



Toyota Avensis Touring Sports 2.0 D-4D Comfort

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(105 kW / 143 PS)

Das bereits zweite Facelift des seit dem Jahr 2009 erhältlichen Avensis bringt einige Neuerungen mit sich, die den Kombi für das letzte Drittel seines Modellzyklus fit machen. Dabei wurde nicht nur die Modellbezeichnung des Kombis modernisiert. Die Karosserie des Touring Sports (bisher hieß er schlicht Combi) wirkt dank neuer Front und markantem LED-Tagfahrlichtband deutlich dynamischer. Prinzipiell ist das helle Tagfahrlicht eine gute Sache – da es beim Blinken aber nicht gedimmt wird, kann es je nach Lichteinfall den vorderen Blinker überstrahlen, der dann kaum noch erkennbar ist. Der Innenraum wurde durch Designelemente deutlich aufgehübscht, kann aber nicht über die teils einfache Materialqualität hinwegtäuschen. Mit dem neuen 143 PS starken Dieselmotor, der vom Kooperationspartner BMW stammt, ist man stets ausreichend motorisiert, besondere Glanzpunkte können aber weder in Sachen Laufkultur noch beim Verbrauch (Testverbrauch 5,1 l/100 km) gesetzt werden. Lobenswert sind die verbauten Sicherheitssysteme: Ein Kollisionswarn- und Notbremssystem ist immer Serie - dazu gibt es ausstattungsabhängig einen Fernlichtassistenten sowie einen Spurverlassenswarner samt Verkehrszeichenerkennung. Zusammen mit der tadellosen passiven Sicherheit schneidet das Fahrzeug mit vollen fünf Sternen beim ADAC Crashtest ab. In der Summe fährt der Avensis Touring Sports auch durch die aufgefrischte Technik ein gutes Gesamtergebnis ein, auch wenn es noch den ein oder anderen kleineren Kritikpunkt gibt. Mit einem Grundpreis von 31.090 Euro ist der Japaner daher eine verhältnismäßig günstige Alternative zu den etablierten Mittelklassekombis. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** Ford Mondeo, Hyundai i40, Mazda 6, Opel Insignia, VW Passat.

- +** großer und gut nutzbarer Kofferraum, sehr gute Ergebnisse im ADAC Crashtest, viele aktive Sicherheitssysteme Serie, helle optionale LED-Scheinwerfer, präzises Schaltgetriebe
- keine Höheneinstellung für Beifahrersitz, schwache Heizung, vordere Blinker sind schlecht erkennbar



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,2 Langstrecke

1,9 Transport

3,0 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2015
Text: D. Silvestro

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Der Avensis wurde zum Facelift vor allem optisch aufgefrischt. Der Innenraum wirkt durch die farblich abgesetzten Zierleisten deutlich moderner als der nüchtern gehaltene Vorgänger. Die verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig, vor allem die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegenden Bereiche sind aber hart und kratzempfindlich. Das Finish und die Verarbeitung der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Die Anbauteile zeigen sich ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, jedoch sind sie nicht immer besonders schmal. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Klappe muss vom Innenraum aus elektrisch entriegelt werden.

- ⊕ 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 teilweise durch Kunststoffleisten vor Kratzern geschützt.
- ⊖ 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. Einen Fehlbetankungsschutz gibt es nicht, daher kann das Fahrzeug mit Benzin anstatt Diesel betankt werden.

2,0

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 (60 l) sind Reichweiten von bis zu 1.175 km möglich (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Die maximale Zuladung fällt mit 530 kg üppig aus und auf dem Dach dürfen großzügige 103 kg (Dachreling Serie) transportiert werden. Die zulässige Anhängelast beträgt hohe 1.800 kg (gebremst). Ungebremste Hänger dürfen dagegen nur bis 500 kg gezogen werden. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind an Bord, sodass ein Räderwechsel problemlos durchgeführt werden kann.
- ⊖ Für den Fall einer Panne ist nur ein Reifenreparaturset verfügbar, das sich im Falle eines Reifenschadens schnell als unwirksam erweisen kann.

2,5

Sicht

Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das umliegende Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Avensis Touring Sports allenfalls akzeptabel ab. Besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein.

- ⊕ 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 wird der tote Winkel verkleinert.



