



## Toyota Auris 1.2 T Comfort

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

**M**odifizierte Karosserie, aufgefrischter Innenraum, neuer Otto-Motor, moderne Assistenzsysteme - so könnte man die Modellpflege-maßnahmen an Toyotas Kompaktwagen, dem Auris, kurz umschreiben. Vor allem die überarbeitete Front fällt mit der vom Markenemblem bis zu den Scheinwerfern verlaufenden Chromspange ins Auge. Eine weitere Neuerung: Die Scheinwerfer sind nun gegen Aufpreis mit moderner LED-Technik erhältlich. Die neu gestalteten Rundinstrumente und die blau hinterleuchteten Bedienelemente um den sieben Zoll-Touchscreen werten das Interieur optisch auf - die berührungssensitiven Tasten müssen allerdings zielgenau betätigt werden. Einige Kunststoffe, die nicht im Sichtfeld liegen, fühlen sich nicht sehr wertig an. Der neue 1,2-l-Turbomotor hinterlässt einen guten Eindruck. Der Vierzylinder legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, die Fahrleistungen stellen zufrieden - für den Alltagsgebrauch reichen die 85 kW/116 PS und das bereits bei 1.500 1/min anliegende Drehmoment von 185 Nm vollkommen aus. Der Testverbrauch liegt bei durchschnittlichen 5,9 l/100 km im EcoTest. Neu ist für den Auris auch das optionale, aber empfehlenswerte Toyota Safety Sense. Es beinhaltet u. a. ein Notbremssystem, einen Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichenerkennung. Alles Systeme, die die aktive Sicherheit erhöhen. Ein Totwinkelassistent und eine Müdigkeitserkennung sind nicht erhältlich. Zu haben ist der Testwagen ab 20.990 Euro - ein akzeptabler Preis im Klassenvergleich. **Karosserievarianten:** Touring Sports. **Konkurrenten:** u. a.: BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, SEAT Leon, Volvo V40.

**+** gutes Platzangebot vorn, kultivierter Motor, moderne Assistenzsysteme und LED-Licht erhältlich

**-** kein zuverlässig funktionierender Fenstereinklemmschutz, niedrige Kopfstützen im Fond, mäßige Rundumsicht



### ADAC-URTEIL

**2,4** AUTOTEST

**3,1** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,7** Familie

**3,1** Stadtverkehr

**2,9** Senioren

**2,5** Langstrecke

**2,9** Transport

**2,9** Fahrspaß

**2,8** Preis/Leistung

Stand: Oktober 2015  
Text: Martin Brand

Verarbeitung und Finish des neuen Toyota Auris machen auf den ersten Blick einen guten Eindruck, bei genauem Hinsehen lassen sich leichte Schwächen erkennen - insgesamt stellt die Verarbeitung zufrieden. Während die Anbauteile weitgehend sauber eingepasst und die Spaltmaße recht gleichmäßig sind, verdienen die mehrteilig ausgeführten Türrahmen Kritik. Die unschönen Schweißverbindungen sind deutlich sichtbar und unverkleidet, das mindert den Gesamteindruck. Die Türöffnungen sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet. Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller vor Kratzern schützen, gibt es allerdings nicht. Die Innenraumverarbeitung geht in Ordnung, doch auch hier ist Verbesserungspotenzial vorhanden. Die Kunststoffkanten könnten besser entgratet sein und die Armaturen stabiler befestigt - gelegentlich knarzt es deutlich. Kunststoffe, die im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, wirken weitgehend hochwertig, lackierte Oberflächen und Applikationen werten den Innenraum optisch auf. Der Motorraum ist von unten vollständig verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Mit Unterbodenschutz ist man jedoch sparsam umgegangen. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mittels gut zugänglichem Hebel im Fußraum entriegelt werden.

⊖ Die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind hart, kratzempfindlich und wirken billig. An den Fahrzeugflanken fehlen Stoßleisten, die vor Beschädigungen bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen. Die Stoßfänger sind lackiert und damit ebenfalls kratzempfindlich. Die Motorhaube wird über einen Haltestab offen gehalten. Eine Gasdruckfeder, wie sie in dieser Preisklasse üblich ist, gibt es nicht. Im Tankstutzen fehlt eine Sperrklappe, die ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert.

