiten Sitzreihe gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen. Nach dem Aussteigen wird das Fahrzeugvorfeld noch eine gewisse Zeit beleuchtet (Aktivierung durch Betätigung des Fernlichthebels).

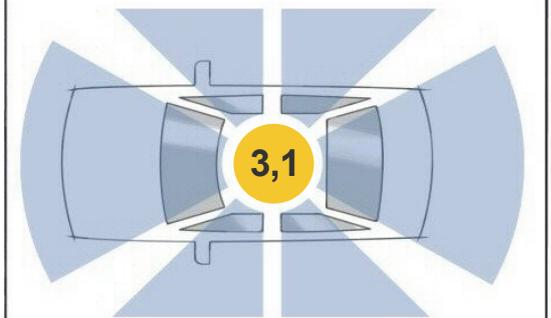
- Der breite Schweller erschwert den Zu- und Ausstieg etwas, da man eine großen Schritt machen muss. In die dritte Sitzreihe gelangt man nur mühevoll. Der Einstiegsbereich nach ganz hinten fällt gering aus, die Sitze sind tief angeordnet und besonders beim Aussteigen stört die geringe Kopffreiheit.

1,9 Kofferraum-Volumen*

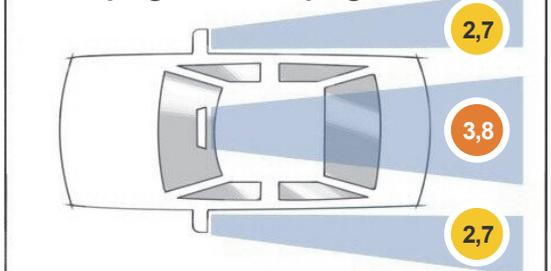
+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 385 Liter (gemessen bis zur Kofferraumabdeckung), dachhoch sind es 705 Liter. Dann passen bis zu 13 handelsübliche Getränkeboxen in das Ladeabteil. Klappt man die Rücksitzbank um, gehen bis zur Fensterkante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

- Ist die dritte Sitzreihe ausgeklappt, können bis zur Kofferraumabdeckung lediglich 95 Liter verstaut werden.

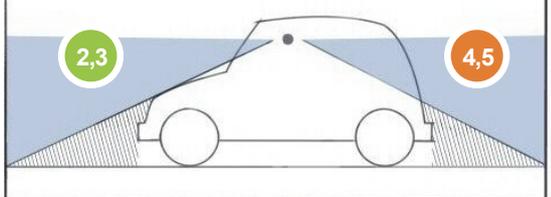
Rundumsicht



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



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

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit 69 Zentimeter nur in einer zufriedenstellenden Höhe über der Straße, wodurch das Ladegut zum Einladen relativ weit angehoben werden muss. Die Kofferraumhöhe und -breite fallen durchschnittlich aus.

⊕ 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.

⊖ Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

1,9 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, aber ohne großen Kraftaufwand umlegen. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es Zurrösen und ein größeres Fach unter dem Kofferraumboden. Zum Transport langer Gegenstände kann der mittlere Sitz umgelegt werden.

⊖ Der Mittelgurt ist am Dachhimmel angebracht und muss umständlich ausgehängt werden, wenn man die Lehnen umlegen möchte.

1,9 INNENRAUM

2,2 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. Überarbeitet hat Toyota nun das Multimediasystem Toyota Touch2 (ab Life). Es verfügt über ein 6,1 Zoll Farbdisplay, das durch Berührung bedient wird. Das Display besitzt eine höhere Auflösung und die Schaltflächen sind nun neu gestaltet. Darüber hinaus hat das System u. a. eine Bluetooth-Schnittstelle für die Freisprecheinrichtung. Gegen Aufpreis gibt es das Touch2&Go Navigationssystem, das zudem auch Online-Dienste umfasst und damit die Routenführung optimiert. Gegen höheren Aufpreis ist das Touch2&Go Plus erhältlich. Dann gibt es u. a. auch eine Sprachsteuerung und es werden bei verbundenem Smartphone SMS vorgelesen.



Die nur befriedigende Verarbeitungsqualität wird durch eine gute Funktionalität am Fahrerplatz getrübt. Raum für Verbesserungen ist aber in beiden Fällen vorhanden.

+ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind gut angeordnet. Der Schalthebel ist weit oben nahe am Lenkrad positioniert und liegt gut zur Hand. Der Start-Stopp-Knopf ist beleuchtet und gut erreichbar, wird aber etwas vom Lenkrad verdeckt. Das Licht und die Nebelleuchten werden im Blinkerhebel aktiviert - das ist nicht optimal, allerdings lässt sich der Drehschalter gut greifen. Alternativ wird das Abblendlicht automatisch aktiviert und auch die Scheibenwischer vorn sind sensorgesteuert. 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 Dreh-, 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 der Fahrer gewarnt. Die meisten Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. 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. Vorn gibt es Türfächer, Becherhalter und ein Mittelfach. Im Fond sind Tische an den Vordersitzlehnen, schmale Türfächer und Fächer im Fußraum. Es gibt zwar zwei Handschuhfächer, allerdings weisen beide nur eine zufriedenstellende Größe auf. Leseleuchten gibt es in der ersten und zweiten Sitzreihe, ganz hinten fehlen diese.

- Die Vordersitzlehneneinstellung 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 Abblendlicht beleuchtet. Auf dem Fondmittelpfad 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 gut 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, kann man auf dieser aufgrund der fehlenden Beinfreiheit nicht mehr sitzen.



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.

2,7 KOMFORT

2,4 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt komfortabel, wenn die Federung auch auf ungleichmäßigen Fahrbahnbelägen etwas feiner ansprechen dürfte. Regelmäßig auftretende Unebenheiten lassen den Verso unruhig wirken und regen ihn zum Stuckern an.

⊕ Auf lange Bodenwellen spricht der Verso komfortabel an, hat aber bei höheren Geschwindigkeiten lange Federwege und zeigt im beladenen Zustand eine leichte Nachschwingtendenz. Einzelne kurze Wellen werden recht gut von den Insassen fern gehalten. Karosserieneigungen in schnell durchfahrenen Kurven oder aufgrund dynamischer Lenkimpulse zeigen sich ebenso wie Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen zufriedenstellend gedämpft. Einzelne Hindernisse und Querfugen werden ordentlich von den Insassen fern gehalten. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster schütteln die Insassen nicht zu stark durch. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten ist der Fahrkomfort gut.

2,6 Sitze

In der Executive-Ausstattung sind die Sitze serienmäßig mit einer Stoff-Lederpolsterung bezogen, deren Atmungsaktivität bei sommerlichen Temperaturen zufriedenstellend ist.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen, eine Neigungseinstellung gibt es aber nicht. Die Sitzflächen sind vorn zufriedenstellend konturiert und die hohen Lehnen gut bis zufriedenstellend. Der Seitenhalt geht in schnell durchfahrenen Kurven in Ordnung, könnte aber im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition des Fahrers ist angenehm und der Sitzkomfort ist auf den fest gepolsterten Sitzen gut.

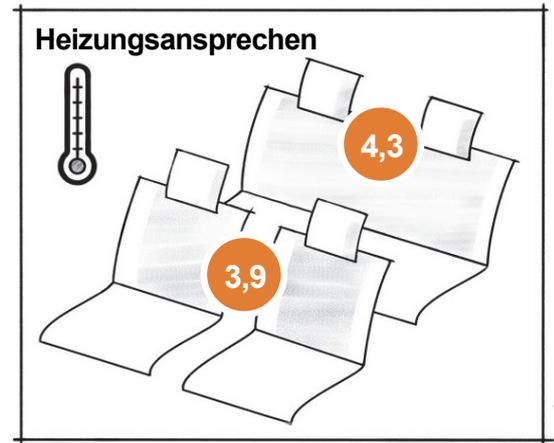
⊖ Vorn fehlen Lordosenstützen. In der zweiten Sitzreihe sind sowohl die Lehnen als auch die Flächen nur ausreichend konturiert. Zudem könnten letztere mehr Oberschenkelauflege bieten. Die Lehnen sind auch im Fond hoch. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend. In der dritten Sitzreihe sind die 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau ist im Innenraum nicht zu hoch. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 recht niedrige 69 dB(A). Fahrgeräusche halten sich im Hintergrund, allerdings ist teilweise auf schlechten Untergründen ein Fahrwerkspoltern zu vernehmen. Windgeräusche werden erst bei höheren Geschwindigkeiten deutlich wahrgenommen. Das Aggregat ist stets in leichter Form im Hintergrund vernehmbar, wird aber mit steigenden Drehzahlen etwas präsenter.

3,2 Klimatisierung

- + Die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik erlaubt eine separate Temperatureinstellung für Fahrer und Beifahrer. Die Luftverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen.
- Beim ADAC Heizungstest kann der Verso kein gutes Ergebnis einfahren. Sowohl vorn als auch hinten müssen sich die Passagiere lange gedulden, bis angenehme Temperaturen vorherrschen, wenn es auch vorn etwas schneller geht.



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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,6-Liter-Diesellaggregats mit einer Maximalleistung von 112 PS (bei 4.000 1/min) und einem Drehmoment von 270 Nm bei 1.750 1/min sind nichts besonderes, für den Alltag reicht der Motor jedoch völlig aus. Der Verso kann allerdings weder bei den Elastizitätswerten noch beim simulierten Überholvorgang überzeugen. (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h: 4. Gang: 10,8 s - 5. Gang: 16,4 s - 6. Gang: 25,5 s - ÜV: 8,0 s).

2,5 Laufkultur

Der neue 1,6-l-Dieselmotor kann sein hartes Arbeitsprinzip nicht verbergen, insgesamt aber eine noch gute Laufkultur vorweisen. Dennoch dringen besonders unter Last und im unteren Drehzahlbereich Vibrationen bis zum Lenkrad durch. Bei moderaten Drehzahlen wird das Aggregat nicht zu stark im Innenraum wahrgenommen und erzeugt kaum Störfrequenzen. Wird der Motor allerdings gefordert ist er deutlich im Innenraum zu vernehmen - besonders wenn man ihn ausdreht.

2,2 Schaltung

+ Der Schalthebel ist insgesamt recht gut geführt, wenn auch manche Gassenwechsel präzise vollzogen werden müssen, damit die Gänge problemlos eingelegt werden können. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, so dass auch relativ schnelle Gangwechsel möglich sind, dann ist der Schaltwiderstand jedoch etwas höher. Der Rückwärtsgang ist gegen ein versehentliches Einlegen gesichert und lässt sich problemlos einlegen, auch wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Die Kupplung kann ordentlich 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. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Es kann der erste Gang bereits während der Stopp-Phase eingelegt werden (dann ertönt ein Warnsignal), betätigt man anschließend die Kupplung, springt der Motor wieder an.

2,5

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe zeigt sich gut abgestimmt, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Allerdings muss man beispielsweise an Kreuzungen gelegentlich einen Gang mehr runter schalten, da die Drehzahl dann zu niedrig ist. Die Gesamtübersetzung hat Toyota zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt, dadurch dreht das Aggregat bei Tempo 130 gerade einmal mit 2.300 1/min. Dadurch hat der Motor aber bei höheren Geschwindigkeiten kaum mehr Zugkraftreserven, so dass man gelegentlich runter schalten muss, wenn man beschleunigen oder an Steigungen das Tempo halten möchte.

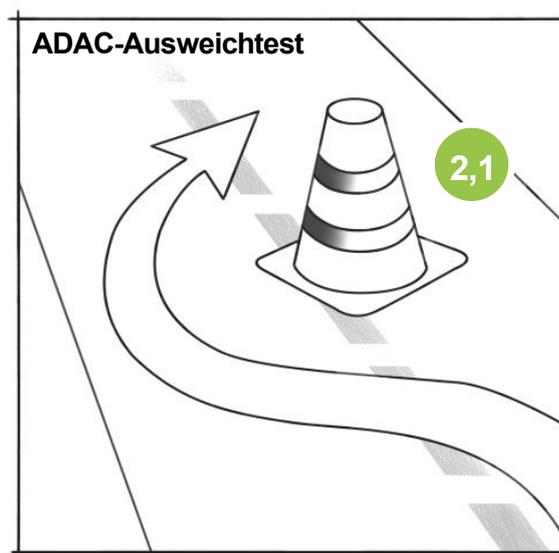
2,2

FAHREIGENSCHAFTEN

2,3

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 fährt der Verso ein gutes Ergebnis ein. Der Toyota begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs, stabilisiert sich aber schnell wieder und lässt sich im weiteren Verlauf recht neutral durch den Parcours manövrieren. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Verso ein untersteuerndes Verhalten, das auch ungeübte Autofahrer nicht überfordert. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Van leicht mit dem Heck nach, kann aber gut kontrolliert werden. Spurrillen lassen den Toyota weitgehend unbeeindruckt. Durchdrehende Antriebsräder werden von der Traktionskontrolle abgebremst.



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.

2,9

Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage etwas verzögert auf Lenkbefehle an, bei größeren Lenkwinkeln ist die Reaktion gut. Um die Mittellage erhält der Fahrer auch wenig Rückmeldung, so dass in schnellen langgezogen Kurven gelegentlich korrigiert werden muss. Bei größeren Lenkwinkeln sind das Lenkgefühl und die Präzision gut. 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 und macht den Van im Stadtgebiet unhandlich.

1,5

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 35 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP; 215/55 R17 94W). Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist gut, wenn auch das Heck etwas drängt.

2,3

SICHERHEIT

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der Verso ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC) ausgestattet. Zudem verfügt der Toyota über einen Bremsassistenten, der dem Fahrer in Gefahrensituationen hilft das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Ab Werk gibt es für den Van nun auch ein Reifendruckkontrollsystem, das den Fahrer warnt wenn ein Rad den Fülldruck verliert. 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 ohne Weiteres angezeigt werden kann. In den Türen fehlen Rückstrahler und -leuchten, die im Dunkeln andere Verkehrsteilnehmer bei offenem Zustand der Türen warnen würden. Assistenzsysteme wie ein Totwinkel- oder Spurverlassensassistent sind für den Verso nicht erhältlich.

2,4

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Beim ADAC Crashtest (Test 02/2010) erhält der Verso mit einem Erfüllungsgrad von 89 Prozent eine gute Bewertung. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis 1,78 m guten Schutz - das ist nur durchschnittlich. Allerdings weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf, was nach einem Heckaufprall das Risiko eines Schleudertraumas senkt. 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, das kann sich nach einem Unfall als vorteilhaft erweisen.
- 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. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dadurch bei beladenem Ladeabteil schlecht erreichbar.

1,8

Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit gibt der Verso ein gutes Bild ab, allerdings können im Fond nur zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden.

- +** Beim ADAC Crashtest erhält der Van 75 Prozent der möglichen Punkte (Test 02/2010) bei der Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag lässt sich abschalten und es dürfen auf allen Sitzplätzen universelle Rückhaltesysteme aller Altersgruppen verwendet werden. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze lagestabil mit dem Isofix-System (mit Ankerhaken) befestigt werden. Alternativ lassen sich Rückhaltesysteme auf diesen Plätzen auch mit den langen Gurten befestigen. Die verwechslungssicheren Gurtschlösser sind auf allen Plätzen fest, wodurch die Montage erleichtert wird. Die Gurtanlenkpunkte sind auf allen Plätzen optimal positioniert und weisen einen großen Abstand auf. Die Sitze weisen eine gute Kontur und Formstabilität auf, was eine sichere Kindersitzmontage ermöglicht. Es finden auf allen Plätzen hohe Kindersitze genügend Platz. Der Fenstereinklemmschutz der elektrischen Fensterheber setzt früh ein und funktioniert zuverlässig.

➖ Aufgrund des kleinen Spalts zwischen Sitzlehne und -fläche lässt sich das Isofix-System trotz Einsteckhilfen nur mühevoll nutzen. Die Kindersicherung der Fondtüren ist auch von Kindern leicht zu deaktivieren.

2,3 Fußgängerschutz

➕ Beim ADAC Crashtest (Test 02/2010) 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.

3,0 UMWELT/ECOTEST

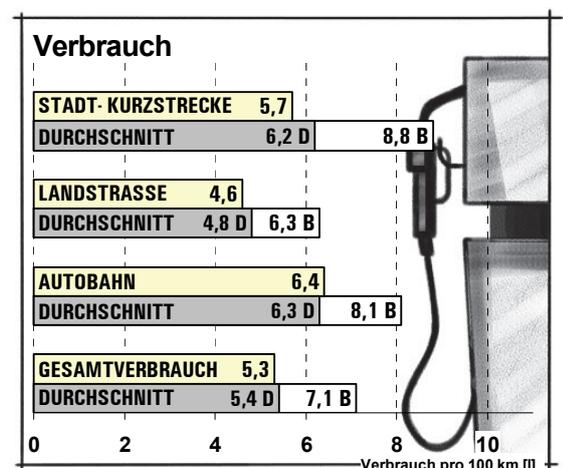
3,4 Verbrauch/CO2*

Im CO2-Kapitel erhält der Verso 1.6 D-4D mit einer CO2-Bilanz von 170 g/km nur 26 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 Liter auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil benötigt der Verso trotz Start-Stopp-System 5,7 l/100 km. Im Außerortsteil verbraucht er 4,6 l/100 km und auf der Autobahn sind es 6,4 l/100 km.

2,6 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel erhält der Toyota 34 von 50 Punkten. Insgesamt fällt keine Schadstoffgruppe besonders negativ auf, wenn auch der NOx-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus ansteigt.

Zusammen mit den CO2-Punkten erreicht der Verso 60 Punkte im ADAC EcoTest - das entspricht drei von fünf Sternen.



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

4,3 AUTOKOSTEN

2,6 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, schneidet er hier gut bis zufriedenstellend ab.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

➕ Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

3,4 Wertstabilität*

Dem Verso wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Der Van erhielt zwar aktuell ein neues Diesel-Aggregat, aber dennoch ist während des Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen. Zudem fehlen dem Verso dem Stand der Technik entsprechende Assistenzsysteme.

5,0 Kosten für Anschaffung*

Bei den Anschaffungskosten kann der Verso kein gutes Ergebnis erzielen. Für den getesteten Toyota Verso 1.6 D-4D Executive (7-Sitzer) müssen mindestens 30.900 Euro aufgewendet werden - das ist im Klassenvergleich sehr teuer. Dafür besitzt der Verso jedoch eine gute Serienausstattung, die u. a. einen Licht- und Regensensor, eine Geschwindigkeitsregelanlage und Bi-Xenonscheinwerfer umfasst.

5,2 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im Klassenvergleich sehr hoch. Allein die KFZ-Steuer beträgt 200 Euro pro Jahr. Doch auch die Versicherungseinstufungen sind durchweg ungünstig (KH: 20; VK: 22; TK: 22).

4,5 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich hoch. Während die Betriebskosten noch recht überschaubar ausfallen, schneidet der Verso in den anderen Kostenkapiteln nicht gut ab.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 (5-Sitzer)	1.8 (5-Sitzer)	1.6 D-4D (5-Sitzer)	2.2 D-4D Automatik (5-Sitzer)	2.2 D-CAT (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1798	4/1598	4/2231	4/2231
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	108 (147)	82 (112)	110 (150)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/4400	180/4000	270/1750	340/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	11,7	10,4	12,7	10,1	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	180	195	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,6 S	6,8 S	4,5 D	6,4 D	5,8 D
CO2 [g/km]	154	158	119	169	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/19	16/22/19	20/22/22	20/24/22	20/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	150	162	200	366	334
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	609	662	598	730	718
Preis [Euro]	21.200	24.900	23.550	28.700	28.700

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8/11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/4,6/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	170 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4460/1791/1630 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1577 kg/683 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385 l/855 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1035 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	125 Euro
Monatlicher Wertverlust	388 Euro
Monatliche Gesamtkosten	679 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/22
Grundpreis	30.900 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

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 590°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	730 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Lackierung Metallic	540 Euro°
Panorama-Glasedach	650 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen