



Kleiner Großer

Der richtige Begleiter für den City-Dschungel: erste Ausfahrt mit dem neuen Toyota Urban Cruiser.

Größer ist der nicht? Eine Frage, die man sich spontan stellt, wenn man den neuen Toyota Urban Cruiser in freier „City-Wildbahn“ erblickt. Denn was auf den ersten Pressefotos noch ein klassisches Kompakt-SUV erahnen ließ, entpuppt sich schnell als eine Nummer kleiner. So misst der intern als City-SUV firmierende Japaner längenmäßig gar vier Zentimeter weniger als der neue VW Polo.

Ein Kleinwagen mit robustem Charme, der gar keinen Hehl daraus macht, wo sich der Fünfsitzer am wohlsten fühlt: nämlich onroad. Dazu passen die stadtfreundlichen Maße von 3,93 Metern Länge, 1,73 Metern Breite und bis zu 1,54 Metern Höhe.

Platz genommen auf der guten, leider mit zu kurzen Sitzflächen versehenen Be-

stuhlung – und rein in den Stadt-Dschungel. Wobei einen die hohe Sitzposition dabei unterstützt, den Überblick nicht zu verlieren.

Doch davor müssen sich Urban-Cruiser-Fans noch die Gretchenfrage nach Benzin oder Diesel stellen – die fürs Fuhrparkbudget eminent wichtigen Verbrauchswerte einmal außen vor gelassen. Ebenso wie der 1,4-Liter-Selbstzünder (90 PS, DPF Serie) mit 4x4-Antrieb kommt der neue 1,33-Liter-Benziner (101 PS) zwar mit einem guten Sechsganghandschalter daher, aber ganz nach dem Sinne der Erfinder auch mit einigen exklusiven Trümpfen.

So verfügt der frontgetriebene muntere Otto, der sich auf der 100-Kilometer-Distanz mit 5,5 Litern (CO₂-Ausstoß: 129 g/km) zufriedenge-

ben soll, serienmäßig über die vom Toyota Yaris bekannte Start-Stopp-Technik. Der erste Eindruck auf der Testfahrt: leicht und schnell.

Zudem gibt sich der Benzin im unauffällig gestalteten Innenraum variabler. Im Gegensatz zum 1.4 D-4D trägt das Ladevolumen 314 bis 749 Liter (Diesel: 305 bis 673 Liter). Hinzu kommt, dass sich die klappbare Rücksitzbank (60:40) mit einem Handgriff kinderleicht in Längsrichtung verschieben lässt. Ein praktisches Feature, auf das Diesel-Befürworter leider verzichten müssen. Beiden City-SUV gemeinsam: die Stufe im vergrößerten Ladeabteil.

Remis heißt es auch in Sachen Wartungsintervalle. Hier gibt der Importeur jeweils 15.000 Kilometer an.

Als Alleinstellungsmerkmal bringt hingegen der 4x2 gegenüber dem Allrad-Diesel ins Spiel, dass Toyota die Basis nur als Benzin offeriert. Genereller Serienumfang des Urban Cruiser: unter anderem



Innenarchitektur: stylischer Tacho hinter einer getönten Abdeckung (oben), Ladefläche mit Stufe (unten)

ABS, Schleuderschutz VSC, Antriebsschlupfregelung TRC, sieben Airbags, CD/MP3-Audiosystem, E-Servolenkung sowie Schaltanzeige. Ferner sind Schneeweiß und Vulcanorot gratis, der Rest kostet 378 Euro Aufpreis.

Allerdings hat der Selbstzünder in der Ausstattung „Trek“ (Benzin-Pendant heißt „Town“) neben dem aktiven Allradantrieb ATC 4WD, der je nach Fahrsituation die Antriebskraft stufenlos von 100:0 bis 50:50 verteilt, unter anderem eine manuelle Klimaanlage auf der Habenseite. Beim Einstiegsotto schlägt Letztere mit 1.008 Euro extra zu Buche – Vorteil Diesel.

Summa summarum also eine knifflige Rechenaufgabe für den Flottenchef. Wer jedoch ohnehin den geteerten City-Untergrund nie verlässt, für den drängt sich der 1,33-Liter-Benziner geradezu auf – auch wenn Toyota den Normverbrauch des Turbodiesels mit 0,6 Litern im Schnitt niedriger angibt.

Ganz klar: Individualisten kommen beim Toyota Urban Cruiser auf ihre Kosten. PN

Toyota Urban Cruiser

Modell	1.33 Dual VVT-i	1.4 D-4D
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.329	R4/1.364
Leistung (kW/PS/min)	74/101/6.000	66/90/3.800
Drehmoment (Nm/min)	132/3.800	205/1.800
L x B x H (mm)	3.930 x 1.725 x 1.525*	
0–100 km/h (s)	12,5	12,5
Spitze (km/h)	175	175
Normverbr. (l/100 km)	5,5 S	4,9 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	129	130
Preis (netto/Euro)	ab 14.244	ab 19.286

* 1.540 mm Höhe beim 1.4 D-4D



Entdecke den Opel Insignia Sports Tourer.

Auto des Jahres 2009.



www.opel.de



Adaptives Fahrlicht (AFL+). Scheinwerfer mit neun automatischen Lichtfunktionen sorgen für optimale Sichtverhältnisse in jeder Fahrsituation.



FlexRide Premium-Fahrwerk. Drei wählbare Fahrmodi: Standard für den Alltagsverkehr, Tour für erhöhten Komfort und Sport für mehr Dynamik.



Premium-Sitz mit Gütesiegel AGR (Aktion Gesunder Rücken e. V.). Ermöglicht die genaue Anpassung an die natürliche Haltung der Wirbelsäule.

Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,0–11,8 l/100 km, CO₂-Emission kombiniert 159–277 g/km (gemäß 1999/100/EG).



OPEL