Der neue Auris bietet eine ordentliche Alltagstauglichkeit. Vier Personen können bequem sitzen, der schmale Fondmittelpplatz eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken - immerhin stört kein Mitteltunnel im Fußraum. Mit einer Tankfüllung (50 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 845 Kilometern möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 500 kg zufriedenstellend aus. Die zulässige Dachlast beträgt 75 Kilogramm. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.300 kg und ungebremste Anhänger bis lediglich 450 kg gezogen werden. Die erlaubte Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt nur 65 kg - das kann unter Umständen zu wenig sein, wenn man zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger transportieren möchte. Zum Räderwechsel ist der Auris serienmäßig mit Wagenheber und Radmutternschlüssel ausgestattet.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich bei größeren Beschädigungen als unwirksam erweisen kann. Ein Reserve- oder Notrad ist nicht erhältlich.

Im Sichtkapitel schneidet der neue Auris insgesamt zufriedenstellend ab. Während sich die Fahrzeugfront dem Blick des Fahrers gänzlich entzieht, lässt sich das Heck ordentlich abschätzen. Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe über der Fahrbahn positioniert, das Verkehrsgeschehen kann zufriedenstellend überblickt werden. Beim Rangieren hilft die serienmäßige Heckkamera. Parksensoren für Front und Heck gibt es nur gegen Aufpreis (nicht im Testwagen). Die Außenspiegel besitzen eine akzeptable Größe; zusätzliche sphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern, gibt es allerdings nicht.

Die serienmäßigen Halogen-Projektionsscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Das Fernlicht wird sensorgesteuert auf- und abgeblendet (optionales Toyota Safety Sense). Gegen Aufpreis sind LED-Scheinwerfer erhältlich (nicht im Testwagen). Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis, oben rechts bleibt jedoch ein recht großer Bereich unberührt.

⊕ Vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände können dank der flachen Motorhaube gut wahrgenommen werden. Das LED-Tagfahrlicht sorgt für eine gute Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel (Option, im Testwagen) automatisch ab, die Funktion kann auch deaktiviert werden.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Auris schlecht ab. Die Dachsäulen fallen insgesamt breit aus, besonders eingeschränkt wird die Sicht jedoch nach hinten und schräg hinten. Da helfen auch die Dreiecksfenster nur wenig. Niedrige Hindernisse können im hinteren Fahrzeugnahbereich kaum wahrgenommen werden - hier leistet zumindest die serienmäßige Rückfahrkamera Abhilfe. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist klein, was vor allem an der schmalen Heckscheibe liegt.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

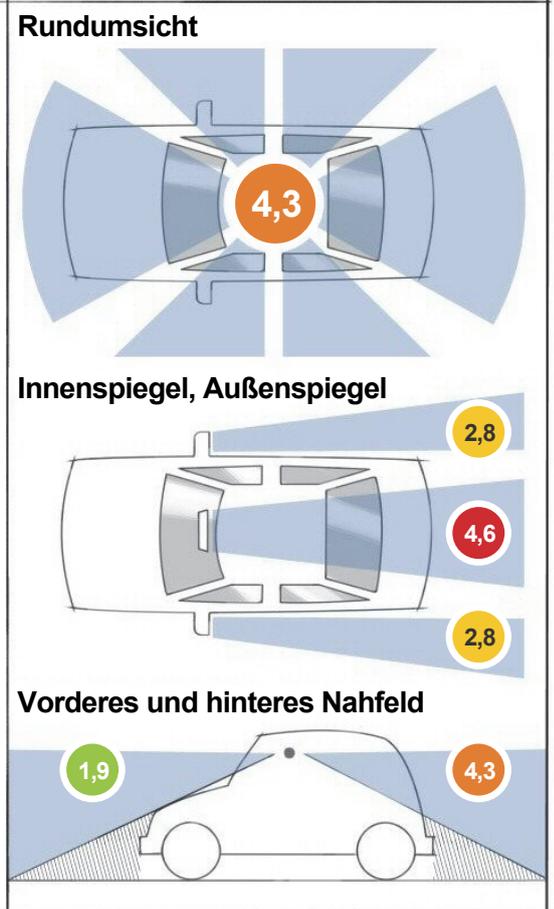
In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Auris mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet - die Seitenscheiben lassen sich damit jedoch nicht öffnen und schließen. Dank des niedrig positionierten und schmal gestalteten Schwellers gelangt man vorn recht bequem ins Fahrzeug, nur die flach verlaufende A-Säule und die niedrige Dachlinie erschweren den Zustieg - große Personen sollten darauf achten, sich nicht den Kopf zu stoßen. In den Fond gelangt man zufriedenstellend. Die Hecktüren besitzen nur einen recht kleinen Öffnungswinkel, der Radlauf ragt in den Einstiegsbereich und der Türausschnitt fällt im Fußbereich schmal aus. Haltegriffe, die das Ein-/Aussteigen erleichtern sind über allen Türen angebracht. Die Vordertüren besitzen drei Feststeller, die Hecktüren jedoch nur zwei. Die Haltekräfte sind hoch genug, damit die Türen auch an Steigungen nicht zufallen.

