

Testnotizen zum Toyota Avensis Combi 2.0 D-4D Life

Im Test vom 29. Februar bis zum 15. März 2012.
Kennzeichen: K – OE 302

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Bug** des Avensis ist nicht zu sehen, ansonsten sind die **Sichtverhältnisse rundum sehr gut**. Auch nach hinten beim Zurückstoßen ist der Avensis Combi sehr übersichtlich. Der Testwagen hatte zusätzlich die **Rückfahrkamera**, die beim Einlegen des Rückwärtsgangs auf dem Bildschirm des Navigationssystems abbildet, was sich direkt hinter dem Fahrzeug tut. Bei seitlichem Lichteinfall ist das Bild schlecht ablesbar, ebenso bei Schmuddelwetter. Nachts ist das Bild ziemlich grau und kontrastlos.

Innenraum

Die **Armaturentafel** des Avensis besteht aus durchaus grifffreundlichen Kunststoff-Oberflächen, die gut verarbeitet sind und sich gut anfühlen, aber durch ihre dunklen Schwarztöne recht konservativ wirken. Daran ändern auch die sparsamen Chrom-Verzierungen nichts. Die **Armaturen** sind wie von Toyota gewohnt gut ablesbar, die digitalen Anzeigen in der Mitte sind erfreulicherweise nicht zu klein ausgefallen. Die meisten Funktionen sind an den beiden Lenkstockhebeln versammelt. Tasten für das CD-Radio (links) und das Telefon (rechts) sind im Lenkrad untergebracht. Für den **Geschwindigkeitsregler** verwendet Toyota noch immer einen separaten Lenkstockhebel rechts, der verwechslungsfrei angeordnet ist und dessen Bedienlogik sich wechselnden Fahrern leicht erschließt. Der Beifahrer kann ihn auch einsehen.

Das **Navigationssystem** gefiel durch die schnelle und einfache Eingabe von Zielen über den Touchscreen und eine schnelle Routenberechnung. Im Gegensatz zu den optischen Anzeigen ist die **Sprachausgabe umständlich**. „Biegen Sie im Kreisverkehr in 800 Metern links ab“ ist viel unklarer als der übliche Hinweis, im Kreisverkehr die soundsovielte Ausfahrt zu nehmen. Brauchbar ist die **Anzeige fester Tempolimits**. Bei ihnen springt die Abbildung des Verkehrszeichens auf rot um, sobald man zu schnell fährt. Eine genaue Tempoanzeige wie viele mobile Navis bietet das System dagegen nicht.

Nachts sind **alle wichtigen Bedienelemente** einschließlich derer im Lenkrad **beleuchtet**. Die Innenbeleuchtung ist angenehm hell.

Das **Handschuhfach** ist gut geschnitten und nimmt außer den Fahrzeugunterlagen noch einen Terminkalender und diversen Kleinkram auf. Die **Türablagen** fassen je

eine 0,5-l-Flasche, die dank einer Abtrennung sicher steht, und davor noch flachere Gegenstände wie Musik-CD. Ein Terminkalender passt nicht hinein.

Hinter dem Schalthebel gibt es einen **tiefen Getränkehalter**, in dem man Kaffeebecher unterbringt, ohne dass sie beim Schalten stören. **Unter der Armlehne** zwischen den Vordersitzen verbirgt sich **ebenfalls ein Becherhalter**, neben dem ein Taschentuchpäckchen Platz hat, sobald man sie ein Stück nach hinten schiebt. Wenn man die Armauflage ganz hochklappt, passt darunter noch eine 1,5-l-Flasche. Alternativ dazu kann man auch eine Thermoskanne oder zwei Literflaschen unterbringen.

Der **Fahrersitz** des Testwagens hatte eine **elektrische Lordosenstütze**. Die Lehnenneigung der Vordersitze kann man nur mit einem Entlastungshebel grob gerastert und nur im Stand verstellen. Nur der Fahrersitz war höhenverstellbar. Die **Sitze sind angenehm straff gepolstert** und auch für große Menschen zugeschnitten, die vorderen Kopfstützen sind auch für sie weit genug ausziehbar. Im **Fond** hatte der Testwagen eine **herunterklappbare Armauflage**, in die zwei Getränkehalter integriert sind.

Der **Einstieg hinten** ist recht bequem, vorne muss man sich wegen der schräg stehenden A-Säulen ordentlich bücken. Hinten sind der **Fußraum** und die **Kopffreiheit** gut. Wenn zwei 1,85 Meter lange Menschen bequem hintereinander sitzen sollen, darf zumindest die Lehne des Beifahrersitzes nicht stark geneigt sein, sonst stoßen die Knie großer Fahrgäste im Fond gegen die Lehne. Wenn der Beifahrer um ein paar Zentimeter nach vorn rückt, sitzen die Fahrgäste im Fond mit guter Kniefreiheit. Wegen des fast ebenen Fußraums kann auch eine dritte Person auf dem Mittelsitz noch manierlich sitzen. Sowohl der Fahrlehrer als auch der Prüfer sehen gut auf den Tacho.

Die **Rücksitzlehnen** lassen sich nach der Entriegelung von den hinteren Türen aus so weit herunterklappen, dass ein **ebener Laderaumboden** entsteht. Die schmalere Seite ist rechts. Falls man den Kofferraum auf diese Weise erweitern möchte, muss man nicht nur die Laderaumabdeckung herausnehmen, sondern auch noch eine zweite Kasette mit einem Trennnetz. Unter dem Kofferraumboden befinden sich noch mehrere recht flache Fächer. Der Kofferraum wird nur von einer Leuchte erhellt, die links in Brüstungshöhe eingebaut ist.

Die **Ladekante** ist **angenehm niedrig**. Der Laderaum ist gut nutzbar, weil man hinter den Radkästen keine Fächer hat, sondern den Raum zur Unterbringung langer, quer einlegbarer Gegenstände nutzen kann. Die **Heckklappe** hat nur auf der rechten Seite eine Griffmulde, mit der man die Klappe gut zuwerfen kann. Unter der geöffneten Heckklappe können 1,85 Meter große Taxifahrer gerade noch stehen, wenn sie den Kopf ein wenig senken. Erfreulicherweise steht das Schloss nicht so weit heraus, dass man Gefahr läuft, sich den Kopf anzustoßen.

Motor und Antriebsstrang

Der Motor klingt deutlich nach Diesel, ist aber **ganz gut gedämmt**. Dank des gut fühlbaren Druckpunkts der **Kupplung** kann man prima mit Standgas rangieren. Das im zweiten Gang **deutlich spürbare Turboloch** mit nachfolgend starkem Turboschub überbrücken erfahrene Fahrer schnell durch gefühlvollen Einsatz des

Gaspedals. Während man Tempo-30-Zonen gut im dritten Gang durchfahren kann, ist bei Tempo 50 eindeutig der vierte Gang angesagt. Den fünften empfiehlt die **Schaltanzeige** oft noch, wenn man mit 80 km/h unterwegs ist und gut den sechsten einlegen kann. Wie so viele Schaltanzeigen **nervt** auch die des Avensis **durch stetige Mahnungen zum Herunterschalten**, während der Motor noch lange nicht brummt, und ist überhaupt **keine Hilfe beim Hochschalten**. Damit verfehlt sie ihren Sinn.

Den Rückwärtsgang kann man durch Hochziehen einer Sperre gut einlegen. Die **sechs Vorwärtsgänge** schalten sich sehr präzise. Dass der fünfte und der sechste Gang lang übersetzt sind, merkt man bei Zwischenspurts und beim Überholen, wo man häufig zurückschalten muss. Dafür ist das Geräuschniveau bei Überlandfahrten und auf Autobahnen erträglich. Recht hohe Abroll- und Windgeräusche zeigen, dass Toyota bei der Geräuschkämmung noch Verbesserungspotenzial hat.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Pirelli 210 Snow Sport in der Dimension 205/60 R 16 – 92 H bestückt. Mit ihnen sind Federung und Dämpfung **sehr ausgewogen abgestimmt**. Ganz leichte Stöße von der Fahrbahn kommen aber immer wieder durch, auch wenn es sich optisch um topfebene Fahrbahnen handelt.

Die **Servolenkung** bietet einen guten Fahrbahnkontakt. Die **elektrische Feststellbremse** legt angenehmerweise von selbst an, sobald man den Motor abstellt. Lösen kann man sie manuell durch Ziehen an der Taste, die rechts neben dem Lenkrad ziemlich gut versteckt liegt. Wenn man etwas Gas gibt, löst sich die Bremse von selbst.

Angenehm ist die **Lichtautomatik**, die bei der Einfahrt in Unterführungen zuverlässig vom Tagfahrlicht auf das Abblendlicht umschaltet. Der Testwagen hatte Xenon-Scheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht, die die Fahrbahn sehr gut ausleuchten.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.737 Test-Kilometern verbrauchte der Toyota Avensis Combi 2.0 D-4D zwischen 4,6 Litern und 6,4 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug sehr sparsame **5,2 Liter**. Dass man mit dem Mittelklasse-Kombi mit fünf Litern auskommen kann, zeigt wieder einmal, dass es sich rein aus Verbrauchsgründen nicht lohnt, eine Klasse tiefer zu fahren. Selbst der Kleinwagen Toyota Yaris war nur mit Mühe auf Durchschnittsverbräuche von 4,7 oder 4,8 Liter zu bringen.