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

Das Tagfahrlicht sorgt für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer. Bei Dunkelheit ermöglichen die neuen optionalen LED-Scheinwerfer eine gute Fahrbahnausleuchtung. Das LED-Licht sorgt für eine homogene Ausleuchtung und gefällt durch die tageslichtähnliche Lichtfarbe. Lediglich die recht harte Hell-Dunkel-Grenze des Abblendlichts ist nicht ideal. Während Abbiegelicht bei Wahl der LED-Scheinwerfer mit enthalten ist, sucht man dynamisches Kurvenlicht vergebens. Dafür muss man die Top-Ausstattung "Executive" wählen (Adaptive Front Light System). Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab (Funktion abschaltbar). Die Scheibenwischer weisen eine gute Wischwirkung auf. Beim Rangieren erhält man durch die serienmäßige Rückfahrkamera Unterstützung. Parksensoren für vorn und hinten müssen jedoch optional geordert werden.

⊖ Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der weit oben positionierten Heckscheibenunterkante schlecht erkennbar - Abhilfe leistet hier die Rückfahrkamera. Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

2,7 Ein-/Ausstieg

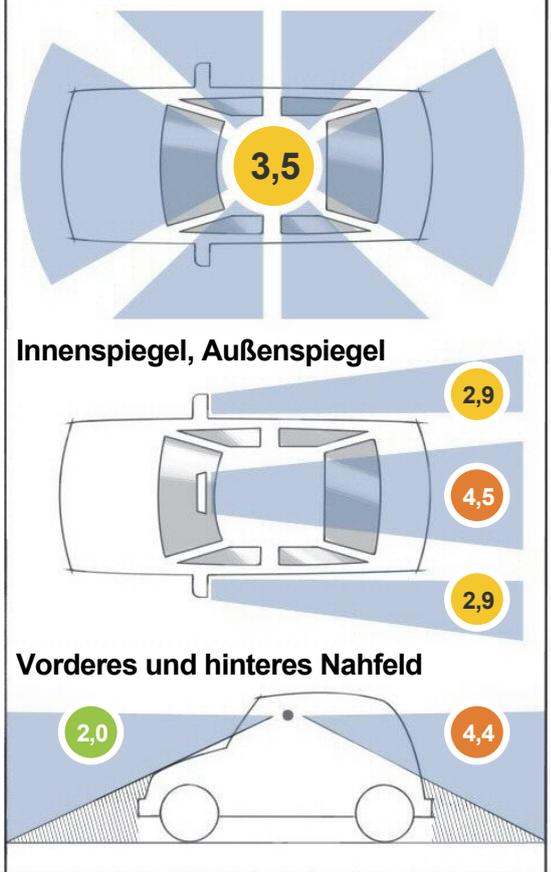
Das Ein- und Aussteigen funktioniert im Avensis zufriedenstellend. Dank des niedrigen und nicht zu breiten Schwellers muss man seine Beine nicht zu weit anheben, um ins Fahrzeug zu gelangen. Auch die recht angenehme Sitzhöhe gefällt. Nicht ideal ist dagegen die flach verlaufende Dachlinie. Dadurch müssen vor allem größere Personen darauf achten, dass sie sich nicht den Kopf am Dachholm stoßen. Der Einstiegsbereich zum Fond fällt insgesamt großzügig aus, jedoch öffnen die Türen nicht besonders weit. Das Fahrzeug lässt sich über eine Fernbedienung ver- und entriegeln. Ein schlüsselloses Zugangssystem gibt es optional (Smart-Key, nicht im Testwagen).

⊕ Es gibt für alle außen sitzenden Insassen Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türreasterungen sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich, da sich das Fahrzeug bei offenen Türen oder offener Heckklappe nicht abschließen lässt. Betätigt man nach dem Öffnen der Tür den Fernlichthebel, bleiben die Scheinwerfer beim Verlassen des Fahrzeugs noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten das Vorfeld.

1,9 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen 430 l in den Kofferraum. Entfernt man die Abdeckung, und belädt bis zum Dach, vergrößert sich das Volumen auf 655 l - dann passen bis zu 12 handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen auf großzügige 895 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Belädt man dann bis zum Dach, stehen stolze 1.470 l zur Verfügung.

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit 430 l fasst der Touring Sports deutlich weniger Gepäck als der Combi vor dem Facelift.