⊕ Betätigt man beim Aussteigen den Fernlichthebel, leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug für kurze Zeit aus. Eine Aussperrgefahr besteht beim Auris nicht, da sich das Fahrzeug bei geöffneten Türen oder offener Heckklappe nicht abschließen lässt.

⊖ Die Türen könnten insgesamt leichter schließen. Sie müssen mit viel Schwung ins Schloss geworfen werden.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.



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.

**3,1**

## Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Ist der variable Kofferraumboden tief gestellt, passen 325 l bis zur Kofferraumabdeckung in das Ladeabteil. Baut man die Abdeckung aus und belädt das Abteil bis zum Dach, fasst es 440 Liter. Dann lassen sich bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten transportieren. Klappt man die Rücksitzlehne um und belädt den Kofferraum bis zur Scheibenunterkante, können bis zu 625 l verstaut werden. Nutzt man das gesamte Volumen bis unter das Dach, passen dann bis zu 1.070 l in den Kofferraum.



**Der Kofferraum ist mit 325 l Volumen von klassenüblicher Größe.**

**2,9**

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht entriegeln und anheben. Zum Schließen gibt es eine Griffmulde, die allerdings nicht optimal gestaltet ist - ein Griff wäre die bessere Lösung. Die Ladeöffnung ist hoch, besitzt aber nur eine durchschnittliche Breite. Der Kofferraum selbst fällt recht schmal und niedrig aus. Die Ladekante befindet sich rund 72 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut nicht zu weit angehoben werden muss.

- + Ist der variable Kofferraumboden hochgestellt, befindet er sich in nahezu gleicher Höhe wie die Ladekante, wodurch das Gepäck zum Ausladen nicht weit angehoben werden muss. An der Rückbank liegende Gegenstände sind dank der geringen Kofferraumtiefe sehr gut erreichbar.
- Die Heckklappe schwingt nicht sonderlich weit auf, zusätzlich steht das Kofferraumschloss ungünstig ab - Personen mit einer Körpergröße von mehr als 1,80 m können sich leicht den Kopf stoßen. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer seitlich angeordneten Lampe spärlich aus.

**2,6**

## Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich. Zum Verstauen von kleineren Utensilien gibt es links und rechts im Kofferraum je eine kleine Ablage, Taschenhaken sowie ein großes Fach (ca. 65 l) unter dem Kofferraumboden. Zur Ladungssicherung findet man vier stabile Zurrösen.

- Eine Durchlademöglichkeit, die den Transport langer Gegenstände erleichtern würde, gibt es nicht.

**2,4**

## INNENRAUM

**2,4**

## Bedienung

Das Cockpit des Auris wurde umfangreich überarbeitet. Ein neu gestalteter sieben Zoll großer Touchscreen hielt Einzug und auch das Multimedia-System wurde aufgefrischt. Es wird nicht mehr mit haptischen Reglern bedient, sondern mittels berührungssensitiver Tasten. Diese schauen zwar mit der blauen Hintergrundbeleuchtung schick aus, müssen jedoch sehr zielgenau betätigt werden, da sie sonst nicht reagieren - das kann zu längerer Blickabwendung von der Straße während der Fahrt führen. Selbst für die Lautstärkenregelung des Audiosystems wird ein Tipp- und kein praktischer Drehschalter verwendet.

Das Menü an sich ist logisch aufgebaut. Insgesamt kommt man mit den Grundfunktionen schnell zurecht. Das Zündschloss ist ungünstig im Lenkstock positioniert und unbeleuchtet, wodurch es im Dunklen schlecht zu finden ist. Die Pedale sind zwar prinzipiell gut angeordnet, es gibt aber kein stehendes Gaspedal und keinen Unterrutschschutz am Bremspedal, welcher ein Hängenbleiben beim schnellen Wechsel vom Gas verhindert. Die Sitzeinsteller sind zwar gut erreichbar, die Lehnenneigung kann aber nur gerastert eingestellt werden - ein Drehrad mit Feinjustierung wäre die bessere Alternative. Das Abblendlicht und die Nebelleuchten werden mittels Drehschalter am Blinkerhebel aktiviert, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik ist in zufriedenstellender Höhe positioniert. Die Bedienlogik ist selbsterklärend, doch auch hier wurden Wipp- anstatt Drehschalter verwendet. Dadurch ist die Steuerung etwas umständlicher. Warum es für die Frisch-/Umluftzufuhr je eine separate Taste gibt, ist unverständlich - eine automatische Abschaltung der Umluftfunktion gibt es nicht. Die meisten Schalter sind gut erreichbar angeordnet. Die Schalter der Sitzheizung sind unverständlicherweise hinter einer Klappe vor dem Schalthebel untergebracht. Die Innenraumbeleuchtung ist zufriedenstellend, für die hinten Sitzenden gibt es nur eine Lampe am Dachhimmel - diese kann auch als Leselampe genutzt werden. Im Fond gibt es eine Lehnentasche auf der Beifahrerseite, schmale Türfächer und zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.



**Der Innenraum zeigt sich mit zufriedenstellender Verarbeitungsqualität und guter Funktionalität. Es besteht aber weiterhin noch Raum für Verbesserungen.**

**+** Das Lenkrad kann sowohl in der Höhe als auch in der Weite eingestellt werden, der Einstellbereich könnte insgesamt aber etwas größer ausfallen. Die vorderen Scheibenwischer (Intensität einstellbar) und das Abblendlicht werden sensorgesteuert (Option). Ordert man das Toyota Safety Sense, wird auch das Fernlicht automatisch ein- und ausgeschaltet. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, sind klar gezeichnet und bieten einen guten Kontrast, wodurch sie sich gut ablesen lassen. Der serienmäßige Bordcomputer zeigt dem Fahrer u. a. Informationen zum Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Sind Türen oder die Heckklappe geöffnet, wird der Fahrer ebenfalls gewarnt - eine Motorhaubenüberwachung gibt es aber nicht. Der aufpreispflichtige Tempomat wird mittels separatem Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht im Kombiinstrument angezeigt. Der sieben Zoll große Hauptbildschirm des Multimedia-/Audiosystems befindet sich in guter Höhe und ist einwandfrei erreichbar. Das Radio kann alternativ auch mittels Lenkradtasten gesteuert werden, der Lautsprecherklang ist zufriedenstellend. Das optionale Navigationssystem ist einfach bedien-, die Kartendarstellung gut erkennbar. Der Auris Comfort ist serienmäßig mit elektrischen Fensterhebern ausgestattet. Diese haben beim Testwagen an allen Türen eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Vorn geht die Anzahl an Ablagen in Ordnung. Es gibt Türfächer mit Flaschenhaltern, ein geschlossenes Fach zwischen den Sitzen und zwei Becherhalter.

**-** Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert nicht immer zuverlässig. Teilweise schließen die Scheiben mit voller Kraft. Vorn stört die Mittelarmlehne zwischen den Sitzen beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.

2,0

## Raumangebot vorne\*

**+** Vorn fällt das Platzangebot großzügig aus. Fahrer bis zu einer Größe von gut 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit würde sogar etwas größere Fahrer erlauben. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich ebenfalls recht großzügig bemessen. Das Raumempfinden ist angenehm, wird aber durch die flach verlaufenden A-Säulen etwas gemindert.

---

## 3,0 Raumangebot hinten\*

Im Fond ist das Platzangebot zufriedenstellend. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis zu einer Größe von 1,80 m. Auch im Fond würde die Kopffreiheit für etwas größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite des Auris fällt im Klassenvergleich ordentlich aus. Das Raumgefühl ist aber aufgrund der direkt neben dem Kopf verlaufenden Dachpfosten und der recht flachen Dachlinie nur zufriedenstellend.



Die hinteren Sitzplätze bieten für Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitzlehnen lassen sich in Liegeposition bringen, die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Weitere Sitzvarianten werden nicht angeboten.

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des neuen Auris zeigt sich insgesamt recht ausgewogen, bei höheren Geschwindigkeiten ist der Federungskomfort allerdings besser als bei niedrigen. Bei langsamer Fahrt spricht die Federung etwas steifbeinig an. Kurzwellige Fahrbahnoberflächen liegen dem Auris nicht. Diese dringen recht deutlich bis zu den Insassen durch und lassen den Toyota bei häufigem Vorkommen nervös wirken.

⊕ Lange Wellen bringen den unbeladenen Toyota nicht aus der Ruhe, beladen zeigt er eine leichte Nachschwingtendenz. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel schluckt das Fahrwerk ordentlich. Auch kleinere Querfugen werden gut von den Insassen fern gehalten, größere sind etwas deutlicher aber nicht unangenehm im Innenraum spürbar. Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen nicht zu stark durch, ist aber akustisch deutlich im Innenraum präsent. Nickbewegungen der Karosserie gehen beim Beschleunigen und Bremsen in Ordnung, die Seitenneigung könnte jedoch etwas geringer ausfallen.

---

### 2,5 Sitze

Die Seriensitze bieten insgesamt einen zufriedenstellenden Sitzkomfort. Gegen Aufpreis ist für den Fahrer eine elektrische Lordosenstütze erhältlich (im Testwagen vorhanden). Optional kann auch eine Lederausstattung geordert werden (nicht im Testwagen vorhanden). Im Fond sind die Sitze kaum konturiert und bieten daher auch wenig Seitenhalt. Die Fondlehnen fallen hoch aus, die Sitzposition ist aber aufgrund der geringen Oberschenkelaufgabe nur zufriedenstellend.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich serienmäßig in der Höhe einstellen - eine Neigungseinstellung der Sitzfläche fehlt aber. Die hohen Lehnen zeigen sich vorn recht gut konturiert und körpergerecht gestaltet. Auch die Sitzflächen bieten eine gute Kontur, könnten allerdings insgesamt länger ausfallen. Das weiche Polster ist bequem, der Seitenhalt zufriedenstellend. Insgesamt können Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition finden. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank breiter Ablage ordentlich abstützen, ein Trittbrett gibt es aber nicht.

2,3

## Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) 67,9 dB(A). Der neue Turbomotor arbeitet unauffällig im Hintergrund und hält sich akustisch zurück. Fahrgeräusche fallen nicht zu unangenehm auf, auch wenn die Achsen auf schlechten Fahrbahnoberflächen zum Poltern neigen. Auffällig laut werden hingegen Windgeräusche im Innenraum wahrgenommen. Diese sind schon bei Überlandgeschwindigkeiten recht präsent und auf der Autobahn sehr dominant.

3,1

## Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest fährt der Auris 1.2 T insgesamt ein akzeptables Ergebnis ein. Während der vordere Teil der Fahrgastzelle in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt wird, dauert es im Fond sehr lang, bis die Temperatur auf Behaglichkeitsniveau steigt.

⊕ Der Auris ist in der getesteten Ausstattungsvariante mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Der Automatikmodus lässt sich in zwei Intensitätsstufen (Soft/Fast) einstellen. Sowohl Temperatur als auch Luftverteilung können nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und in vorgegebenen Kombinationen eingestellt werden.

### Heizungsansprechen



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

2,4

## MOTOR/ANTRIEB

2,8

## Fahrleistungen\*

Der Auris ist mit einem neuen Turbobenziner erhältlich. Der 1,2-l-Vierzylinder leistet 85 kW/116 PS bei 5.200 1/min und besitzt ein maximales Drehmoment von 185 Nm, das bereits bei 1.500 1/min anliegt. Die gleichmäßige Leistungsentfaltung des Motors ist angenehm - das Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen durchschnittlich. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte zufriedenstellend, der Toyota benötigt 10,0 bzw. 13,6 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Im recht lang übersetzten sechsten Gang vergehen bereits 18,3 Sekunden, bis Tempo 100 erreicht ist. Den simulierten Überholvorgang (60 auf 100 km/h) absolviert der Auris in 6,5 Sekunden (2./3. Gang).

2,0

## Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Turbobenziners gefällt. Es werden kaum Vibrationen in den Innenraum übertragen und der Motor verkneift sich auch weitgehend unangenehme Störgeräusche. Nur unter Last ist unterhalb von etwa 1.700 1/min ein leichtes Dröhnen im Innenraum zu vernehmen, das dann auch mit leichten Vibrationen am Lenkrad untermalt wird. Darüber hinaus arbeitet das Aggregat unauffällig im Hintergrund.

2,3

## Schaltung

⊕ Der Schalthebel ist präzise geführt und die Gänge lassen sich weitgehend leicht wechseln, auch wenn ein gewisser Widerstand beim Einlegen überwunden werden muss. Schaltet man die Gänge schnell durch, bleibt der Widerstand auf ähnlichem Niveau. Nur beim schnellen Runterschalten haken die Gänge gelegentlich.

Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Schalten gesichert. Die Kupplung ist recht leichtgängig und lässt sich daher nicht immer optimal dosieren. Wird sie unsanft bedient, ruckelt es im Antriebsstang. Die serienmäßige Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen, indem sie ein Zurückrollen des Fahrzeugs für kurze Zeit verhindert. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Motor springt beim Betätigen der Kupplung zügig wieder an, auch wenn der erste Gang bereits während der Stopp-Phase eingelegt wurde.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht synchronisiert. Wird er bereits eingelegt, während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, kracht es im Getriebe.

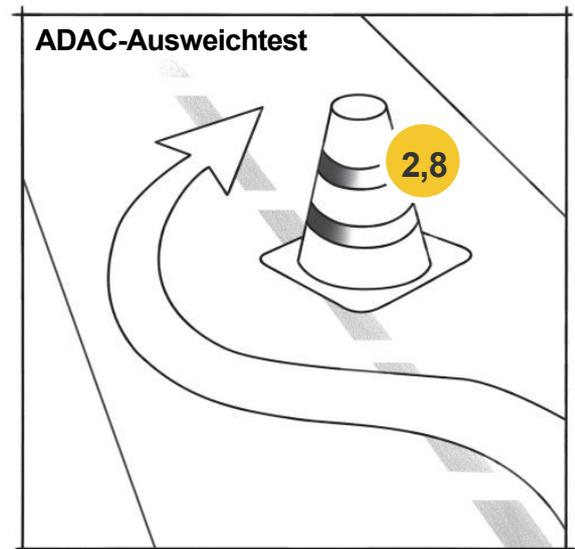
## 2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsganggetriebe ist gut abgestuft, es steht für jede Geschwindigkeit ein geeigneter Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung hat Toyota recht lang gewählt, der Motor dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit rund 2.700 1/min. Möchte man bei höheren Geschwindigkeiten beispielsweise zum Überholen beschleunigen, muss daher heruntergeschaltet werden.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Der neue Auris bietet eine zufriedenstellende Fahrstabilität. Der Toyota quittiert plötzliche Lenkimpulse zunächst mit etwas Karosserieneigung, im Anschluss pendelt das Heck leicht nach, bevor sich das Fahrzeug wieder stabilisiert. Die Richtungsstabilität geht in Ordnung, Spurrillen haben wenig Einfluss darauf. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Auris recht anspruchsvoll. Wird der Ausweichvorgang mit einem einer Schrecksituation entsprechenden Lenkimpuls eingeleitet, neigt der Toyota bereits beim Anlenken zu einem starken und recht plötzlichen Übersteuern, das der Fahrer so nicht erwartet. Dank des dann effektiv regelnden Stabilitätsprogramms (VSC) wird ein Schleudern jedoch vermieden und der Wagen zeigt beim Zurücklenken ein tendenziell untersteuerndes Verhalten und schiebt über alle vier Räder weg. Dadurch wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch sich der Auris im Anschluss problemlos in die Ausfahrgasse lenken lässt. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Auris recht früh ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, wird dieser mit einem drängenden Heck quittiert. In Gefahrensituationen greift das VSC aber zuverlässig ein. Auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle bei durchdrehenden Vorderrädern ein und unterstützt so den Fahrer beim Anfahren.



**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.**

## 2,6 Lenkung\*

Die Lenkung spricht bei kleinen Lenkwinkeln gut an, bei größeren Winkeln werden Seitenführungskräfte an der Hinterachse leicht verzögert aufgebaut, bevor der Lenkbefehl umgesetzt wird. Die leichtgängige Lenkung vermittelt dem Fahrer insgesamt wenig Rückmeldung, vor allem bei größerem Lenkeinschlag könnte der Lenkwiderstand höher ausfallen. Um die Mittellage geht das Lenkgefühl in Ordnung, dennoch sind besonders bei langen Kurven gelegentliche Lenkkorrekturen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse zufriedenstellend aus.

⊕ Beim Rangieren sind keine großen Kräfte erforderlich. Auch der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind es etwas über 2,5 Umdrehungen.

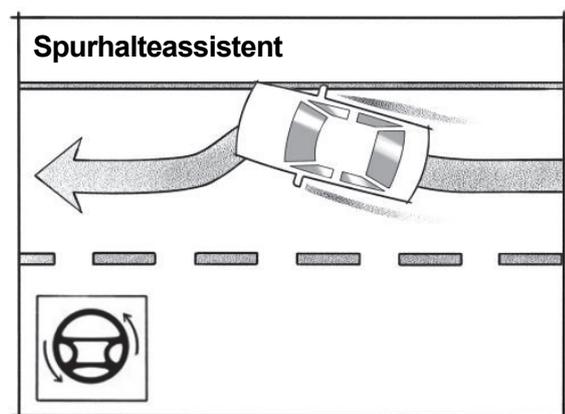
## 2,8 Bremse

Beim Bremskapitel liefert der Auris kein besonders überzeugendes Ergebnis ab. Der Kompaktwagen steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h erst nach 38,6 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver+, 205/55 R16 91V). Darüber hinaus lässt die Bremse bei mehrmaliger Beanspruchung etwas in ihrer Wirkung nach. Etwas Feingefühl ist zudem beim Bremspedal gefragt, da sich der Druckpunkt aufgrund des weichen Pedals nicht optimal erfüllen lässt. Bei Vollverzögerungen in Kurven wird das Heck des Auris etwas nervös und drängt nach außen.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Auris bietet eine gute aktive Sicherheit, einige Assistenzsysteme sind allerdings nur gegen Aufpreis erhältlich. Ab Werk ist der Toyota mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, in Gefahrensituationen die volle Bremskraft zu nutzen. 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. Gegen Aufpreis ist das Toyota Safety Sense erhältlich. Dieses beinhaltet das Pre-Collision System (PCS), einen Spurverlassenswarner, einen Fernlichtassistenten und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. 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.



**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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



**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.

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. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

– Eine Müdigkeitserkennung ist für den überarbeiteten Auris nicht verfügbar. Rückstrahler oder Rückleuchten, die bei geöffneten Türen den Verkehr warnen würden, sind nicht vorhanden. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

---

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Toyota Auris erreicht bei den ADAC Crashtests mit 92 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis bei der Insassensicherheit (Test 02/2013). Insgesamt erzielt der Auris ein Fünf-Sterne-Resultat. Das überarbeitete Modell sollte ähnlich abschneiden. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und durchgängige Kopfairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Vorn haben die Gurte sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer, hinten fehlen diese. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis gut 1,85 m und befinden sich nahe am Kopf, dadurch können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Den Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt; schnallt sich jemand im Fond ab, ertönt ein Warnsignal. An den stabilen Außentürgriffen kann man hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann.

– Hinten bieten die Kopfstützen bei einem Heckaufprall nur Personen bis rund 1,55 m guten Schutz. Zudem könnten die Stützen näher am Kopf liegen. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es in der Reserveradmulde zwar ein eigenes Fach, allerdings sind diese bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar - das ist im Notfall ungünstig, da es dann schnell gehen sollte.

---

## 2,1 Kindersicherheit

+ Für die Kindersicherheit erhält der Auris bei den ADAC Crashtests gute 84 Prozent der möglichen Punkte (Test 02/2013) - beim neuen Modell wird ein ähnlich gutes Ergebnis erwartet. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem Beifahrerplatz und auf den äußeren Fondplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Auf den Fondaußenplätzen gibt es Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Alternativ ist auch eine Montage mit den Gurten möglich. Gurtgeometrie und Gurtschlossanordnung fallen auf den Außensitzen insgesamt gut aus, auch wenn der Gurtanlenkpunkt etwas ungünstig unter dem Polster angebracht ist. Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos montiert werden, da sich der Beifahrerairbag deaktivieren lässt. Hohe Kindersitze finden auf allen Sitzen problemlos Platz.

– Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz, allerdings funktioniert dieser nicht immer zuverlässig. Die Schließkräfte fallen durchschnittlich hoch aus. Das Sitzpolster der Rückbank ist weich, was eine lagestabile Befestigung eines Kindersitzes erschwert. Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund seiner ungünstigen Form und der nicht perfekten Gurtanordnung nicht zum Transport von Kindersitzen. Laut Hersteller sind hier ohnehin keine Kindersitze erlaubt. Die Isofix-Befestigungen auf der Rückbank sind im Sitzpolster versteckt und somit nicht ideal erreichbar - das System lässt sich nur mit Einsteckhilfen nutzen. Der Schalter für die Kindersicherung in den Fondtüren ist leicht bedien- und somit auch von Kindern einfach deaktivierbar.

