

Pressepräsentation Toyota Verso: Viel Raum, wenig Flair

Von Markus Gersthofer

Bei den Toyota-Händlern steht ab Mitte April ein außen und innen überarbeiteter Verso. Der Kompakt-Van, vergleichbar etwa mit VW Touran, Opel Zafira oder Ford C-Max, legt an Technik und Ausstattung zu, bleibt seinem Charakter als praktischer, geräumiger, aber eher unauffälliger Fünf- oder Siebensitzer treu.

Kompakte Vans fahren auf der Überholspur: Von 2010 bis 2012 erhöhte sich ihre Verkaufszahl in Deutschland um satte 20 Prozent auf 360 000 Stück. Toyota nimmt an diesem Aufschwung gleich doppelt teil: mit dem Prius plus, der mit seinem Hybridantrieb freilich eine Sonderrolle spielt, und mit dem Verso. Letzterer hieß früher Corolla Verso. Der Name war Programm, er war der Hochdach-Kombi in der Corolla-Familie. So ist es noch immer. Die Kompaktlimousine heißt inzwischen allerdings Auris, ihre Hoch-Version nur noch Verso. Nicht verwechseln darf man ihn mit dem Verso-S: Der ist einen halben Meter kürzer und spielt in der Liga der kleinsten Vans.

In den Maßen passt der Verso exakt in seine Klasse: Länge 4,46 Meter, Breite 1,79 Meter und Höhe 1,62 Meter. Neu ist der „keen look“ vom neuen Auris: schmaler Grill mit Chromleiste und selbstbewusstem Markenzeichen oben, großer trapezförmiger Lufteinlass unten. Zusammen mit dem leicht geänderten Heck samt kleinem Dachkantenspoiler und Diffusor-Andeutung ganz unten soll der wieder komplett in Europa gestaltete und in der Türkei gebaute Verso breiter, sportlicher wirken.

Wie mittlerweile die meisten Wettbewerber gibt es ihn auch mit sieben Sitzen. Anders als bei Grand C-Max oder Grand Scénic wird die Karosserie dabei allerdings nicht um eine Handbreit gestreckt. Die hintersten Sitzchen kommen damit am ehesten für Kinder in Frage, die auch die Turnübungen beim Ein- und Aussteigen am besten beherrschen. Der Kofferraum ganz hinten hat nur besseres Aktentaschen-Format (178 Liter bis zur Fensterkante). Wird die dritte Reihe in den Boden geklappt, steigt das Gepäckvolumen (bis zum Dach) auf respektable 699 Liter. Werden auch die (einzeln verschiebbaren) mittleren Sitze versenkt, stehen fast 1,7 Kubikmeter Laderaum zur Verfügung. Der Boden ist dabei vorbildlich eben, die „Easy-flat“-Sitze lassen sich sehr einfach falten und

wieder aufrichten. Gut 600 kg Nutzlast gestatten, den vielen Raum auch auszunutzen.

Fahrer und Beifahrer freuen sich über die Van-übliche hohe Sitzposition mit guter Übersicht. Neu ist Höhenverstellung auch für den Beifahrersitz, noch immer gibt es aber wenig Seitenhalt, und die Sitzflächen sind für große Personen recht kurz. Gewöhnung erfordern dazu die Instrumente oben in Armaturenbrett-Mitte. Immerhin sind ihre Skalen zum Fahrer geneigt und vorbildlich klar gezeichnet. Vorhanden sind reichlich Ablagen, im oberen der beiden Handschuhfächer lassen sich Getränke kühlen. Die Materialien wirken strapazierfähig, die Farben angenehm, spontanen Beifall indes löst der Innenraum allenfalls mit dem optionalen großem Glasdach aus, das ihn hell und luftig erscheinen lässt.

Technisch ist vor allem der überarbeitete D-4D-Dieselmotor interessant. In der Leistung wurde er geringfügig von 93 kW / 126 PS auf 91 kW / 124 PS zurückgenommen. Dafür steht sein unverändertes Drehmoment (310 Nm) jetzt bereits ab 1600 U/min zur Verfügung. Vor allem sank der Normverbrauch um 0,7 auf nur mehr 4,9 Liter (129 Gramm CO₂ pro Kilometer statt bisher 146 g). Beim ersten Kennenlernen gefiel der neue Zweiliter-Diesel mit viel Zug bereits bei niedrigen Drehzahlen und geringem Geräusch. Die 2,2-l-Diesel (110 kW / 150 PS und 130 kW / 177 PS) und die beiden Benzinmotoren (1,6 l, 97 kW / 132 PS und 1,8 l, 108 kW / 147 PS) wurden in Details weiter entwickelt und geringfügig sparsamer. Eine Start-Stopp-Automatik fehlt nach wie vor. Abgesehen von der Rückfahrkamera im Multimediasystem werden selbst gegen Aufpreis so gut wie keine modernen Assistenzsysteme angeboten.

Auch Federn und Dämpfer wurden für die Neuauflage überarbeitet. Noch immer vermittelt die sehr leichtgängige Lenkung aber wenig Gefühl für die Straße, noch immer stören auf schlechter Straße Rumpelgeräusche speziell von der Hinterachse.

Wie bisher steht der Verso in drei Ausstattungsstufen bereit. Wobei, so Toyota, den höherwertigen Versionen Life und Executive zusätzliche Ausstattung im Wert von 2000 Euro spendiert, der Preis aber um 400 Euro gesenkt wurde. Das Basismodell steht unverändert mit 21 150 Euro in der Liste, etwas günstiger als etliche Wettbewerber. Bis zum Erscheinen des Nachfolgers am 13. April wird dazu der bisherige Verso als Sondermodell „Travel“ offeriert: ab 19 590 Euro mit viel Ausstattung inklusive Navigation – 7350 Euro unter der bisherigen Preisempfehlung. (ampnet/fer)

Daten Toyota Verso 1,6 l

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,46 x 1,79 x 1,62

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, 1598 ccm
Leistung: 97 kW / 132 PS bei 6400 U/min
Maximales Drehmoment: 160 Nm bei 4400 U/min
Durchschnittsverbrauch (EU-Norm): 6,6 Liter Super
CO₂: 154 g/km (Effizienzklasse C)
Leergewicht / Zuladung: 1430 / 695 kg
Beschleunigung 0 - 100 km/h: 11,7 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h
Luftwiderstandsbeiwert: 0,29
Kofferraumvolumen (5-Sitzer): 484 - 1740 Liter
Basispreis: 21 150 Euro

Bilder zum Artikel:



Toyota Verso.



Toyota Verso.



Toyota Verso.



Toyota Verso.



Toyota Verso.