2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Kofferraum erweist sich als gut zugänglich. Die Kofferraumklappe lässt sich über einen elektrischen Taster entriegeln und anschließend leicht öffnen. In der Heckklappe gibt es eine Griffmulde, sodass sich diese auch leicht schließen lässt. Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist für den Avensis nicht erhältlich. Die Kofferraum-Ladekante liegt rund 65 Zentimeter über der Straße - Gepäck muss so nicht zu weit angehoben werden. Zudem ist der Ladeboden auf gleicher Höhe wie die Ladekante und auch bei umgeklappter Rücksitzlehne durchgehend eben. Der Kofferraum ist zwar recht tief, dennoch lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände zufriedenstellend erreichen. Die Höhe der Ladeöffnung fällt großzügig aus. Das Ladeabteil weist ein praktisches Format auf, Höhe und Breite liegen aber nur im Klassenmittelfeld. Der Kofferraum ist zwar beleuchtet, doch reicht die eine Lampe nicht aus, um das gesamte Ladeabteil bei Dunkelheit auszuleuchten.

2,4

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Variabilität des Kofferraums 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 befinden sich einige Fächer in der Reserveradmulde. Zudem gibt es vier stabile Haken zur Ladegutsicherung. Ein Gepäcknetz trennt den Laderaum vom Passagierabteil (Serie). Optional gibt es für den Avensis Touring Sports einen "Cargo-Manager", der Teleskopstangen samt Befestigungsgurt im Kofferraum beinhaltet. Dieses Extra ist jedoch nur für die Top-Ausstattung "Executive" erhältlich.

2,5

INNENRAUM

2,5

Bedienung

Das Cockpit des Avensis wurde zum Facelift grundlegend überarbeitet. Das weiterentwickelte Multimediasystem, neu gestaltete Instrumente und überarbeitete Bedienelemente am Lenkrad sind nur einige Neuerungen, die den Bedienkomfort insgesamt etwas verbessern. Zudem gibt es endlich auch einen Antipplinker (Blinker blinkt dreimal beim Antippen). In der Summe sind dennoch nicht alle Bedienelemente ergonomisch einwandfrei angeordnet. So ist der Tastenblock zur Einstellung der Außenspiegel zu weit vom Fahrer entfernt, einige Tasten liegen zu tief im Fußraum (z.B. Einstelltaste für die Kollisionswarnung) und auch der Tempomathebel ist nicht perfekt greifbar. In der Summe kommt man mit den Grundfunktionen aber dennoch recht schnell zurecht und benötigt keine zu lange Eingewöhnung. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind gut angeordnet und der Schalthebel ist problemlos erreichbar. Das Zündschloss ist zufriedenstellend erreichbar im Lenkstock untergebracht. Scheibenwischer und Licht sind sensorgesteuert, alternativ kann das Licht über einen Drehring im Blinkerhebel aktiviert werden. Die Nebelleuchten werden ebenfalls dort aktiviert - der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die neu gestalteten Rundinstrumente haben einen guten Kontrast und sind einwandfrei ablesbar. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Durchschnitts- und Momentanverbrauch, allerdings ist dessen Display grob gepixelt und nicht mehr zeitgemäß.



Der Innenraum wurde deutlich aufgewertet, die Bedienbarkeit ist ordentlich, lässt aber noch Raum für Verbesserungen.

Erst in der Top-Ausstattung "Executive" gibt es ein hochauflösendes TFT-Farbdisplay zwischen den Instrumenten. Die Anzeigen für den Kraftstofffüllstand und die Motortemperatur sind nun wieder als analoge Zeigerinstrumente ausgeführt (vorher digitale Balkenanzeige) und lassen sich gut ablesen.

⊕ Das Multimedia-Audiosystem (Toyota Touch2) ist in optimaler Höhe angeordnet und lässt sich einfach bedienen. Zudem können Radioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Auf Wunsch gibt es das Navigationssystem Toyota Touch2&Go. Das System funktioniert insgesamt gut, reagiert aber teilweise träge auf Eingabebefehle. Zudem wirkt die Kartendarstellung veraltet. Eine übersichtliche 3D-Darstellung gibt es erst im Navigationssystem Touch2&Go Plus, das jedoch nicht in der getesteten Ausstattung verfügbar ist. Das Klimaanlagebedienteil ist nicht zu niedrig positioniert und übersichtlich 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 gibt es einige zum Teil praktische Ablagen. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet. Für die vorderen und hinteren Passagiere gibt es Leseleuchten.

⊖ Die Feststellbremse wird elektrisch aktiviert, allerdings ist der Schalter sehr tief rechts neben dem Lenkrad im Armaturenbrett positioniert und schlecht erreichbar. Die Drehregler der Klimaanlage und des Radios sind glatt und flach, wodurch sie nicht gut greifbar sind. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Anschnallen. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

2,3 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus. Vorn finden Personen bis rund 1,95 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit wäre nochmals großzügiger bemessen. Insgesamt findet man ein angenehmes subjektives Raumgefühl vor, auch wenn die Innenbreite für ein Fahrzeug dieser Klasse nicht besonders üppig bemessen ist.

2,9 Raumangebot hinten*

Das Platzangebot geht auch im Fond in Ordnung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden Insassen bis rund 1,85 m Körpergröße noch genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde auch für noch etwas größere Personen ausreichen. Hinten ist die Innenbreite durchschnittlich, sodass sich insgesamt ein gutes bis zufriedenstellendes Raumgefühl einstellt. Zwei Personen finden bequem Platz, für drei Erwachsene wird es aber doch eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 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.

2,7 KOMFORT

2,6 Federung

Für den Avensis sind neben dem Standardfahrwerk keine weiteren Fahrwerksoptionen erhältlich. Ein adaptives Fahrwerk, das in dieser Klasse in der Regel angeboten wird, ist für den Japaner nicht lieferbar. Dessen ungeachtet kann man mit der Abstimmung des Standardfahrwerks zufrieden sein. Dank der geringen Aufbaubewegungen der Karosserie und dem souveränen Verhalten bei langen Bodenwellen ist man mit dem Kombi auf der Autobahn komfortabel unterwegs. Nicht ganz tadellos reagiert die Federung dagegen bei größeren Unebenheiten und vor allem bei Querfugen. Hier zeigt sie ein steifbeiniges Ansprechverhalten. Hinzu kommt, dass der Toyota keinen besonders guten Abrollkomfort aufweist, was den Fahrkomfort vor allem bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas schmälern kann.

2,7 Sitze

Auf den überarbeiteten Vordersitzen findet man einen zufriedenstellenden Sitzkomfort vor. Die Lehnen sind hoch sowie körpergerecht ausgeformt und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die komfortabel gepolsterten Sitzflächen überzeugen mit einer guten Druckverteilung und ausreichender Oberschenkelunterstützung. Die Einstellmöglichkeiten der Vordersitze sind dagegen enttäuschend. Lediglich für den Fahrerplatz findet man eine Höheneinstellung sowie eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze vor. Die im Testwagen verbaute optionale Leder-Alcantara-Ausstattung besitzt eine zufriedenstellende Atmungsaktivität, da die Mittelteile perforiert sind.

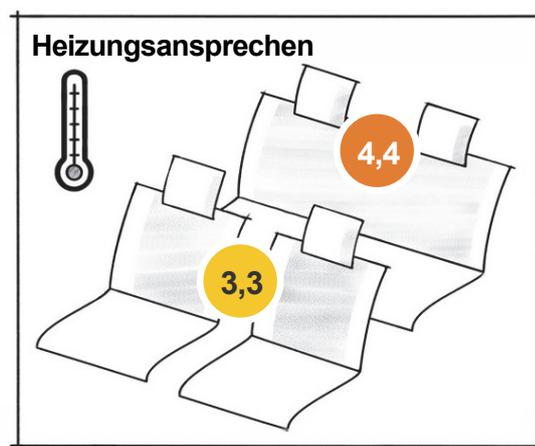
– Für den Beifahrersitz gibt es in dieser Ausstattungsvariante nicht einmal eine Höheneinstellung. Elektrisch einstellbare Sitze samt Memoryfunktion gibt es nur in der Top-Ausstattung "Executive". Im Fond sitzt man weitaus unkomfortabler als vorn. Die Lehnen sind wenig konturiert, und große Personen finden zu wenig Oberschenkelunterstützung vor. Durch den weichen Unterbau der Sitzfläche sinkt man recht stark ein, was sich auf langen Fahrten unkomfortabel auswirken kann. In Verbindung mit der Lederausstattung rutscht man auf der Rücksitzbank zudem haltlos hin und her.

2,0 Innengeräusch

+ Sowohl das gemessene als auch das empfundene Geräuschniveau fallen angenehm niedrig aus. Der Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h nur 67,3 dB(A). Fahr- und Windgeräusche halten sich dabei stets im Hintergrund. Akustisch recht präsent zeigt sich der Dieselmotor, der permanent leicht im Hintergrund zu vernehmen ist.

3,1 Klimatisierung

Der Avensis ist in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit einer in der Intensität einstellbaren Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung erfolgt hingegen für alle Insassen gemeinsam.



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

Die Heizung spricht vorn zufriedenstellend an, die Fußbereiche werden deutlich schneller warm als der restliche Innenraum. Eine Umluftautomatik ist zwar nicht erhältlich, die Umluftfunktion schaltet sich aber nach gewisser Zeit automatisch ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu verhindern.

– Im Fond ist die Temperaturentwicklung während des Heizungstests nur mäßig, immerhin werden aber auch hier die Fußbereiche schneller erwärmt.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des neuen Zwei-Liter-Dieselmotors sind insgesamt zufriedenstellend. Die 143 PS des Vierzylinders reichen aus, um Überholvorgänge rasch durchführen zu können. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Touring Sports 6,2 s (gemessen im dritten Gang). Dank des hohen maximalen Drehmoments von 320 Nm geht auch die Durchzugskraft des Motors in Ordnung. Im vierten Gang vergehen 8,7 s und im fünften 13,1 s, bis aus 60 km/h Tempo 100 erreicht ist. Nur im sechsten Gang geht es deutlich träger zur Sache: Dann schleppt sich der Avensis in 19,1 s auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 200 km/h angegeben.

2,8 Laufkultur

Der aus dem BMW-Regal stammende 2.0 D-4D Dieselmotor bietet eine weitgehend unauffällige Laufkultur. Vibrationen sind vor allem beim Anfahren und bei niedrigen Geschwindigkeiten spürbar. Im normalen Fahrbetrieb ist davon aber kaum noch etwas zu spüren. Lediglich bei niedrigen Drehzahlen unterhalb von 1.800 1/min und gleichzeitiger Lastanforderung neigt der Motor zu ausgeprägterem Dröhnen.

1,4 Schaltung

+ Vollkommen überzeugen kann das knackige Sechsgang-Schaltgetriebe. Der Schalthebel ist präzise und spielfrei geführt, die Gänge lassen sich sanft wechseln. Die Schaltwege fallen kurz aus, sodass auch schnelle Schaltvorgänge problemlos möglich sind. Der Rückwärtsgang ist wie üblich vorn links angeordnet, lässt sich problemlos einlegen und ist gegen versehentliches Einlegen gesichert. Dank der doppelten Synchronisierung kracht es auch dann nicht, wenn man den Rückwärtsgang bei noch vorwärts rollendem Fahrzeug einlegt. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand den richtigen Gang zu wählen. An Steigungen unterstützt die Berganfahrhilfe, um ein Zurückrollen des Fahrzeugs zu verhindern. Sehr gut gelungen ist die Kupplungsbetätigung. Beim Anfahren wird automatisch leicht die Drehzahlen angehoben - ein Abwürgen des Motors ist so kaum noch möglich. Die Kupplung ist äußerst leichtgängig und lässt sich fein dosieren, was ruckfreie Schaltvorgänge ermöglicht. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

2,3 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen der sechs Vorwärtsgänge sind stimmig, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Motor mit spritsparenden 2.250 1/min.

2,4

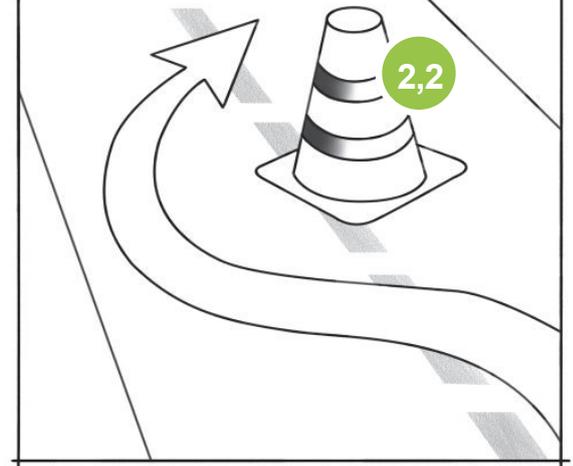
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Die Fahreigenschaften des Avensis Touring Sports sind zwar wenig sportlich, aber immer sicher. Der Wagen reagiert richtungsstabil auf Lenkimpulse, nur bei Bodenwellen in Kurven kann das Fahrzeug auch mal leicht versetzt werden. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Kombi kaum aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest reagiert der Avensis untersteuernd auf den ersten Lenkimpuls, drängt dann aber beim Gegenlenken mit dem Heck nach. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift jedoch zuverlässig und effektiv ein. Bei schneller Kurvenfahrt untersteuert der Avensis gutmütig. Der Grenzbereich kündigt sich bereits sehr früh an, was zwar nicht besonders sportlich, aber sicher ist. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so entstehen kaum Lastwechselreaktionen. Die elektronische Traktionskontrolle greift bei wenig griffiger Fahrbahn früh und effizient ein, durchdrehende Räder werden damit verhindert. Ein elektronisches Sperrdifferential gibt es beim Toyota nicht.

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.

2,5

Lenkung*

Die elektrische Servolenkung des Avensis wurde zum Facelift weiter optimiert und bietet nun ein etwas verbessertes Lenkgefühl. Der Wendekreis fällt mit 11,6 m nicht zu groß aus.

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an und bietet eine gute Mittenzentrierung, ohne bei höheren Geschwindigkeiten nervös zu wirken. Lenkt man stärker ein, wird spontan Seitenführung aufgebaut und das Fahrzeug folgt präzise dem Lenkeinschlag. Das Lenkgefühl ist zwar nicht schlecht, vor allem bei größeren Lenkwinkeln wäre aber eine noch bessere Rückmeldung wünschenswert. Die Lenkung ist recht direkt ausgelegt. Um von Anschlag zu Anschlag zu lenken, sind weniger als drei Lenkradumdrehungen nötig. Die Lenkkräfte im Stand sind gering, was das Rangieren erleichtert.

2,2

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Avensis Touring Sports im Schnitt 37,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3 der Größe 215/55 R17 94W). Dabei zeigt sich die Bremse auch bei starker Beanspruchung standfest. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut. Bei einer Bremsung in der Kurve zeigt der Japaner ein stabiles Fahrverhalten.

1,6

SICHERHEIT

1,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Zuge des Facelifts erhielt der Avensis eine Reihe an neuen aktiven Sicherheitssystemen, die bei Toyota unter dem Namen "Safety Sense System" zusammengefasst sind. Dieses beinhaltet das Pre-Collision System (PCS) und einen Fernlichtassistenten. Beide Systeme sind serienmäßig verbaut. Zusätzlich kann man in der getesteten Ausstattung einen Spurverlassenswarner und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung ordern. Das PCS ist zwischen 10 und 80 km/h aktiv und überwacht mittels Laser und Kamera den Verkehr. Besteht die Gefahr einer Kollision, warnt das System den Fahrer zunächst optisch und akustisch. Betätigt der Fahrer die Bremse, wird bei Bedarf die Bremskraft verstärkt, um eine Kollision im besten Fall zu vermeiden. Reagiert der Fahrer nicht auf die Warnung, leitet das System autonom eine Bremsung ein, die einen Zusammenstoß bei niedrigen Geschwindigkeiten vermeiden und bei höheren die Folgen reduzieren kann. Der Spurhalteassistent warnt den Fahrer optisch und akustisch, wenn das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung verlässt. Der kamerabasierte Verkehrszeichenassistent erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote und zeigt diese dem Fahrer im Kombiinstrument an. Während einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein und warnt somit den nachfolgenden Verkehr. Ein Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Sensoren in jedem Rad überwachen den Druck und warnen den Fahrer, wenn ein Reifen plötzlich Druck verliert. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

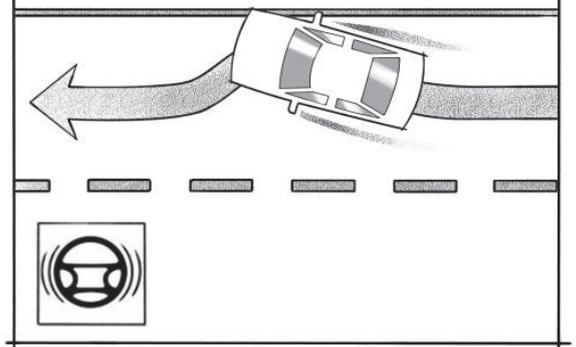
⊖ Eine Müdigkeitserkennung und ein Totwinkelassistent sind für den Avensis nicht erhältlich. Aufgrund des äußerst hellen LED-Tagfahrlichtbands, das bei Blinkerbetätigung nicht wie bei vielen anderen Herstellern automatisch gedimmt wird, sind die vorderen Blinker beim Abbiegen von anderen Verkehrsteilnehmern schlecht erkennbar. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Der Betätigungsknopf der elektrischen Handbremse ist schlecht zugänglich im Armaturenbrett angeordnet und im Notfall vom Beifahrer nicht zu erreichen.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

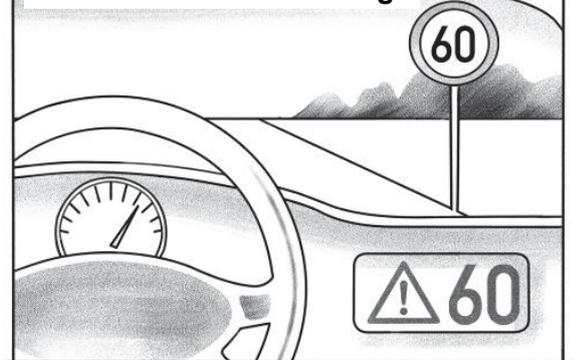
Die Facelift-Version des Toyota Avensis schneidet bei den ADAC Crashtests sehr gut ab und erhält die vollen fünf Sterne (Stand: 09/2015).

Spurhalteassistent



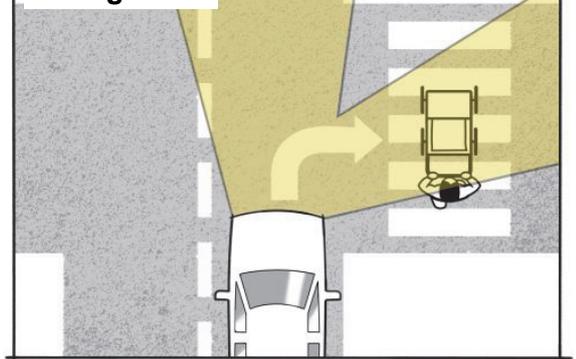
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

⊕ Für die Insassensicherheit erhält der Avenir sehr gute 93 % der möglichen Punkte. Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Für den Fahrer gibt es zusätzlich einen Knieairbag. Die Sicherheitsgurte vorn und hinten (nur Außensitze) sind mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Seatbelt-Reminder ermahnen auf den vorderen Plätzen akustisch und optisch, sich anzuschallen. Für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Status im Kombidisplay angezeigt und ein Signal warnt, wenn ein Gurt abgeschnallt wird. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m optimalen Schutz. Sie befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können. Die stabilen Außentürgriffe ermöglichen nach einem Unfall das Aufbringen von hohen Zugkräften.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für rund 1,65 m große Personen.

1,6 Kindersicherheit

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

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Avenir bei der Kindersicherheit gute 85 % der möglichen Punkte. 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 samt Ankerhaken. Die Gurtschlösser sind fest fixiert 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. Auf allen Sitzplätzen dürfen laut Bedienungsanleitung Kindersitze aller Altersklassen montiert werden.

⊖ Die Formstabilität der Rücksitzbank ist nicht besonders gut, sodass sich hier Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen lassen. Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte kaum zum Befestigen von Kindersitzen.

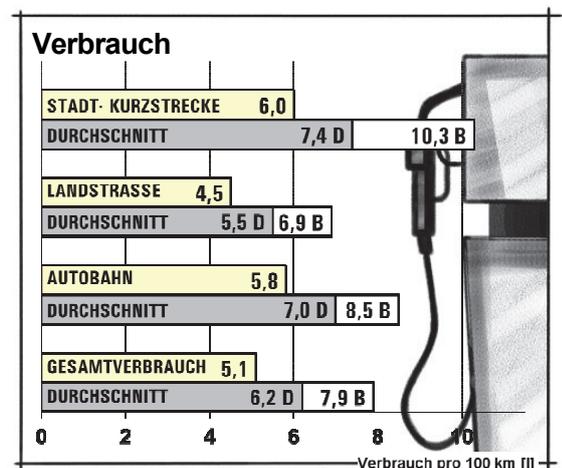
1,9 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz des aktuellen Avenir wurde deutlich optimiert. Bei den aktuellen Crashtests erhält das Fahrzeug gute 78 % der möglichen Punkte. Einziger harte Scheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂*

Der Avenir Touring Sports 2.0 D-4D erhält mit einer CO₂-Bilanz von 164 g/km 34 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,1 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Er setzt sich aus 6,0 l/100 km im Stadtbetrieb, 4,5 l/100 km außerorts und 5,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,3 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des mit einem NOx-Speicherkat ausgestatteten Diesel fällt niedrig aus. Der Lohn sind 47 Punkte im Schadstoffkapitel. Insgesamt erhält der Avensis 2.0 D-4D mit 81 Punkten mühelos vier Sterne im ADAC EcoTest.

2,8 AUTOKOSTEN

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der geringe Kraftstoffverbrauch sowie der günstige Dieselpreis sorgen hier für ein gutes Ergebnis.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Toyota besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Angaben des Herstellers muss der Avensis dabei im Schnitt alle 20.000 km oder 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

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

2,9 Wertstabilität*

Für den Toyota Avensis Touring Sports kann in Verbindung mit dem Dieselmotor ein durchschnittlicher Restwertverlauf erwartet werden.

3,6 Kosten für Anschaffung*

Für den japanischen Kombi müssen in der getesteten Variante mindestens 31.090 Euro aufgebracht werden. Das ist kein besonders niedriger Preis, immerhin ist der Avensis recht gut ausgestattet. Alle wichtigen Komfort- und einige Sicherheitsfeatures sind im Preis bereits enthalten.

4,0

Fixkosten*

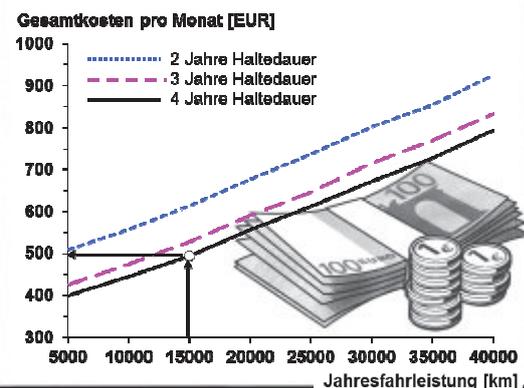
Die jährliche Steuer fällt mit 240 Euro recht hoch aus. Zudem erweisen sich die Versicherungseinstufungen als nicht gerade günstig (KH: 17; TK: 23; VK: 23).

2,5

Monatliche Gesamtkosten*

+ In der Summe fallen die monatlichen Gesamtkosten noch überschaubar aus, was vor allem an den niedrigen Betriebskosten und dem recht stabilen Restwertverlauf liegt.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 710 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.8	1.6 D-4D	2.0 D-4D
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1798	4/1598	4/1995
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	108 (147)	82 (112)	105 (143)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/4400	180/4000	270/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	10,6	9,7	11,4	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	200	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	6,0 S	4,2 D	4,6 D
CO ₂ [g/km]	143	139	109	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/20	15/22/20	18/21/23	18/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	128	124	180	240
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	613	701	600	710
Preis [Euro]	24.640	28.090	27.490	31.090

Aufbau

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

KT

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht
 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 Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,5/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	120 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	164 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4820/1810/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1570 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/895 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1800 kg
Dachlast	103 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1175 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begr.
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	91 Euro
Monatliche Werkstattkosten	68 Euro
Monatliche Fixkosten	128 Euro
Monatlicher Wertverlust	423 Euro
Monatliche Gesamtkosten	710 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/23
Grundpreis	31.090 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	1.040 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kollisionswarnung (inkl. Notbremsfunktion)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	1.040 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (Comfort-Plus-Paket)	1.290 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (Comfort-Plus-Paket)	1.290 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	590 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	730 Euro
Einparkhilfe hinten (vorn: 390 Euro)	350 Euro°
Lackierung Metallic	570 Euro°
Schiebe-Hubdach (ab Business Edition)	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen