



## Toyota Auris Touring Sports 1.6 D-4D Comfort

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (82 kW / 112 PS)

Toyota hat dem Auris Touring Sports eine Modellpflege spendiert. Neben optischen Modifikationen wurde auch das Motorenportfolio überarbeitet. Es gibt einen neuen Turbobenziner, der 1,4-l-Basisdiesel wurde modifiziert und der im Testwagen verbaute 1,6-l-Diesel ersetzt den Zweiliter-Selbstzünder. Das neue Aggregat leistet 112 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 310 Nm, das zwischen 1.800 und 2.400 1/min anliegt. Bei den Fahrleistungsmessungen fährt der Kombi damit ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Der im EcoTest ermittelte Testverbrauch von 4,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer liegt im Klassenvergleich auf durchschnittlichem Niveau. Das Platzangebot fällt vorn großzügig und im Fond zufriedenstellend aus. Punkten kann der Touring Sports beim Kofferraum, dieser zeigt sich im Klassenvergleich üppig dimensioniert. Praktisch ist, dass die Fondlehnen serienmäßig vom Kofferraum aus umgeklappt werden können und der Ladeboden nahezu eben zur Ladekante ist. Der Innenraum wurde ebenfalls aufgefrischt. 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. Der Qualitätseindruck wird jedoch durch einige, harte und kratzempfindliche Kunststoffe getrübt, die allerdings nicht im direkten Fahrersichtfeld liegen. Punkten kann der Auris bei der Sicherheitsausstattung. Gegen Aufpreis sind nun LED-Scheinwerfer und das Toyota Safety Sense erhältlich. Das beinhaltet u.a. ein Notbremssystem, einen Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichenerkennung. Ein Totwinkelassistent und eine Müdigkeitserkennung sind nicht erhältlich. Der praktische Kombi ist im Klassenvergleich betrachtet nicht gerade günstig. Für den getesteten Touring Sports verlangt Toyota mindestens 25.090 Euro. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a.: Ford Focus Turnier, Hyundai i30 Kombi, Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW, Seat Leon ST, VW Golf Variant.



### ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,4 Langstrecke

2,4 Transport

3,0 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2015  
Text: Martin Brand

- +** gutes Platzangebot vorn, üppiger Kofferraum, moderne Assistenzsysteme und LED-Licht erhältlich
- kein Fehlbetankungsschutz, mäßige Heizleistung im Fond, hohe Fixkosten

2,5

---

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

---

3,1

### Verarbeitung

Verarbeitung und Finish des neuen Toyota Auris Touring Sports 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 beeinträchtigt den Gesamteindruck. Die Türöffnungen sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet. Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller vor Kratzern schützen, gibt es allerdings nicht. Die Verarbeitung des Innenraums ist passabel, doch auch hier ist Verbesserungspotenzial vorhanden. Die Kunststoffkanten könnten besser entgratet und die Armaturen stabiler befestigt sein - gelegentlich knarzt es deutlich. Kunststoffe, die im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, wirken weitgehend hochwertig, Oberflächen in Klavierlackoptik und Chromapplikationen werten den Innenraum optisch auf. Der Motorraum ist von unten vollständig verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Auch der Unterboden ist zum Teil verkleidet, 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.

2,4

---

### Alltagstauglichkeit

---

⊕ Der neue Auris Touring Sports 1.6 D-4D bietet eine gute Alltagstauglichkeit. Vier Personen können bequem sitzen, der schmale Fondmittelplatz 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 1.110 Kilometern möglich. Die maximale Zuladung beträgt allerdings nur akzeptable 440 kg. Die zulässige Dachlast liegt bei 75 Kilogramm, die Reling ist beim Touring Sports Serie. 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.

3,0

## Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der neue Auris Touring Sports 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. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Auris Touring Sports durchschnittlich ab. Die Dachsäulen fallen insgesamt recht breit aus. Stärker eingeschränkt ist allerdings die Sicht nach schräg hinten rechts. Die Sicht direkt nach hinten ist gut. 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 asphärische 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.

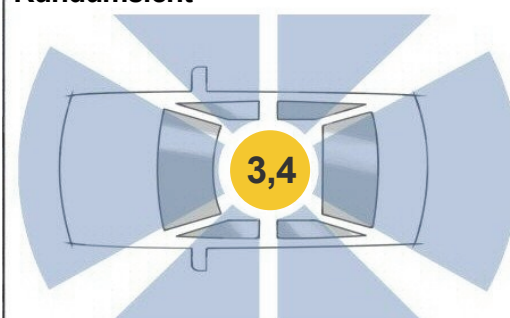
⊕ Vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände können dank der flachen Motorhaube gut wahrgenommen werden. Das LED-Tagfahrlicht sorgt für eine gute Erkennbarkeit untertags. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel (Option, im Testwagen) automatisch ab, die Funktion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

⊖ Niedrige Hindernisse können im Bereich direkt hinter dem Fahrzeug kaum wahrgenommen werden - hier leistet zumindest die serienmäßige Rückfahrkamera Abhilfe. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist klein, was vor allem an der schmalen Heckscheibe liegt. Kurven- und Abbiegelicht sind nicht erhältlich.

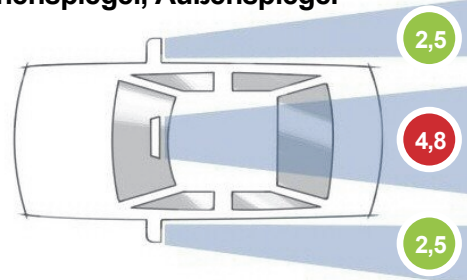


Einzig die breiten Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

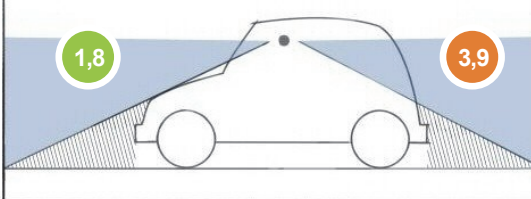
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



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

2,5

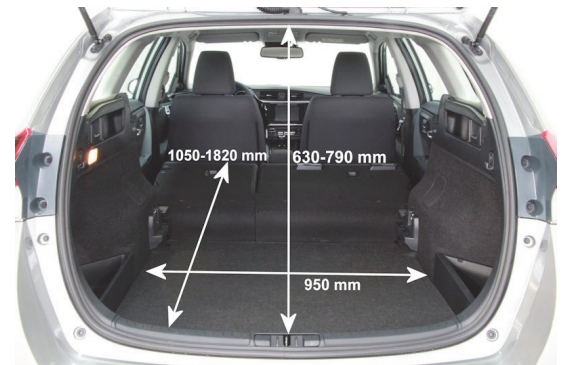
## Ein-/Ausstieg

In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Auris Touring Sports 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.

## 1,8 Kofferraum-Volumen\*

+ Das Kofferraum-Volumen des Kombis beträgt bis zur Laderaumabdeckung üppige 415 l (variabler Teil des Kofferraumbodens in unterer Position). Baut man die Abdeckung aus und belädt das Abteil bis zum Dach, fasst es 575 Liter. Dann lassen sich bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten transportieren. Klappt man die Rücksitzlehne um und belädt den Kofferraum bis zur Scheibenunterkante, können bis zu 755 l verstaut werden. Nutzt man das gesamte Volumen bis unter das Dach, passen bis zu 1.265 l in den Kofferraum.



**Der Kofferraum mit 415-1.265 Liter Volumen lässt fast keine Wünsche offen.**

## 2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist gut. Die Heckklappe lässt sich leicht entriegeln und anheben. Zum Schließen gibt es mehrere Griffmulden. Die Ladeöffnung ist hoch, besitzt aber nur eine durchschnittliche Breite. Das Kofferraumformat selbst ist zufriedenstellend. Die Ladekante befindet sich nur 62 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 lassen sich zufriedenstellend erreichen.
- Die Heckklappe schwingt nicht sonderlich weit auf, zusätzlich steht das Kofferraumschloss ungünstig ab - großgewachsene Personen von mehr als 1,80 m können sich leicht den Kopf stoßen. Etwas ungünstig zu bedienen ist das Kofferraumrollo. Die Führungen der aufrollbaren Abdeckung müssen exakt in die Schienen in den D-Säulen eingefädelt werden, ansonsten hakt es etwas. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer seitlich angeordneten Lampe spärlich aus.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das ist von vorn oder mittels Fernentriegelung (Serie) vom Kofferraum aus ohne großen Kraftaufwand möglich. Zum Verstauen von kleineren Utensilien gibt es links und rechts im Kofferraum je ein kleines Ablagefach, Taschenhaken sowie ein großes Fach im hinteren Teil des Kofferraums unter dem Boden. Zur Ladungssicherung findet man vier stabile Zurrösen. Ein Netz trennt den Koffer- vom Passagierraum und verhindert, dass lose Gegenstände nach vorn rutschen können.
- Eine Durchlademöglichkeit, die den Transport langer Gegenstände erleichtern würde, gibt es nicht.



Das Cockpit des Auris wurde umfangreich überarbeitet. Ein neu gestalteter sieben Zoll großer Touchscreen hielt Einzug, auch das Multimedia-System wurde aufgefrischt. Es wird nicht mehr mit konventionellen Tasten und Drehreglern 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 Drehregler 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 fein justierbares Drehrad 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, hier werden jetzt 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 versteckt. Die Innenraumbelichtung ist zufriedenstellend, für die hinten Sitzenden findet sich 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.

⊕ 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 sind sensorgesteuert (Option). Ordert man das Toyota Safety Sense, wird auch das Fernlicht automatisch ein- und ausgeschaltet. Die Rundinstrumente liegen im Sichtfeld des Fahrers, sind klar gezeichnet und bieten einen guten Kontrast. 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 - bei geöffneter Motorhaube 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 zu bedienen, 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.



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

---

## 2,2 Raumangebot vorne\*

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

---

## 2,7 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 rund 1,80 m. Auch im Fond würde die Kopffreiheit für etwas größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite des Auris Touring Sports fällt im Klassenvergleich gut aus. Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber durch die direkt neben dem Kopf verlaufenden Dachpfosten etwas gemindert.



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.

---

## 2,7 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung des Auris Touring Sports zeigt sich insgesamt recht ausgewogen. Aufgrund der komfortablen Grundabstimmung besitzt der Kombi bereits unbeladen auf langen Wellen eine Tendenz zum Nachschwingen. Bei höheren Geschwindigkeiten und bei voller Beladung fallen die Aufbaubewegungen nochmals stärker aus. Die Karosserie nickt beim Beschleunigen und Bremsen etwas. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt der Aufbau recht deutlich. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden gut absorbiert. Kleinere Querfugen sind kaum, größere etwas deutlicher im Innenraum spürbar. Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen nicht zu stark durch, ist aber deutlich im Innenraum zu hören. Kurzwellige Fahrbahnoberflächen werden zufriedenstellend geschluckt, feine Unebenheiten könnten aber etwas besser absorbiert werden. Diese lassen den Kombi etwas unruhig wirken. Der Langsamfahrkomfort ist durchschnittlich.

---

### 2,5 Sitze

Die Seriensitze bieten insgesamt einen zufriedenstellenden Sitzkomfort. Gegen Aufpreis ist für den Fahrer eine elektrische Lordosenstütze erhältlich (im Testwagen). Optional kann auch eine Lederausstattung geordert werden (nicht im Testwagen). 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.

## 2,4 Innengeräusch

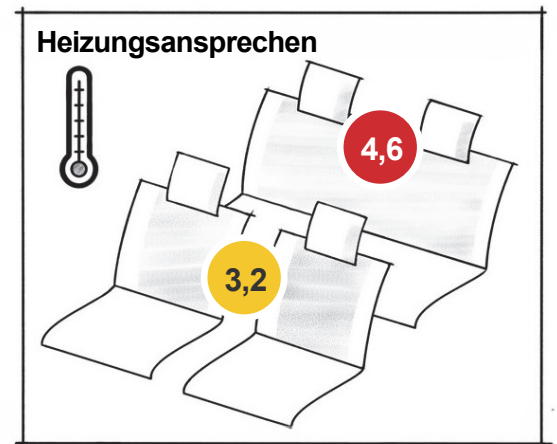
⊕ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) 68,4 dB(A). Der Vierzylinder-Diesel ist aufgrund des harten Arbeitsprinzips zwar stets im Hintergrund präsent, wird aber nicht als störend wahrgenommen. Fahrgeräusche fallen nicht zu unangenehm auf, auch wenn die Achsen 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.

## 3,3 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest fährt der Auris Touring Sports 1.6 D-4D nur ein akzeptables Ergebnis ein. Der vordere Teil der Fahrgastzelle wird in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt.

⊕ Der Auris ist in der getesteten Ausstattungsvariante mit einer Ein-Zonen-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.

⊖ In der zweiten Sitzreihe dauert es im ADAC Heizungstest lange, bis die Innenraumtemperatur auf ein behagliches Niveau ansteigt.



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

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 3,1 Fahrleistungen\*

Der 1,6-l-Turbodiesel im Auris Touring Sports leistet 82 kW/112 PS bei 4.000 1/min und entwickelt ein maximales Drehmoment von 310 Nm, das bei 1.800 1/min anliegt. Damit motorisiert fährt der Kombi ein zufriedenstellendes Resultat bei den Fahrleistungsmessungen ein. Während die Elastizität des Motors im vierten Gang noch gut ist, lässt die Durchzugskraft bereits im fünften Gang etwas nach. Der Toyota benötigt 9,4 bzw. 13,8 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Den simulierten Überholvorgang (60 auf 100 km/h) absolviert der Auris Touring Sports in befriedigenden 7,0 Sekunden (3. Gang).

⊖ Im lang übersetzten sechsten Gang besitzt der Motor kaum mehr Zugkraftreserven. Um von 60 auf Tempo 100 zu beschleunigen, braucht der Kombi 25,4 s.

## 2,8 Laufkultur

Der 1,6-l-Turbodiesel bietet insgesamt eine zufriedenstellende Laufkultur, kann sein hartes Arbeitsprinzip aber nicht verbergen.

Es sind dauerhaft Vibrationen am Lenkrad spürbar, die je nach Betriebszustand etwas stärker oder schwächer ausgeprägt sind. Störgeräusche wie Dröhnen verknüpft sich der Dieselmotor weitgehend, doch auch das ist bei niedrigen Drehzahlen unter Last vorhanden.

## 2,2 Schaltung

⊕ Der Schalthebel ist ordentlich 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. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer, den für den Betriebszustand geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet, gegen versehentliches Schalten gesichert und synchronisiert - er lässt sich dadurch auch wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt verschleiß- und geräuscharm einlegen. Die Kupplung ist ordentlich dosierbar; kuppelt man aber unsanft, ruckelt es im Antriebsstrang. 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.

## 2,0 Getriebeabstufung

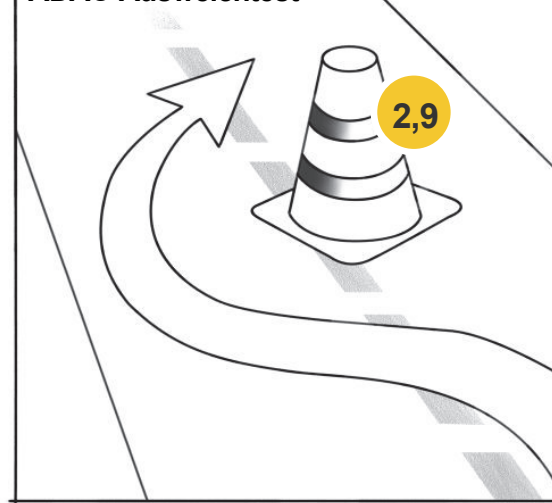
⊕ Das Sechsganggetriebe passt gut zur Motorcharakteristik und zeigt sich passend abgestuft. Es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Toyota lang gewählt, der Motor dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit lediglich 2.100 1/min. Dies hat zur Folge, dass dem Motor bei höheren Geschwindigkeiten Zugkraftreserven fehlen und man dadurch oft einen Gang runter schalten muss, wenn man schneller beschleunigen möchte.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Der Auris Touring Sports bietet eine zufriedenstellende Fahrstabilität. Er quittiert plötzliche Lenkimpulse zunächst mit etwas Karosserieneigung, im Anschluss pendelt das Heck nach und auch das Lenkrad schwingt leicht durch die Mittellage, bevor sich das Fahrzeug wieder stabilisiert. Die Richtungsstabilität geht in Ordnung, Spurrinnen haben wenig Einfluss darauf. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Auris Touring Sports wenig agil. Wird der Ausweichvorgang mit einem einer Schrecksituation entsprechenden Lenkimpuls eingeleitet, begibt sich der Kombi zwar recht neutral auf Ausweichkurs, zeigt beim Gegenlenken aber ein deutliches Untersteuern, wodurch der Toyota kurzzeitig kaum lenkbar ist. Die möglichen Durchfahrsgeschwindigkeiten sind insgesamt niedrig.

### 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.



Werden Kurven zu schnell angefahren, kündigt sich beim Kombi der Grenzbereich früh an. Der Touring Sports neigt frühzeitig zum Untersteuern - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Aufgrund des frühen Untersteuerns zeigt der Kombi kaum Lastwechselreaktionen, wenn man das Gaspedal in Kurven hebt.

In Gefahrensituationen greift das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) zuverlässig ein. Auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle bei durchdrehenden Vorderrädern ein und sorgt so für bessere Traktion.

## 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 ist das Lenkgefühl passabel, dennoch sind besonders bei langen Kurven gelegentliche Lenkkorrekturen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 11,3 m für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse akzeptabel 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.

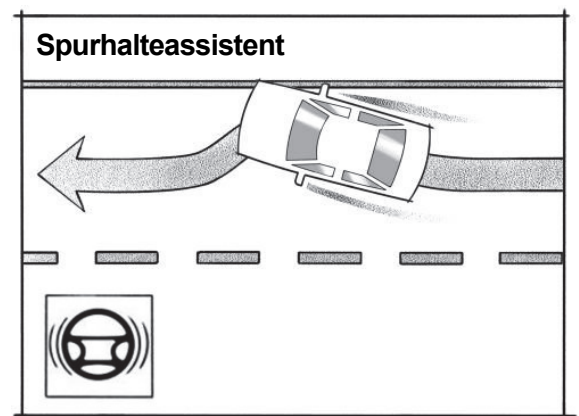
## 2,6 Bremse

Beim Bremskapitel liefert der Auris Touring Sports kein besonders überzeugendes Ergebnis ab. Der Kombi steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h erst nach 37,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver+, 205/55 R16 91V). Die Bremse spricht aber gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Bei Vollverzögerungen in Kurven wird das Heck des Kombis etwas nervös und drängt nach außen.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

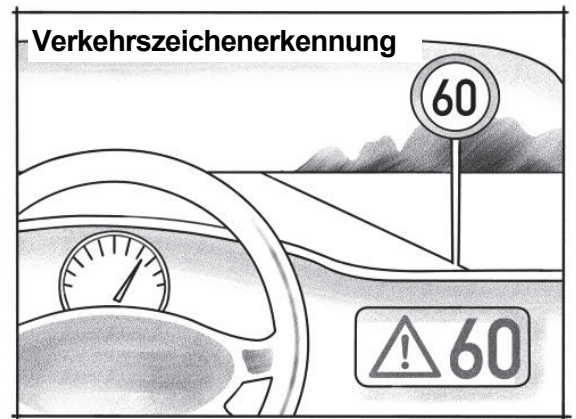
⊕ Der neue Auris bietet eine gute aktive Sicherheit, einige Assistenzsysteme sind allerdings nur gegen Aufpreis erhältlich. Ab Werk ist der Toyota mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, in Gefahrensituationen die volle Bremskraft 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.



**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.**

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



**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.**

– Eine Müdigkeitserkennung ist für den überarbeiteten Auris nicht verfügbar. Rückstrahler oder -leuchten, 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.

2,3

## 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. Der überarbeitete Touring Sports sollte ein ähnliches Resultat erreichen. 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 aber. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis rund 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

+ Im Bereich Kindersicherheit erhält der Auris bei den ADAC Crashtests gute 84 Prozent der möglichen Punkte (Test 02/2013) - der überarbeitete Touring Sports sollte ein ähnlich gutes Ergebnis erhalten. 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 Plätzen 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 verbesserungswürdigen 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.

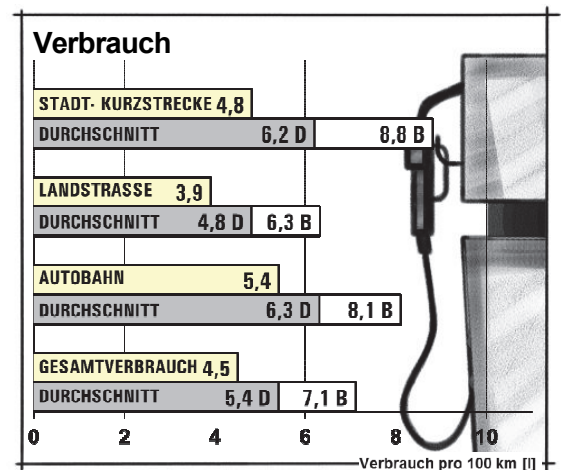
## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO2\*

Der Auris Touring Sports 1.6 D-4D erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 145 g/km 34 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,5 Litern Diesel pro 100 Kilometer. Er setzt sich aus 4,8 l/100 km im Stadtbetrieb, 3,9 l/100 km außerorts und 5,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 1,4 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß des mit einem NO<sub>x</sub>-Speicherkat ausgestatteten Diesels fällt niedrig aus. Der Lohn sind 46 Punkte im Schadstoffkapitel. Insgesamt erhält der Auris Touring Sports 1.6 D-4D mit 80 Punkten vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 3,3 AUTOKOSTEN

### 2,2 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da sich der Touring Sports in dem Fall mit dem günstigeren Diesel begnügt und zudem recht sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

### 2,7 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.

## 2,8 Wertstabilität\*

Dem überarbeiteten Auris Touring Sports wird in Verbindung mit dem 1,6-l-Turbodiesel für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

## 4,3 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis des getesteten Auris Touring Sports fällt mit 25.090 Euro im Klassenvergleich betrachtet hoch aus. Zumal die Serienausstattung recht überschaubar ist. Ab Werk gibt es zwar 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.

## 5,0 Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten fallen insgesamt hoch aus. Allein die jährliche Kfz-Steuer beträgt hohe 178 Euro. Die Versicherungskosten sind beim Auris Touring Sports 1.6 D-4D ebenfalls sehr hoch. Der Kombi ist durchgehend sehr hoch eingestuft (KH: 20; TK: 23; VK: 22).

## 3,1 Monatliche Gesamtkosten\*

In der Summe liegen die monatlichen Gesamtkosten 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	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/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]	13,2	10,4	11,2	13,0	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	195	175	175	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6   S	4,8   S	3,5   S	4,1   D	4,2   D
CO2 [g/km]	130	112	81	107	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/19	19/20/17	18/23/18	20/20/23	20/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	98	58	36	157	178
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	482	570	522	478	595
Preis [Euro]	17.190	22.190	24.190	19.690	25.090

Aufbau	KT = Kleintransporter	Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	HKB = Hochdachkombi	KH = KFZ-Haftpf.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	BU = Bus	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	SUV = Sport Utility Vehicle		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas
GR = Van			E = Strom



## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	310 Nm
bei	1800 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>11,3/11,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,8/3,9/5,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	108 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>145 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4595/1760/1475 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2045 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1450 kg/440 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>415 l/755 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>1110 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>85 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>123 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>335 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>595 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/23
Grundpreis	25.090 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (Safety Sense)	550 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Safety Sense)	550 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (Voll-LED)	950 Euro
Regen- und Lichtsensor (Business-Paket Comfort)	1.500 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (Safety Sense)	550 Euro <sup>o</sup>
Tempomat (Business-Paket Comfort)	1.500 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (Safety Sense)	550 Euro <sup>o</sup>

### 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 <sup>o</sup>
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 590 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Business-Paket Comfort)	1.500 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	730 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	525 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasdach	850 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

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