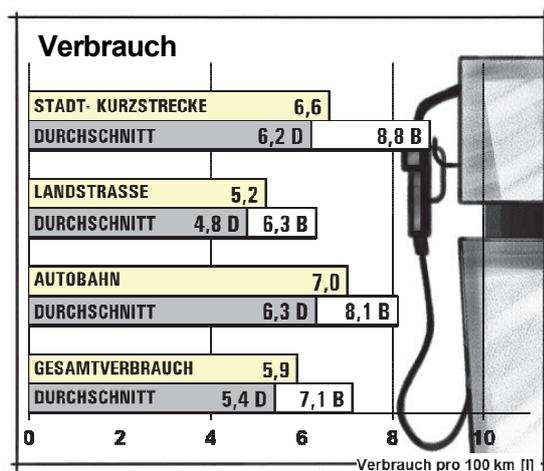
## 2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erreicht der Auris 68 Prozent der möglichen Punkte (Test 02/2013). Trotz neu gestalteter Front wird beim neuen Auris ein ähnliches Ergebnis erwartet. Der Stoßfänger sowie der mittlere Bereich der Motorhaube sind weniger gefährlich, recht hart sind noch die Randbereiche der Motorhaube sowie der Scheibenrahmen.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der neue Auris fährt mit dem neuen 1,2-l-Turbomotor ein zufriedenstellendes Ergebnis in diesem Kapitel des EcoTest ein. Der Toyota erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 165 g/km 28 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 Litern Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch trotz Start-Stopp-System bei 6,6 l/100 km. Außerorts konsumiert der Auris 5,2 l/100 km, und auf der Autobahn genehmigt er sich 7,0 l/100 km.



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

### 1,5 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel kann der Toyota mit einem sehr guten Ergebnis glänzen. Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, sodass der Auris hier 45 von 50 Punkten erhält. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es der Kompaktwagen auf 73 Punkte im EcoTest, was vier von fünf Sternen entspricht.

## 3,1 AUTOKOSTEN

### 3,4 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da dieser beim Auris 1.2 T auf zufriedenstellendem Niveau liegt, fallen die Betriebskosten im Klassenvergleich durchschnittlich aus.

### 2,2 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.

3,7

## Wertstabilität\*

Dem überarbeiteten Auris wird in Verbindung mit dem neuen Turbobenziner für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein akzeptabler Restwertverlauf prognostiziert.

3,5

## Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis des getesteten Auris liegt bei 20.990 Euro, was im Klassenvergleich ein akzeptabler Preis ist. Allerdings fällt die Serienausstattung dabei überschaubar aus. Ab Werk gibt es u. a. eine Klimaautomatik, ein Audiosystem und elektrische Fensterheber. Ein Navigationssystem, das empfehlenswerte Safety Sense und die LED-Scheinwerfer müssen jedoch extra bezahlt werden. Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht sind selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich.

4,0

## Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten fallen insgesamt hoch aus. Allein die jährliche Kfz-Steuer bleibt mit 58 Euro überschaubar.

⊖ Die Versicherungskosten sind beim Auris insgesamt hoch. Besonders ungünstig ist er allerdings bei der Haftpflicht und bei der Vollkasko eingestuft, die Teilkaskoeinstufung geht in Ordnung (KH: 19; TK: 17; VK: 22).

2,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich insgesamt auf durchschnittlichem Niveau.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.33	1.2 T	1.8 Hybrid	1.4 D-4D	1.6 D-4D
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1329	4/1197	4/1798	4/1364	4/1598
Leistung [kW (PS)]	73 (99)	85 (116)	100 (136)	66 (90)	82 (112)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	128/3800	185/1500	142/4000	205/1400	310/1800
0-100 km/h[s]	12,6	10,0	10,9	12,5	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	200	180	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5   S	4,8   S	3,5   S	4,0   D	4,2   D
CO2 [g/km]	128	112	79	105	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/18	19/22/17	18/23/18	20/21/23	20/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	94	58	36	153	178
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	470	575	518	476	592
Preis [Euro]	15.990	20.990	22.990	18.490	23.890

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
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  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1197 ccm
Leistung	85 kW (116 PS)
bei	5200 1/min
Maximales Drehmoment	185 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2/11,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>6,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,6/5,2/7,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	112 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>165 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4330/1760/1475 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2040 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1320 kg/500 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>325 l/625 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>845 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im 1. Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>103 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>112 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>312 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>575 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/17
Grundpreis	20.990 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.600 Euro
City-Notbremsfunktion (Safety Sense)	550 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Safety Sense)	550 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (Voll-LED)	950 Euro
Regen- und Lichtsensor (Business-Paket Comfort)	1.500 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (Safety Sense)	550 Euro°
Tempomat (Business-Paket Comfort)	1.500 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (Safety Sense)	550 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (Business-Paket Comfort)	1.500 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 590°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Business-Paket Comfort)	1.500 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	730 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	525 Euro°
Panorama-Glasedach	850 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen