



## Toyota iQ 1.0 +

Dreitüriges Microfahrzeug mit Steilheck  
(50 kW / 68 PS)

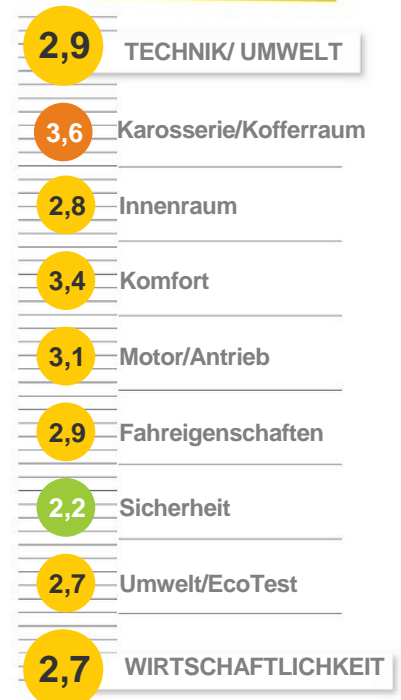
**T**oyota möchte mit dem iQ im Smartrevier wildern, setzt aber mit zwei Notsitzen im Rücksitzraum, die allerdings aus Platzmangel nur Kleinstwüchsigen zuzumuten sind, noch eins drauf. Mit knapp drei Metern ist der iQ dann auch 30 Zentimeter länger als sein Vorbild und zudem zwölf Zentimeter breiter. Das sorgt dafür, dass er mit der sprichwörtlichen Smart-Parkplatzgarantie nicht mithalten kann. Auch steigt man in engen Parklücken weniger behände ein und aus, weil zur Karosseriebreite noch die langen, dickeren und dadurch viel Platz benötigenden Türen dazu kommen. Der durchzugsschwache Dreizylinder Einliter-Motor sitzt beim iQ im Bug und muss sich mächtig abstrampeln, soll er passable Fahrleistungen realisieren. Das sorgt aber für ziemlich hohen Verbrauch. Serienmäßig ist die Fünfgang-Handschaltung, eine Automatik ist für 1.200 Euro zu haben. Fazit: Kleiner, gut ausgestatteter Stadtfliitzer, der viel aktive und passive Sicherheit bietet, zu einem allerdings hohen Preis. Schiebedach und Cabriovertdeck sind nicht erhältlich. In dieser Version für 14.100 Euro zu haben.

**Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Smart

- +** sehr kleiner Wendekreis, sicher beim Ausweichtest, hohe Crashesicherheit, großes Händlernetz
- mäßige Plastikverarbeitung, schlechte Sicht nach hinten, fahrerseitig hinten kein Zustieg, zu viert kein Kofferraum, harte Federung, hoher Verbrauch, teure Anschaffung



### ADAC-URTEIL



3,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

### Verarbeitung

- ⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Spaltweiten sind gleichmäßig. Alufelgen gibt es serienmäßig.
- ⊖ Der Unterboden ist zerklüftet. Das erzeugt beim Fahren Luftwirbel und erhöht den Verbrauch. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Türschausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen, dazu die Schweller kratzempfindlich. Die Stoßflächen sind lackiert und können ebenfalls schnell verkratzen, es fehlen Seitenleisten zum Schutz vor dagegen schlagenden Autotüren beim Parken. Bei einer Reifenpanne gibt es nur eine Reparaturset, ein Reserverad ist auch gegen Aufpreis nicht zu haben. Materialqualität und Verarbeitung des Interieurs sind akzeptabel, im Detail jedoch verbesserungswürdig, die Plastikteile haben zum Teil unschöne Prässnähte von der Herstellung und die Auskleidung der bei geschlossenen Fenstern schwer schließenden Türen ist kratzempfindlich. Die optionalen Ledersitzbezüge werfen schon im Neuzustand unschöne Falten.

3,5

### Sicht

Abblend- und Fernlicht leuchten die Fahrbahn passabel aus, helles Xenon- und Kurvenlicht sind nicht zu haben.

- ⊕ Man sitzt leicht erhöht und hat so eine recht gute Sicht auf das Verkehrsgeschehen, die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.
- ⊖ Nach Schräg hinten ist die Sicht schlecht, weil die Fensterpfosten breit sind und zudem die nicht wegklappbaren Kopfstützen der Rücksitze stören. Das Wischerfeld der Heckscheibe ist sehr klein.

2,6

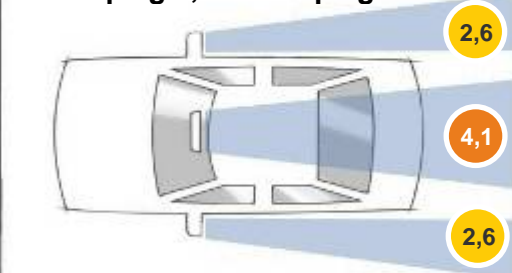
### Ein-/Ausstieg

- ⊕ Wenn seitlich genügend Platz zum Nachbarauto vorhanden ist, steigt man vorne sehr bequem ein und aus. Die sehr großen Türen öffnen weit, die Sitze haben eine angenehme Höhe über der Straße. Die Türen ent- und verriegeln schlüssellos, man braucht die Fernbedienung nur bei sich zu tragen.

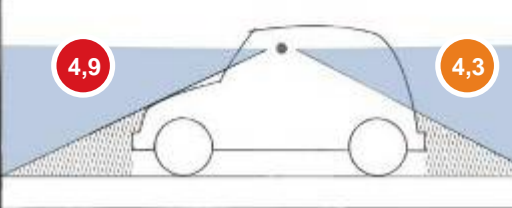
#### Rundumsicht



#### 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.



Besonders schlecht ist im iQ die Sicht nach schräg hinten.

⊖ Beim Abschließen der Türen weiß man nicht genau, ob die Türen wirklich verriegelt sind, denn es gibt keine zuverlässige Rückmeldung. Trägt der Fahrer Handschuhe, funktioniert dieses System nicht und er muss die Fernbedienung benutzen. Die Einstiegsautomatik am Beifahrersitz ist umständlich zu handhaben, denn der schwergängige Griff zum Klappen und Schieben befindet sich nicht an der Lehne, sondern weit unten. Dadurch sind für diesen Vorgang zwei Hände erforderlich. Am Fahrersitz fehlt diese Einrichtung gänzlich, Einsteigen ist somit von der linken Seite aus kaum möglich.

## 4,7 Kofferraum-Volumen\*

⊖ Bei aufgestellten Rücksitzlehnen ist mit 30 l so gut wie kein Kofferraum vorhanden. Durch Klappen der hinteren Lehnen kann der Kofferraum auf 215 bzw. 245 l vergrößert werden.

## 4,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Der Kofferraum ist gut zugänglich, die Ladeöffnung recht groß. Als Sichtschutz für das Gepäck gibt es eine (umständlich) anknöpfbare Persenning.

⊖ Bei aufgestellten Rücksitzlehnen hat der schmale Kofferraum wenig Nutzwert. Das Gepäck muss über eine ziemlich hohe Bordwand gehievt werden, wenn bei vorgeklappten Rücksitzlehnen größeres Gepäck verstaut werden soll. Die Heckklappe öffnet wenig weit. Eine Beleuchtung fehlt im Kofferraum.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

+ Die umklappbare Rücksitzlehne ist geteilt.

⊖ Zum Vorklappen der Rücksitzlehnen müssen die Kopfstützen abgezogen werden, Halter fehlen. Es gibt keine Ablagen, kleines Gepäck kann so beim Bremsen ungehindert auf den Boden kullern und dann wenig gehindert den Fußraum erreichen, sich anschließend unter dem Bremspedal festsetzen (wenns dumm kommt).



Nutzt man den iQ zu viert, ist so gut wie kein Gepäckraum vorhanden. Laderaum gibt's nur zu zweit.

## 2,8 INNENRAUM

### 3,0 Bedienung

+ Die Ergonomie der Bedienelemente ist einwandfrei, Lenksäulenhebel, Schalthebel liegen griffrecht, das neigungseinstellbare Lenkrad liegt gut zur Hand. Das serienmäßige Radio lässt sich auch mittels Schaltern im Lenkrad einstellen. Drehzahlmesser und Tacho liegen gut sichtbar im Blickfeld des Fahrers. Mit dem Bordcomputer sind Momentan- und Durchschnittsverbräuche abrufbar. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen, die Türfenster elektrisch auf und ab bewegen. Vorn gibt es eine Leseleuchte.

⊖ Der Motor wird schlüssellos per Knopfdruck gestartet. Er läuft auch weiter, wenn der Träger des "Zündschlüssels" längst ausgestiegen ist. Wird der Motor abgestellt, zum Beispiel um zu tanken, ist anschließend kein Neustart und keine Weiterfahrt mehr möglich. Das optionale Navigationssystem mit Touchscreen Display ist umständlich in der Handhabung. Es reagiert zudem beim Touchen langsam, die dafür vorgesehenen Berührungsflächen sind klein. Die Drucktasten neben dem Display (für Radio, Umluft, heizbare Heckscheibe etc.) sind alle sehr klein und schwach beleuchtet, dadurch kaum auseinander zu halten. Für das Radio gibt es keine Dreh- sondern ebenfalls nur unpraktische Druckknöpfe. Zum Hupen muss man die Hand vom Lenkrad nehmen. Die Schalter für die Sitzheizung sind schlecht zugänglich unter der Handbremse angeordnet, die sich auf der Beifahrerseite befindet. Es gibt kaum Ablagen, die Flaschenhalter in der Türen sind zu klein. Vor den Beifahrerknieen baumelt eine an Klettverschlüssen befestigte Dokumententasche. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Außer der schwachen Leseleuchte gibt es keine Innenbeleuchtung. Wenn die Zündung aus und die Türen nicht geschlossen sind nervt ein unangenehmer Piepton.



Weder die Verarbeitungsqualität noch die Funktionalität im Innenraum können überzeugen. Hier bleibt noch großes Verbesserungspotential.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot auf den Vordersitzen ist sehr großzügig. Die Breite ist enorm und die Frontscheibe weit weg von den Gesichtern. Selbst 1,90 m große Fahrer können sich ihren Sitz genügend weit zurück schieben.

---

## 4,0 Raumangebot hinten\*

⊖ Hinten sitzt man dafür beengt. Sitzen vorne 1,85 m große Personen, darf man hinten nur knapp 90 cm messen, um Platz für die Knie zu haben. Möchten hinten größere Menschen sitzen, müssen Fahrer und Beifahrer - für den dazu genügend Kniefreiheit vorhanden ist - weit nach vorne rutschen. Über 1,70 m Körpergröße besteht Formschlüssigkeit mit dem Dach.

---

## 3,4 KOMFORT

---

### 3,3 Federung

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt. Auf eher guten Straßen kann man mit dem gebotenen Federungskomfort zufrieden sein. Einzelne, nur geringfügig größere Bodenerhebungen oder -Vertiefungen schlagen jedoch hart bis zu den Insassen durch. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven hält sich im passablen Rahmen.

---

### 3,6 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind recht bequem und bieten passablen Körperhalt. Die Lehnen sind hoch. Der Fahrer kann seine Füße genügend abstützen.

– Weder der Fahrersitz noch der Beifahrersitz sind in der Höhe einstellbar. Personen über 1,75 m Größe sitzen übertrieben hoch, mit dem Kopf nur wenige Millimeter unter dem Dach. Die Lehnen lassen sich in der Neigung nur grob einstellen. Die beiden Rücksitze sind recht unbequem, die Lehnen kurz und kaum gefedert. Erwachsene sitzen auf ihnen mit spitz nach oben ragenden, angewinkelten Beinen, ohne jegliche Unterstützung für die Oberschenkel. Die aufpreispflichtigen Lederbezüge sind ziemlich luftundurchlässig, sodass man bei sommerlichen Außentemperaturen auf ihnen wohl arg schwitzen dürfte.

### 3,6 Innengeräusch

Der Motor läuft verhältnismäßig leise, auch weil er wegen der langen Getriebeauslegung meist bei niedrigen Drehzahlen agiert. Störend ist mit zunehmendem Tempo jedoch das immer lauter werdende Rauschen, den der die Karosserie umströmende Gegenwind produziert.

### 3,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei minus 10 Grad Celsius in der ADAC-Klimakammer). Im Bereich der Vordersitze ist die Heizwirkung recht gut, es dauert nicht allzu lange, bis die Luft angenehm erwärmt ist. Hinten Sitzende müssen länger warten, bis die Luft warm ist. Die Menge und die Verteilung der Luft lassen sich grob einstellen.

- + Die Klimaanlage ist serienmäßig.
- Die Seitenfenster hinten lassen sich nicht öffnen.

### 3,1 MOTOR/ANTRIEB

### 3,9 Fahrleistungen\*

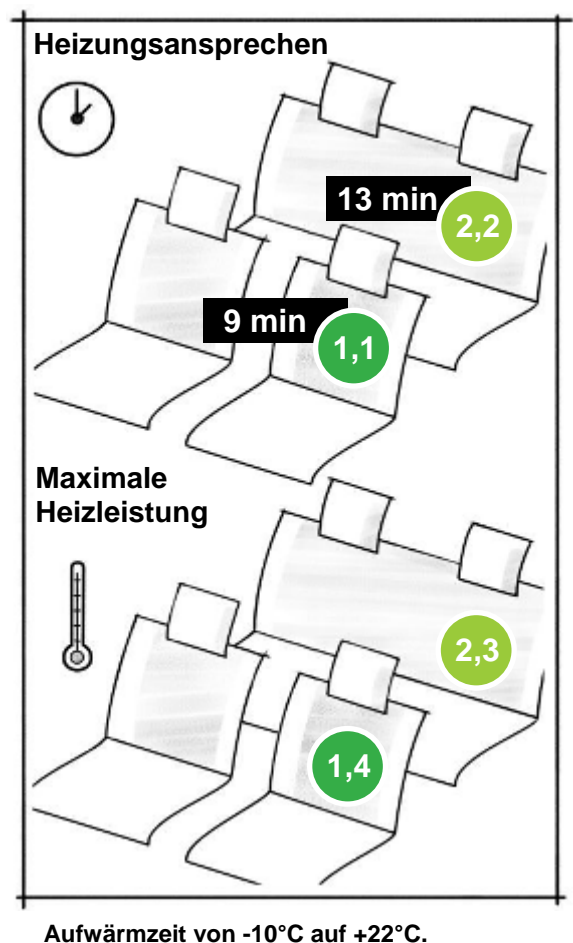
– Der Motor ist durchzugsschwach, einigermaßen Leistung produziert er nur bei hohen Drehzahlen. So muss er weit ausgedreht werden, möchte man einigermaßen im Verkehr mitschwimmen und nicht bei kleinsten Steigungen zu stark mit dem Tempo abfallen.

### 2,0 Laufkultur

+ Der kleine Dreizylinder-Motor läuft erstaunlich kultiviert. Vibrationen sind kaum zu spüren und auch Motordröhnen ist ihm fremd.

### 2,6 Schaltung

- + Die Vorwärtsgänge sind recht präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.
- Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe.



---

## 3,5 Getriebeabstufung

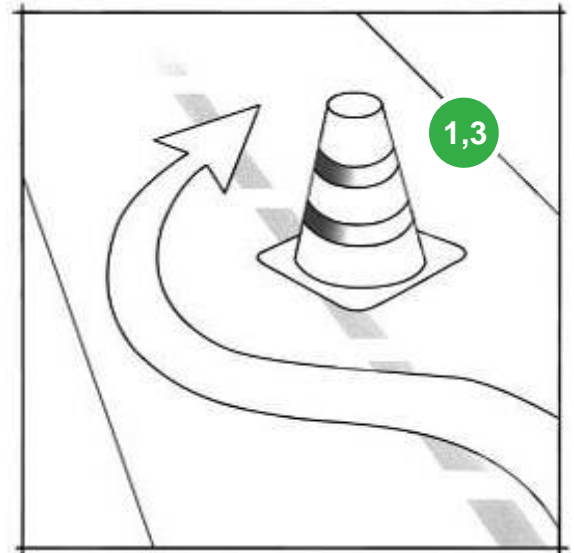
- Die Abstufungen des Fünfganggetriebes sind viel zu lang und passen nicht zu dem durchzugsschwachen Motor.

---

## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

- + ADAC-Ausweichtest: Das Auto fährt spurtreu durch den Parcours, bei nur geringer Neigung zum Überschieben. Er reagiert willig auf Lenkbefehle, Ausbruchversuche des Hecks werden rechtzeitig vom Schleuderschutz VSC unterdrückt. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig.
- Die Richtungsstabilität ist mäßig, vor allem, weil der iQ Unebenheiten nachläuft. So muss viel am Lenkrad korrigiert werden.



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.

---

### 3,0 Kurvenverhalten

- Die Kurvenlage ist sicher und leicht untersteuernd. Die möglichen Tempi sind zwar nicht sehr hoch, der Schleuderschutz VSC hilft dem Fahrer aber zuverlässig nicht vom rechten Kurs abzukommen.
- Bei flotter Kurvenfahrt stört ein lauter Pfeifton (überflüssiges Warnsignal).

---

### 3,0 Lenkung\*

- Die Lenkung spricht passabel an, ist aber wenig zielgenau. Außerdem vermittelt sie zu wenig Kontakt zur Fahrbahn.
- + Das Lenkrad lässt sich leicht drehen, der Wendekreis ist extrem klein. Das sorgt für enorme Handlichkeit beim Rangieren und Einparken.
  - Lenkrad stellt oft nicht vollständig zurück.

---

### 3,3 Bremse

- Bei einer Vollbremsungen aus 100 km/h steht der iQ nach 40 Metern - ein durchschnittliches Ergebnis (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).
- + Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Schleuderschutz (VCT) und Bremsassistent (BAS). Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.
- ⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

## Passive Sicherheit - Insassen

Die Vordersitze haben Lehnen mit integrierter Kopfstütze, die jedoch sehr schmal ist. Die Höhe reicht für ca. 1,80 m große Personen.

- ⊕ Der kleine Toyota iQ erreicht bei der aktuellen Gesamtbewertung ein sehr gutes Ergebnis. Er besitzt insgesamt 9 Airbags: Front-, Seiten-, Vorhangairbags, Heckairbag, Knieairbag für den Fahrer und Sitzpolsterairbag für den Beifahrer. Serienmäßig sind auch Gurterinnerungen auf allen Sitzplätzen sowie der Schleuderschutz (VSC). Schwächen zeigen sich beim HWS-Schutz.
- ⊖ Die Batterie liegt weit vorn im Crashbereich des Fahrzeugs. Bei großen Personen liegt der obere Gurtankelpunkt zu tief. Der Gurt verhakt sich beim Anlegen leicht hinter dem Hebel der Sitzlängseinstellung. Hinten sind die Kopfstützen höchstens für 1,50 m große Personen hoch genug. Bei noch größeren Mitfahrern wird der Kopf von der Dachauskleidung gehalten bzw. nach unten gedrückt.

## Kindersicherheit

EuroNCAP-Kindersicherheit (Frontalcrash 64 km/h/Seitencrash 50 km/h) 34,8 von max. 49 Punkten. Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb und dreijährige Kinder durchgeführt: jeweils "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Schutzpotenzial für Kinder insgesamt knapp gut, Kopf vom Dreijährigen wird beim Seitencrash vom Kindersitz nicht gut abgestützt. Fahrer wird über Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Isofix-Verankerungen auf den Rücksitzen sind nicht gut gekennzeichnet. Test zeigte Festigkeitsprobleme an den Isofix-Rastarmen des Kindersitzes. Die Firma Römer hat deshalb die Materialfestigkeit der Rastarme am Kindersitz erhöht (Problem ist auf den Fahrzeugtyp Toyota iQ beschränkt).

- ⊖ Umständliches De- und wieder Aktivieren des Beifahrer-Frontairbags. Wegen der schlechten Zugänglichkeit ist hinten das Unterbringen von Kindersitzen etwas umständlich. Kindersitze sind hinten nur unterzubringen, wenn vorne kleine Personen sitzen und die Sitze weit vorgeschoben sind, zudem sind die tiefen Sitzmulden hinderlich.

## Fußgängerschutz

Fußgängerschutz (Frontaufprall bei 40 km/h) 19,4 von max. 36 Punkten. Kompletter Stoßfänger und mittlerer Bereich der Motorhaube entschärft. Beide Kotflügel und Vorderkante der Motorhaube sind noch zu aggressiv.

- ⊖ Die senkrechten Streben der Frontscheibe ragen spitzwinklig vor.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO2\*

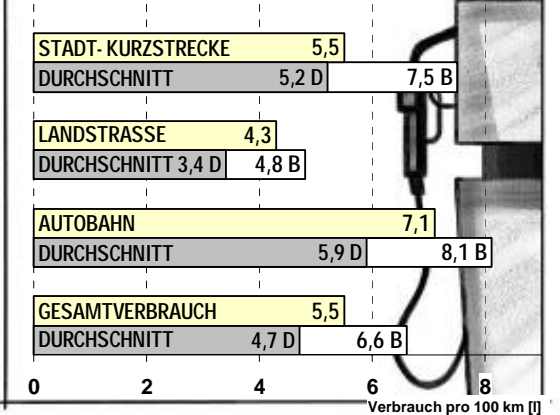
– Der Durchschnittsverbrauch ist mit 5,5 l Super auf 100 km hoch. Im einzelnen sind das innerorts 4,9 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 7,1 l Super.

### 1,3 Schadstoffe

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist durchschnittlich - nur 20 Punkte beim Ecotest. Zusammen mit dem Schadstoffen ergeben sich drei Sterne von fünf möglichen.

+ Die Schadstoffe sind gering, dafür bekommt der iQ 47 Punkte.

### Verbrauch



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

## 2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,0 Betriebskosten\*

– Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des iQ gesellen sich auch noch die teureren Preise für Super-Kraftstoff, welche die Ausgaben in die Höhe schnalzen lassen.

### 1,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner Servicecheck - alle 30.000 km oder alle 24 Monate eine Inspektion fällig. Der Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Langlebige Verschleißteile sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

### 2,1 Wertstabilität\*

+ Der knuddlige iQ hat durchaus das Zeug, auf deutschen Straßen ein Renner zu werden. Er sollte auch gebraucht nicht nur bei der jungen Generation gefragt sein. Gerade deswegen kann ihm eine gute Wertstabilität vorausgesagt werden.

### 4,3 Kosten für Anschaffung\*

– Beim Neukauf zeigt sich der iQ allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Über 14.000 Euro müssen berappt werden. Dafür ist die Aufpreisliste angenehm kurz.

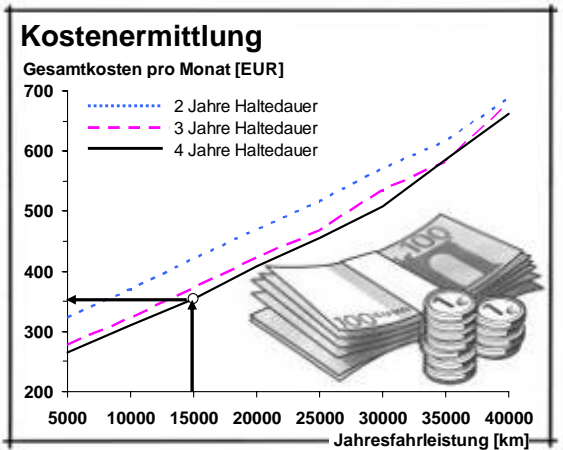


## 1,3 Fixkosten\*

⊕ Durchwegs günstige Typklasseneinstufungen in der Versicherung sorgen für niedrigere Beiträge und eine sehr gute Benotung.

## 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Betriebskosten hoch, Fixkosten niedrig, alles andere im Mittelfeld. Das sorgt für insgesamt durchschnittliche monatliche Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 354 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.4 D-4D
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1364
Leistung [kW(PS)]	50(68)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	91/4800	190/1800
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	170
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,5 S	4,9 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/12/15	16/14/15
Steuer pro Jahr [Euro]	20	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	339	360
Preis [Euro]	12700	14900

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	998 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	91 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R15
Reifengröße (Testwagen)	175/65R15S
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	8,55 m
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	9,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,3/ 7,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km/ 125g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	2985/1680/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	910 kg/300 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	30 l/245 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	32 l
Reichweite	580 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	35 Euro
Monatliche Fixkosten	52 Euro
Monatlicher Wertverlust	166 Euro
Monatliche Gesamtkosten	354 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/12/15
Grundpreis	14.100 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 über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Toyota iQ 1.0 +

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1.200 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isfix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,6</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,9</b>
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	2,3
Sicht	3,5	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	3,0
Kofferraum-Volumen*	4,7	Bremse	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,4	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Variabilität	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
<b>Innenraum</b>	<b>2,8</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	3,0	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	4,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,0
<b>Komfort</b>	<b>3,4</b>	Schadstoffe	1,3
Federung	3,3		
Sitze	3,6	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,7</b>
Innengeräusch	3,6	Betriebskosten*	4,0
Klimatisierung	3,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,1</b>	Wertstabilität*	2,1
Fahrleistungen*	3,9	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	1,3
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	3,5		

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

**ADAC** autotest