



Toyota iQ 1.33

Dreitüriges Microfahrzeug mit Steilheck
(72 kW / 98 PS)

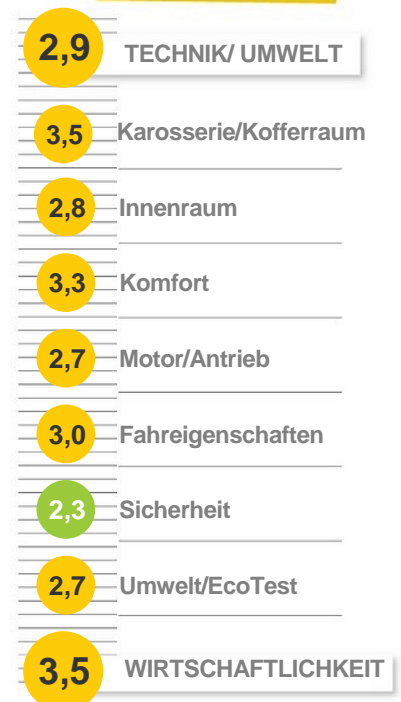
Toyota möchte mit dem iQ im Revier des Smart wildern, bietet aber auf einer Länge von knapp drei Metern vier Sitzplätze. Während die vorne Sitzenden erstaunlich viel Raumangebot genießen können, finden hinten nicht einmal Kinder ausreichende Platzverhältnisse vor. Zudem fällt der Kofferraum bei aufgestellten Rücksitzen beinahe komplett weg. Der Innenraum zeigt sich nach dem Facelift etwas hochwertiger, kann aber aufgrund kratzempfindlicher und billig anmutender Kunststoffteile immer noch nicht überzeugen. Mit dem 98 PS starken Benzinmotor schiebt der weniger als eine Tonne wiegende Japaner ordentlich an. Das zu lang übersetzte Getriebe und die fehlende Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen passen aber nicht so ganz zusammen. Auch der Verbrauch fällt trotz Start-Stopp-Automatik hoch aus - 5,5 l/100 km sind es im ADAC-EcoTest. Die Sicherheit wird beim kleinen iQ groß geschrieben. Neben ESP gibt es neun Airbags, welche die Insassen im Ernstfall schützen. Leider ist der Stadtfliitzer nicht unter 11.900 Euro zu haben. Die getestete Variante kostet schon 14.750 Euro - viel Geld für ein so kleines Fahrzeug.

Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** Smart fortwo

- +** vorne gutes Raumangebot, gute Fahrleistungen, sehr kleiner Wendekreis, sehr gute Crashergebnisse
- mäßige Verarbeitung, fahrerseitig hinten kein Zustieg, kleiner Kofferraum, harte Federung, hoher Verbrauch, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



3,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des iQ wurde zwar zum Facelift speziell im Innenraum verbessert, kann jedoch immer noch nicht überzeugen. Die kratzempfindlichen und wenig hochwertig anmutenden Kunststoffteile sind teilweise wackelig montiert. Immerhin peppen die teilweise schwarz glänzenden Applikationen den Innenraum etwas auf. An der Karosserieverarbeitung gibt es dagegen wenig Anlass zur Kritik. 300 kg Zuladung sind für ein kleines Stadtfahrzeug mehr als ausreichend. Mit vier Personen wäre sie zwar knapp bemessen, in der Praxis werden aber nie vier Erwachsene mit dem Fahrzeug fahren.

⊖ Der Unterboden ist zerklüftet, was sich aufgrund der entstehenden Luftverwirbelungen negativ auf den Verbrauch auswirken kann. Zudem neigt der von unten nicht komplett abgeschottete Motorraum schnell zu verschmutzen. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Türausschnitte sind nach außen nur wenig vor Verschmutzung abgedichtet, die Schweller sind zudem kratzempfindlich. Die Stoßfänger sind lackiert und können ebenfalls schnell verkratzen, es fehlen Seitenleisten zum Schutz vor dagegen schlagenden Autotüren beim Parken. Bei einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset, ein Reserverad ist auch gegen Aufpreis nicht zu haben. Immerhin spendiert Toyota dem kleinen iQ trotzdem einen Wagenheber. Auf dem Dach sind keine Lasten erlaubt.

3,5

Sicht

Bei der Rundumsichtmessung schneidet der iQ gerade noch ausreichend ab. Die sehr breiten C-Säulen, welche zudem einen geringen Abstand zum Fahrer haben, schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Bei aufgestellten Rücksitzen stören zudem die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen. Die Fahrzeugenden lassen sich trotz der abfallenden Motorhaube gut abschätzen, hier spielt der iQ die kurze Fahrzeuglänge von unter drei Meter aus. Einparkensensoren für hinten gibt es gegen Aufpreis, besonders aufgrund der eingeschränkten Sicht nach schräg hinten können diese beim Rangieren durchaus hilfreich sein. Abblend- und Fernlicht leuchten die Fahrbahn passabel aus, helles Xenon- und Kurvenlicht sind nicht zu haben.

⊖ Der hintere Scheibenwischer sorgt für kein optimales Wischergebnis, da nur der rechte Teil der Heckscheibe ausreichend gewischt wird. Die Sicht im Innenspiegel ist schlecht, da dieser zu klein ausfällt. Nur in der Ausstattungsvariante iQ+ ist dieser automatisch abblendend.

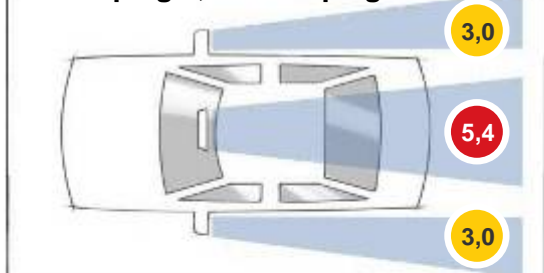


Besonders schlecht ist im iQ die Sicht nach schräg hinten.

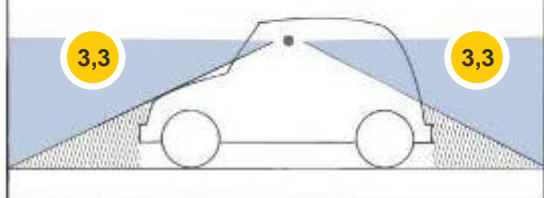
Rundumsicht



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

- ⊕ 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. Mit der praktischen Fernbedienung lassen sich die Türen öffnen und schließen. In der Ausstattungsvariante iQ+ gibt es auch ein schlüsselloses Zugangssystem. Die Türaufhalter sind kräftig dimensioniert und halten die leichten Türen auch an Steigungen sicher offen. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für beide vorderen Insassen.
- ⊖ 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 245 l vergrößert werden.

4,1

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 nicht besonders hoch, schon Personen über 1,75 m können sich den Kopf an der geöffneten Klappe anstoßen. Der Kofferraum ist unbeleuchtet.



Nutzt man den iQ zu viert, ist so gut wie kein Gepäckraum vorhanden. Laderaum mit bis zu 245 l Volumen gibt's nur zu zweit.

2,9

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist mittig geteilt umklappbar. Dies funktioniert zwar mit wenig Kraftaufwand, es müssen jedoch die Kopfstützen abgezogen werden, für welche es dann keine Halter gibt. Lediglich ein kleines Fach unter dem Kofferraumboden dient als Ablage für kleines Gepäck.

2,8

INNENRAUM

3,3

Bedienung

Die Ergonomie der Bedienungselemente ist zufriedenstellend. Nicht alle Schalter sind optimal erreichbar und logisch platziert. Somit benötigt man etwas Eingewöhnungszeit um das Fahrzeug intuitiv bedienen zu können. Das Lenkrad ist nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellbar, die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, es stört der etwas große Abstand zwischen Gaspedal und Bremse.

Die Drehregler der Heizung sind untereinander angeordnet und somit nicht ideal bedienbar. Das aufpreispflichtige Navigationssystem verfügt über einen Touchscreen, welcher gut sichtbar weit oben im Armaturenbrett angebracht ist. Es reagiert aber beim Antippen langsam, die dafür vorgesehenen Berührungsflächen sind klein. Die vielen kleinen gleichförmigen Tasten sorgen für eine hohe Ablenkung während des Fahrens, da selbst die Lautstärketasten umständlich gesucht werden müssen. Immerhin gibt es auch am Lenkrad Bedientasten für Lautstärke und Senderwahl. Die Instrumente sind gut ablesbar, wobei der Drehzahlmesser etwas klein geraten ist. Das Infodisplay links daneben beinhaltet die Tankanzeige (nur grob ablesbar) sowie den sehr schlecht bedienbaren Bordcomputer. Dieser beinhaltet unter anderem eine Eco-Fahranzeige, welche die Betriebszeit des Start-Stopp-Systems anzeigt. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen, der Schalter dafür ist aber weit weg hinter dem Lenkrad versteckt und unbeleuchtet. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren solange ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität im Innenraum können immer noch nicht voll überzeugen. Hier bleibt noch großes Verbesserungspotential.

⊖ Es gibt kaum Ablagen, die Flaschenhalter in der Türen sind zu klein. Vor den Beifahrerknieen baumelt eine an Klettverschlüssen befestigte Dokumententasche. Ein richtiges Handschuhfach fehlt. Außer einer schwachen Leseleuchte vorne gibt es keine Innenbeleuchtung.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot auf den Vordersitzen ist sehr großzügig. Die Breite ist enorm und die Frontscheibe weit weg von den Gesichtern. Selbst knapp 1,95 m große Fahrer können sich ihren Sitz genügend weit zurück schieben.

4,2 Raumangebot hinten*

⊖ Hinten sitzt man dafür sehr beengt. Die zwei Sitze hinten können maximal als Notsitze verwendet werden. Nur wenn die vorderen Sitze weit genug nach vorne geschoben werden, findet man überhaupt Platz für die Beine. Selbst für Kinder wird es hinten sehr eng.

3,3 KOMFORT

3,4 Federung

Das Fahrwerk ist straff und wenig komfortabel abgestimmt. Einzelhindernisse oder Querfugen dringen deutlich und fast ungefiltert bis zu den Insassen durch. Bei starken Unebenheiten sind deutliche Aufbaubewegungen vorhanden. Auch der Langsamfahrkomfort, welcher speziell für ein Stadtfahrzeug wichtig ist, lässt zu wünschen übrig. Zum Stuckern neigt das Fahrzeug dagegen kaum.

3,2 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich nun auch in der Höhe einstellen, wodurch schnell eine angenehme Sitzposition gefunden wird. Leider lässt sich die Lehnenneigung nur grob über Rasten einstellen. Die Vordersitze sind recht bequem und bieten passablen Körperhalt. Die Lehnen sind hoch. Der Fahrer kann seine Füße genügend abstützen.

– Die beiden Rücksitze sind sehr unbequem, die Lehnen kurz und kaum gefedert. Erwachsene sitzen auf ihnen mit spitz nach oben ragenden, angewinkelten Beinen, ohne jegliche Unterstützung für die Oberschenkel.

3,5 Innengeräusch

Das Innengeräusch liegt bei 130 km/h bei noch akzeptablen 72 dB(A). Es stören aber die bei höherem Tempo deutlich zunehmenden Windgeräusche.

3,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C 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 nur grob einstellen. In dieser Ausstattungsvariante gibt es serienmäßig eine manuelle Klimaanlage. Wer eine Klimaautomatik bevorzugt, muss jedoch zur höchsten Ausstattungsvariante iQ+ greifen.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

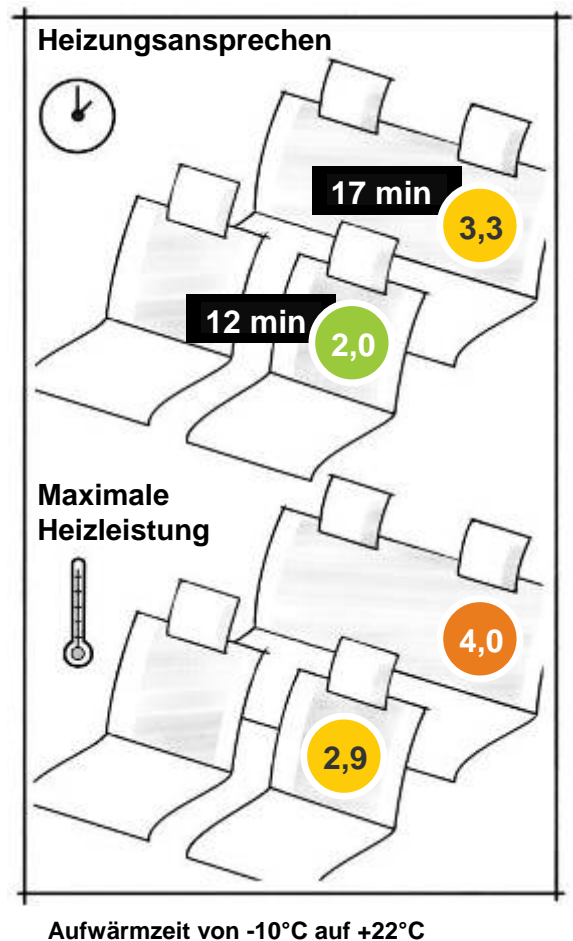
1,9 Fahrleistungen*

+ Bei weitem ausdrehen der Gänge hat der 98 PS starke Motor keine Probleme mit dem lediglich 970 kg schweren Fahrzeug. Es werden für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr gute Fahrleistungen erreicht. Die Leistung reicht aus, um auch auf der Autobahn im Verkehr mitzuschwimmen.

– Niedrige Drehzahlen mag der Vierzylinder aber nicht. Die Durchzugskraft lässt speziell im fünften und sechsten Gang zu wünschen übrig. Die Folge: Es muss oft in einen niedrigeren Gang geschaltet werden um voran zu kommen, das wirkt sich negativ auf den Verbrauch aus.

3,0 Laufkultur

Der Motor läuft nicht allzu kultiviert. Bei höheren Drehzahlen stören lästige Brummfrequenzen.



3,2 Schaltung

Die Vorwärtsgänge sind recht präzise geführt, haken beim Wechsel aber gelegentlich. Das Einlegen des Rückwärtsganges gelingt nicht immer geräuschlos.

- + Eine Schaltpunktanzeige zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um Kraftstoff zu sparen.

3,3 Getriebeabstufung

Das Getriebe ist für den zähen und durchzugsschwachen Motor zu lang übersetzt, bereits der fünfte Gang hat Schoncharakter. Den Sechsten kann man nur bergab oder bei Rückenwind einlegen, ohne mit dem Tempo abzufallen.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

+ Den ADAC-Ausweichtest durchfährt der kleine iQ sehr sicher. Das Fahrzeug zeigt zwar beim Gegenlenken eine deutliche Tendenz zum Untersteuern, das ESP greift hier aber früh und effizient ein. Es besteht keine Schleuder- oder Kippgefahr. 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.

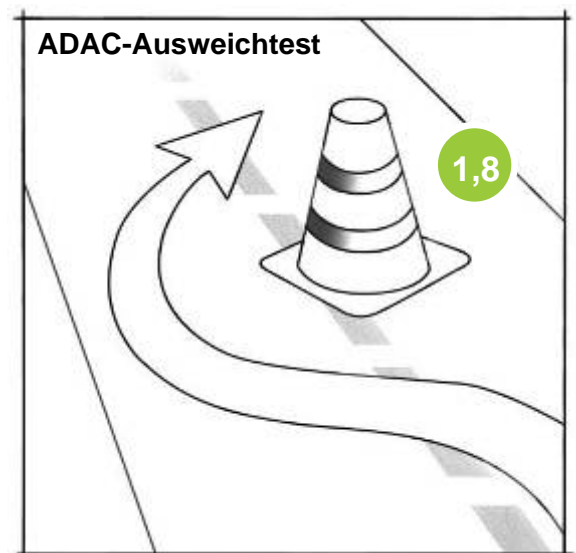
3,0 Kurvenverhalten

Die Kurvenlage ist sicher und leicht untersteuernd. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind zwar nicht sehr hoch, das elektronische Stabilitätsprogramm VSC greift aber früh und effizient ein und unterstützt den Fahrer, nicht vom richtigen Kurs abzukommen. Der ESP-Einsatz wird durch ein lautes Piepsen signalisiert, was zwar bei flotter Gangart nervig sein kann, allerdings auch wenig erfahrenen Fahrern den ESP-Einsatz mitteilt, wodurch dieser die Geschwindigkeit an die Straßenverhältnisse anpassen kann. Lastwechselreaktion sind nicht zu ausgeprägt vorhanden.

3,0 Lenkung*

Die Lenkung spricht passabel an, ist aber wenig zielgenau. Außerdem vermittelt sie zu wenig Kontakt zur Fahrbahn. Die Lenkung stellt nicht sauber in die Mittellage zurück.

+ Das Lenkrad lässt sich leicht drehen, der Wendekreis ist extrem klein (8,6 m). Das sorgt für enorme Handlichkeit beim Rangieren und Einparken.



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.

3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsungen aus 100 km/h steht der iQ nach 40,5 Metern - ein durchschnittliches Ergebnis (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone B250 82H der Größe 175/60 R16H).

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

2,3 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der iQ ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. 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. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr warnen.

1,9 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 beim ADAC-Crashtest mit 33 von 36 Punkten ein sehr gutes Ergebnis bei der Insassensicherheit. Er besitzt insgesamt 9 Airbags: Front-, Seiten-, Vorhangairbags, Heckairbag, Knieairbag für den Fahrer und Sitzpolsterairbag für den Beifahrer. Hinten sind die Kopfstützen hoch genug um optimal wirken zu können. Vorne werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt, der Anschnallstatus der hinten sitzenden wird dem Fahrer optisch angezeigt.

2,4 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der Toyota iQ bei den ADAC-Crashtests 35 von max. 49 Punkten.

⊕ Die hinteren Sitzplätze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Der Beifahrersitz lässt sich mittels eines Schlüsselschalters deaktivieren. Dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden.

⊖ 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.

2,9 Fußgängerschutz

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

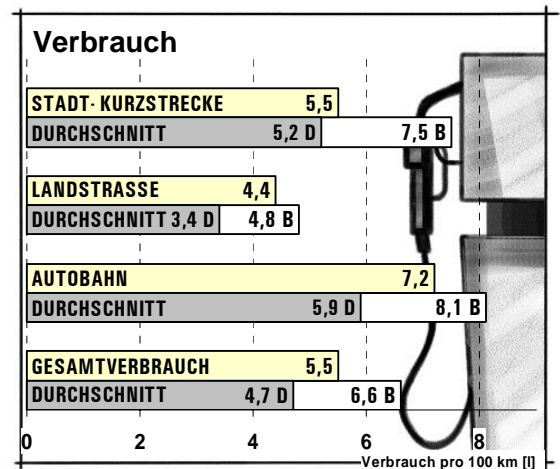
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂*

Der Durchschnittsverbrauch des Toyota iQ 1.33 liegt bei 5,5 l/100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 125 g/km werden beim ADAC-EcoTest 21 Punkte im Kapitel CO₂ erreicht. Während das Fahrzeug in der Stadt auch dank der Start-Stopp-Automatik sparsam ist (5,5 l/100 km), fällt der Verbrauch auf der Autobahn mit 7,2 l/100 km recht hoch aus. Außerorts geht der Verbrauch mit 4,4 l/100 km in Ordnung.

1,4 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß fällt gering aus, dafür bekommt der iQ 46 Punkte. Insgesamt verpasst er aber mit 67 Punkten knapp die vier Sterne beim ADAC-EcoTest.



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

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten fallen aufgrund des erhöhten Kraftstoffverbrauchs ebenfalls hoch aus.

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder alle 24 Monate ein großer Service fällig. Eine Steuerkette im 1.33-Liter-Motor macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

⊕ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise 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.

⊖ Alle 15.000 km oder 12 Monate muss der iQ zum Service in die Werkstatt. Diese nicht mehr zeitgemäß kurzen Abstände bedeuten häufigere Werkstattaufenthalte und mehr Kosten. Die hohen Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

0,6 Wertstabilität*

⊕ Dem Toyota iQ kann ein sehr guter Restwertverlauf vorhergesagt werden. Bei immer mehr Fahrzeugen und begrenztem Parkraum wird der kleine Toyota speziell in Großstädten beliebt sein.

4,6

Kosten für Anschaffung*

– Der Anschaffungspreis für das kleine Stadtfahrzeug liegt sehr hoch. Der iQ 1.33 kostet mindestens 14.750 Euro. Die deutlich besser ausgestattete Variante iQ+ kostet nochmals 1.200 Euro extra. Ein stufenloses Automatikgetriebe ist optional erhältlich.

2,9

Fixkosten*

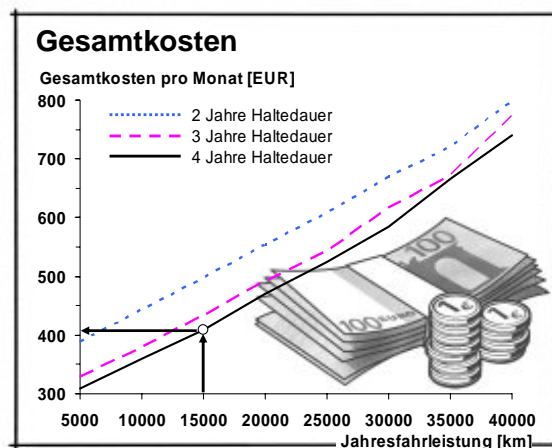
Die Versicherungsklassen liegen noch im akzeptablen Bereich.

+ Die jährliche KFZ-Steuer beträgt lediglich 28 Euro.

3,9

Monatliche Gesamtkosten*

Aufgrund des hohen Anschaffungspreises fallen die absoluten monatlichen Kosten nicht besonders niedrig aus. Da hilft auch nicht die sehr gute Wertstabilität.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 409 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.33	1.4 D-4D
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1329	4/1364
Leistung [kW(PS)]	50(68)	72(98)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	91/4800	123/4400	190/1800
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	170	170
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,0 S	5,5 S	4,4 D
CO2 [g/km]	99	113	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/15	15/16/17	16/16/15
Steuer pro Jahr [Euro]	20	28	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	359	409	388
Preis [Euro]	11.900	14.750	15.450

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

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1329 ccm
Leistung	72 kW (98 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	123 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R16H
Reifengröße (Testwagen)	175/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	8,55 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,4/ 7,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	113g/km / 125g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	2985/1680/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	970 kg/300 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	30 l/245 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	32 l
Reichweite	580 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor (nur IQ+)	nicht erhältlich
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (CVT)	1.200 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	320 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (nur IQ+)	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (nur IQ+)	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	950 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	118 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	61 Euro
Monatlicher Wertverlust	188 Euro
Monatliche Gesamtkosten	408 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/17
Grundpreis	14.750 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 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 1.33

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest