



Toyota Yaris 1.4 D-4D Club

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(66 kW / 90 PS)

Die dritte Generation des Toyota Yaris zeigt sich dynamischer und kantiger denn je. Der Kleinwagen wuchs im Vergleich zu seinem Vorgänger um 100 mm, bleibt bei der Gesamtlänge damit immer noch unter vier Metern. Im Test wurde der Yaris Club geprüft. Das Fahrwerk des Testwagens ist straffer abgestimmt als bei den übrigen Ausstattungslinien und gibt Fahrbahnunebenheiten deutlich an die Insassen weiter. Angetrieben wird der Yaris von einem 1,4-l-Dieselmotor mit 90 PS. Betreibt man diesen über 2000 U/min kommt man zügig voran, der Spritverbrauch bewegt sich trotzdem auf einem angenehm niedrigen Level. Der Innenraum wird von Hartplastik dominiert. Unterschäumte Zierleisten und Chrom-/Aluminiumapplikationen sollen das Interieur aufwerten. Blickfang ist der Touchscreen-Monitor mit integrierter Rückfahrkamera. Auch bei der Sicherheitsausstattung kann der Yaris mit Features, wie dem Fahrer-Knieairbag punkten. Unverständlich ist jedoch, warum Tagfahrlicht nur optional erhältlich ist. Für den Yaris Club müssen mindestens 18.750 Euro aufgebracht werden, was für einen Kleinwagen eine Menge ist.

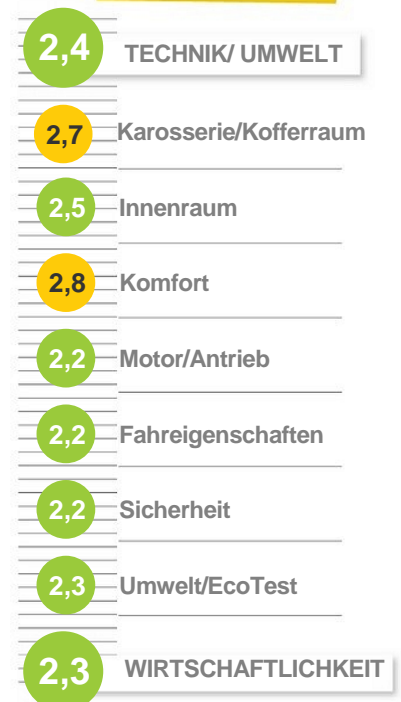
Karosserievarianten: Dreitürer und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a.: VW Polo, Skoda Fabia, Mazda 2, Kia Rio, Hyundai i20, Nissan Micra.

+ gutes Raumangebot vorn, angemessene Fahrleistungen, sicheres Fahrwerk, gute Kindersicherheit, geringe Werkstattkosten

- straffe Federung, hoher Anschaffungspreis, hohe Fixkosten, kleiner Kofferraum



ADAC-URTEIL



Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht guten Eindruck. Die Anbauteile sind überwiegend gut eingepasst und die Türausschnitte zufriedenstellend gegen Verschmutzen abgedichtet. Ein Schutz gegen Verkratzen ist für die lackierten Schweller nicht vorhanden. Das Interieur ist zwar recht gut verarbeitet, aber es dominieren billige, harte und kratzempfindliche Kunststoffe im Innenraum. Im Gegensatz zum Vorgänger sind nun jedoch geschäumte Kunststoffeinlagen im Armaturenbrett und den Türen vorhanden, die den Qualitätseindruck steigern sollen. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut erreichbaren Hebel im Innenraum entriegelt werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist ein Notrad im Kofferraum vorhanden. Allerdings ist die Reserveradmulde nicht groß genug für die Fahrbereifung. Schraubenschlüssel und Wagenheber sind ebenfalls an Bord, jedoch ist letzterer unter dem Fahrersitz positioniert. Die zulässige Dachlast beträgt beim neuen Yaris lediglich 50 kg. Die maximale Zuladung von 385 kg (inkl. Fahrer) ist für einen Kleinwagen durchschnittlich. Der Motorraum ist von unten nur bedingt abgedeckt und der Unterboden zeigt sich zerklüftet.

⊖ Weder Stoßfänger noch Türen sind mit Seitenleisten versehen, welche bei kleinen Parkremplern den lackierten Teilen einen Schutz bieten würden. Die Nebelleuchten sind, vorn wie hinten, weit unten angebracht und damit bruchgefährdet.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Yaris befriedigend ab. Insbesondere der Blick nach hinten wird durch die breiten C-Säulen und die hohe Fensterlinie eingeschränkt. Dies beeinträchtigt auch die Sicht im Innenspiegel. Hindernisse, die sich unmittelbar hinter dem Fahrzeug befinden, sind nur bedingt zu erkennen. Hier hilft die serienmäßige Rückfahrkamera. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn befriedigend aus. Vorn wurden die Scheibenwischer durch einen großen, gut funktionierenden Wischer ersetzt, jedoch läuft das Spritzwasser nun links vom Wischerblatt nach oben in das Sichtfeld des Fahrers.

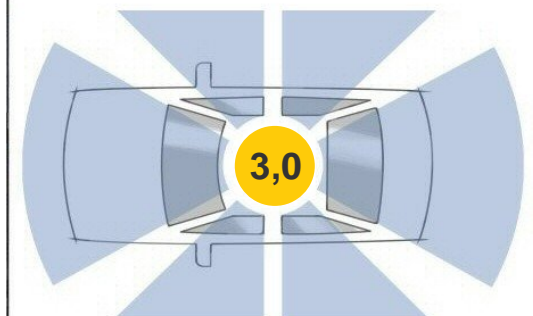
⊕ Durch die steil abfallende Motorhaube lassen sich Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennen und die Sicht nach vorn ist uneingeschränkt. Die vorderen Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen.

⊖ LED-Tagfahrlicht ist nur gegen Aufpreis zu bekommen und Xenon- sowie Abbiegelicht sind selbst optional nicht erhältlich. Ein asphärischer Außenspiegel würde helfen, Objekte im toten Winkel besser wahrzunehmen.

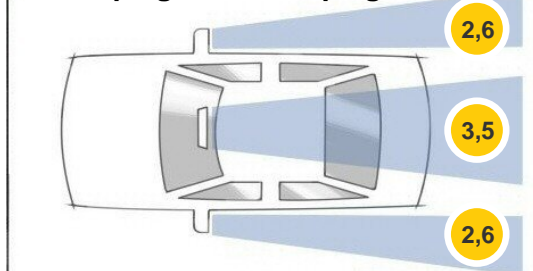


Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

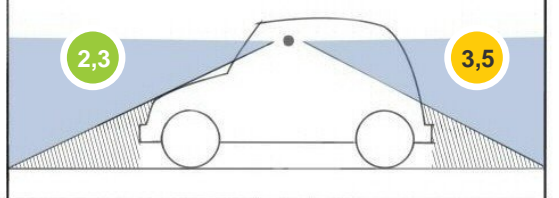
Rundumsicht



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.

2,2

Ein-/Ausstieg

⊕ Der Yaris lässt sich mit der praktischen Funkfernbedienung (Tasten können über aufgeprägte Punkte unterschieden werden) ent- und verriegeln. Ein Öffnen und Schließen der Seitenfenster ist mit der Fernbedienung nicht möglich. Der Ein-/Ausstieg ist vorn wie hinten gut zu bewältigen. Die Schweller liegen tief und die Türöffnungen sind angenehm groß. Vorn ist die Sitzhöhe ordentlich, allerdings behindert das recht tief liegende Lenkrad den Fahrer etwas. Haltegriffe sind für alle außersitzenden Personen am Dachhimmel vorhanden. Die kräftigen Türaufhalter wirken auch an Steigungen. Bei Bedarf kann die Follow-me-Home-Funktion am Blinkhebel aktiviert werden und leuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug eine Zeit lang aus. Da der Yaris sich nur bei geschlossenen Türen abschließen lässt, ist ein versehentliches Aussperren nicht möglich.

3,2

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen beträgt nur 230 l. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne wird es auf 480 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) erweitert. Aufgrund der recht steilen Heckklappe kann man den Kofferraum teilweise bis unters Dach beladen.



Der Kofferraum mit 230 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (225 l) nur unwesentlich größer geworden.

2,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumentriegelung funktioniert im neuen Yaris elektrisch. Die Taste ist schmutzgeschützt und sinnvoll platziert. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und gibt eine akzeptable Ladeöffnung frei. Große Personen müssen jedoch Acht geben, dass der Kopf nicht an die Klappe stößt, da diese nur auf knapp 1,85 m über dem Boden aufschwingt. Die äußere Ladekante ist mit knapp 70 Zentimetern in einer befriedigenden Höhe angeordnet. Verwendet man den doppelten Ladeboden fällt die innere Bordwand (35 mm) sehr klein aus. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig, so dass sich der Kofferraum zufriedenstellend nutzen lässt. Aufgrund der geringen Tiefe ist die Zugänglichkeit gut.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung ist mit nur einer Leuchte recht schwach.

2,7

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Dies kann mühelos vom Kofferraum aus erfolgen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Damit die Gurte beim Zurückklappen nicht beschädigt werden, können diese seitlich befestigt werden.

⊖ Im Kofferraum fehlen Ablagefächer und Befestigungshaken. Leider ist beim neuen Yaris die Rückbank nicht mehr verschiebbar, so dass die Variabilität darunter leidet.

2,5

INNENRAUM

2,5

Bedienung

Das Cockpit des Yaris ist weitgehend intuitiv und funktionell aufgebaut. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, liegt im Allgemeinen aber tief. Die Pedale sind ordentlich angeordnet. Der Schalthebel ist gut zu erreichen. Das unbeleuchtete Zündschloss ist ungünstig hinter dem Lenkrad positioniert. Licht- und Nebelschalter sind gut greifbar im Lenkstockhebel integriert. Die großen Instrumente sind nun wieder hinter dem Lenkrad und lassen sich gut ablesen. Bei der Schalterbeleuchtung beschränkt sich Toyota auf das Nötige, einige Schalter, wie die Spiegelschalter bleiben aber unbeleuchtet. Die Sitzeinstellung erfolgt intuitiv, nur bei der Höheneinstellung ist gewisser Kraftaufwand am vorgesehenen Wipphebel notwendig. Die Klimaanlagebedienung ist recht tief, daher schweift der Blick zum Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Insgesamt sind die Drehschalter schwergängig und die Luftverteilung kann nur in vorgegebenen Stufen erfolgen. Eine automatische Abschaltung der Umluft ist nicht vorhanden. Vorne ist die Anzahl der Ablagen zufriedenstellend und das recht kleine Handschuhfach ist unbeleuchtet. Den hinteren Passagieren stehen Lehnentaschen und ein Ablagefach in der Mittelkonsole zu Verfügung.



Der Fahrerplatz im modernen Design bietet bei der Funktionalität und Verarbeitungsqualität noch Raum für Verbesserungen.

+ Das Audiosystem des Yaris ist gut zu erreichen und über einen farbigen Touch-Screen einfach zu bedienen. Weitere Radio-Bedienelemente sind im Lenkrad untergebracht. Das Navigationssystem (optional) ist aufgrund des 6,1-Zoll-Monitors übersichtlich und logisch aufgebaut. Die vorderen Fenster werden elektrisch bedient und funktionieren bei eingeschalteter Zündung. Der Fahrerfensterheber hat eine Antipp-Automatik (Fenster schliesst auch bei ausgeschalteter Zündung und offener Tür). Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar. Die Heckscheibenheizung wird automatisch abgeschaltet.

- Die Tippschalter für den Bordcomputer sind ungünstig im Kombiinstrument angebracht, so dass man zum Bedienen, intuitiv durch das Lenkrad greift. Zudem werden einige Betriebszustände, wie die Temperatur der Kühlflüssigkeit, nicht im Kombiinstrument angezeigt. Hinten ist der Gurt für den Mittelsitz am Dachhimmel angebracht, es ist nicht sofort verständlich, wie er eingesteckt werden muss.

2,1

Raumangebot vorne*

+ Vorne ist das Platzangebot ordentlich. Die Sitze lassen sich für Personen bis ca. 1,88 m Körpergröße zurück schieben. Auch die Kopffreiheit ist üppig bemessen und die Innenbreite fällt großzügig aus - das sorgt für ein angenehmes subjektives Raumempfinden.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond sind zwei vollwertige Sitzplätze und ein Notsitz vorhanden. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden noch Insassen bis zu einer Größe von 1,74 m ausreichend Platz. Das subjektive Raumgefühl fällt angenehm aus, da die Seitenfenster recht groß sind und der Boden eben ist.



Auf den äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,74 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.

2,8 KOMFORT

3,0 Federung

Die Feder-, Dämpferabstimmung wurde straffer als beim Vorgängermodell gewählt. Lange Bodenwellen dämpft er problemlos und ohne Nachschwingen. Kurze Bodenwellen regen die Karosserie stetig an. Regelmäßig wellige Fahrbahn führt zu Stuckern. Einzelhindernisse dringen kaum gedämpft zu den Insassen durch. Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sind gut gedämpft. Das Federungsverhalten ändert sich bei beladenem Fahrzeug kaum.

2,4 Sitze

⊕ Die optionalen Teilledersitze sind straff gefedert und können vorn in Höhe eingestellt werden. Die Konturen der Sitzflächen und -lehnen sind vorn gut geformt und bieten ordentlichen Seitenhalt. Die Fußstütze ist zu schmal, so dass der Halt zufriedenstellend ausfällt. Im Fond zeigen sich die Flächen- und Lehnenkonturen weniger ausgeprägt, bieten aber noch einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die Lehnen sind hoch genug.

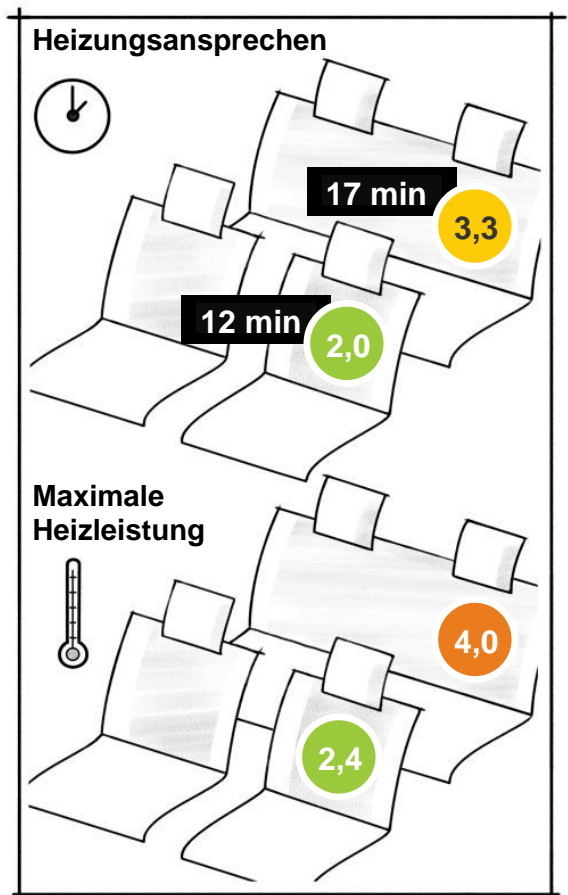
3,1 Innengeräusch

Bei der Innengeräuschmessung (130 km/h, 71 db(A)) erhält der Yaris eine durchschnittliche Bewertung. Fahr- und Windgeräusche sind vorhanden, treten jedoch nicht unangenehm hervor. Das harte Wirkprinzip des Dieselmotors wird jedoch im oberen Drehzahlbereich durch Dröhnen deutlich.

3,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die serienmäßige Klimaanlage (manuell) sorgt im Sommer für rasche Abkühlung.

⊕ Vorne spricht die Heizung schnell an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

– Hinten ist das Heizansprechen nur ausreichend und die maximale Heizleistung lässt zu wünschen übrig. Eine Wunschtemperatur kann nicht eingestellt werden, es besteht lediglich die Möglichkeit das Temperaturniveau des Luftstroms über einen Drehschalter zu verändern. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer/Beifahrer gemeinsam und ausschließlich in vorgegebenen Stufen.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

+ Der 1,4 l Dieselmotor kann seine Maximalleistung von 90 PS bei 3800 U/min abrufen. Das maximale Drehmoment von 205 Nm liegt über einen weiten Drehzahlbereich an, so dass der Yaris gute Elastizitätswerte aufweisen kann. Der simulierte Überholvorgang (von 60 km/h auf 100 km/h) wird bereits nach rund sieben Sekunden abgeschlossen.

2,5 Laufkultur

Vibrationen sind nur unter Last und von 1500 U/min bis 2000 U/min zu spüren. Ab ca. 3500 U/min tritt ein deutliches Motordröhnen auf.

+ Prinzipiell zeigt der Selbstzünder eine ordentliche Laufkultur.

2,4 Schaltung

+ Das Sechs-Gang-Schaltgetriebe ist recht präzise geführt, allerdings hakt die Schaltung beim Gangwechsel etwas. Die Schaltwege sind zufriedenstellend, so dass sich eine gute Schaltgeschwindigkeit realisieren lässt. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Der Rückwärtsgang ist mit einer Schaltsicherung versehen, lässt sich aber nicht immer geräuschlos einlegen.

2,1 Getriebeabstufung

+ Die Abstufung des Getriebes passt gut zum Motor und der lange sechste Gang hilft beim Spritsparen. Die Ganganschlüsse sind sinnvoll gewählt, so dass sich der Yaris recht agil bewegen lässt.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

+ Die Richtungsstabilität des Yaris ist gut, allerdings kann es vorkommen, dass dieser bei Bodenwellen in einer Kurve leicht versetzt wird. Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Kleinwagen nicht aus der Spur. Im ADAC-Ausweichtest erreicht der Yaris 1.4-D4D ein gutes Ergebnis. Er reagiert gut auf Lenkbefehle und folgt einwandfrei dem Parcours. Dabei regelt die serienmäßige Stabilitätskontrolle (VSC) den Wagen stark ein, so dass dieser zu starkem Untersteuern tendiert und durch den Regeleingriff an Agilität verliert. Bei wenig griffiger Fahrbahn hilft die Traktionskontrolle (TRC) beim Anfahren.

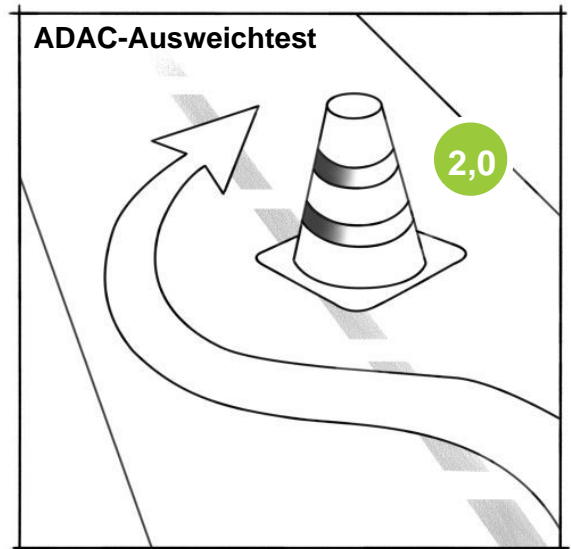
2,0 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Kommt es in der Kurve zu einem plötzlichen Lastwechsel, bleibt der Yaris stabil und ändert das Einlenkverhalten nur wenig. In Gefahrensituationen greift das VSC zuverlässig ein und verhindert Schleudern. Auch im beladenen Zustand bleibt das Kurvenverhalten sicher.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Lenkbefehlen gut an. Dem Fahrer wird ein recht guter Fahrbahnkontakt vermittelt und die Lenkung arbeitet recht präzise. Zum Rangieren wird ein geringer Kraftaufwand benötigt.

⊖ Durch den sehr großen Wendekreis von rund 12 m ist der Yaris für einen Kleinwagen sehr unhandlich. Dies stört besonders im Stadtbetrieb.



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.

2,1 Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer das volle Bremspotential besser zu nutzen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 37 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen: Bridgestone Ecopia EP 25, 195/50 R16 84 V).

2,2 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Yaris ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC mit Traktionskontrolle TRC) ausgestattet. Des Weiteren ist ein Bremsassistent mit Bremskraftverteilung an Bord. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Im Fall einer Notbremsung würde ein sich selbst aktivierender Warnblinker den nachfolgenden Verkehr frühzeitig auf die Gefahrensituation hinweisen. Auch Rückstrahler in den Türen würden für mehr Sicherheit sorgen.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Es sind serienmäßig Front-, Seiten und durchgängige Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer an Bord. Die Kopfstützen bieten vorne Insassen bis 1,85 m guten Schutz und auch der Kopfstützenabstand ist dort gering. Die vorderen Insassen werden akkustisch aufgefordert sich anzuschnallen und für den Fond wird der Anschnallstatus im Display angezeigt.

Die Türgriffe sind stabil, so dass hohe Zugkräfte aufgebracht werden können. Beim ADAC-Crashtest, nach EuroNCAP-Norm, erhält der Yaris 89% der möglichen Punkte und somit fünf Sterne in der Gesamtbewertung.

⊖ Im Fond sind die Kopfstützen recht niedrig und bieten maximal Personen mit einer Körpergröße von 1,60 m guten Schutz. Des Weiteren könnte das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall durch einen geringeren horizontalen Abstand zwischen Stütze und Kopf minimiert werden.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Der Yaris ist hinten auf den äußeren Sitzplätzen mit Isofix-Kindersitzhalterungen inkl. Ankerhaken ausgestattet. Das Haltesystem lässt sich problemlos mit Einsteckhilfen nutzen. Auf diesen Plätzen können Kindersitze auch mit großem Gurtbedarf sicher befestigt werden. Die kurzen und festen Gurtschlösser lassen sich mit einer Hand gut bedienen und die Gurtanlenkpunkte sind optimal gewählt. Auch die Sitzkontur ist Außen gut und der Abstand zwischen Gurt und Schloss reicht auch für breite Kindersitze. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig abschalten, so dass dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze transportiert werden können. Insgesamt reicht dies im ADAC-Crashtest für 81% der Gesamtpunkte bei der Kindersicherheit.

⊖ Der Mittelsitz ist zur Kindersitzbefestigung nahezu ungeeignet. Dies liegt an dem ungünstig geformten Sitzpolster, dem geringen Abstand zwischen Gurt- und Hilfsschloss und der ungenügenden Formstabilität des Polsters.

2,7 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz leidet unter der aggressiven Vorderkante und den seitlichen Bereichen der Motorhaube. Daher werden beim Fußgängerschutz nach EuroNCAP nur 60% erreicht.

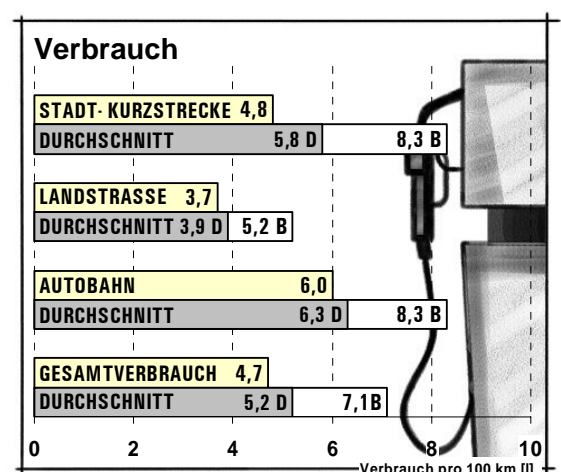
2,3 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Yaris liegt bei 4,7 l Diesel auf 100 km. Dieser setzt sich aus 4,8 l/100 km innerorts, 3,7 l/100 km außerorts und 6,0 l/100 km bei der Autobahnfahrt zusammen. Der CO₂-Ausstoß liegt bei der ADAC-Messung bei 122 g/km. Dies reicht für 30 Punkte im ADAC Ecotest.

⊕ Eine Schaltpunktanzeige hilft frühzeitig den Gang zu wechseln und somit Kraftstoff zu sparen.

⊖ Für den Dieselmotor ist eine Start-Stop-Automatik nicht erhältlich.



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

1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, lediglich bei der Autobahnfahrt fällt ein leicht erhöhter Stickstoffoxid-Anteil auf. Daher bekommt der Yaris 45 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt er 75 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,1 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 1,4 l-Dieselmotor spritsparend ist, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

1,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Toyota besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Schätzung des Herstellers muss der Yaris dabei im Schnitt alle 27.000 km oder alle zwei Jahre zum Service in die Werkstatt, was zeitgemäß wäre. Der 1,4-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ 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.

1,3 Wertstabilität*

⊕ Dem kleinen Toyota wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass dieses Modell ganz neu auf dem Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein komplett neues Modell zu erwarten ist.

3,8 Kosten für Anschaffung*

Mit 18.750 Euro ist der Yaris Club trotz der Serienausstattung (wie Rückfahrkamera) für einen Kleinwagen relativ teuer. Allerdings wird dem Toyota ein guter prozentualer Wertverlust vorausgesagt. Insgesamt ist das Ergebnis befriedigend.

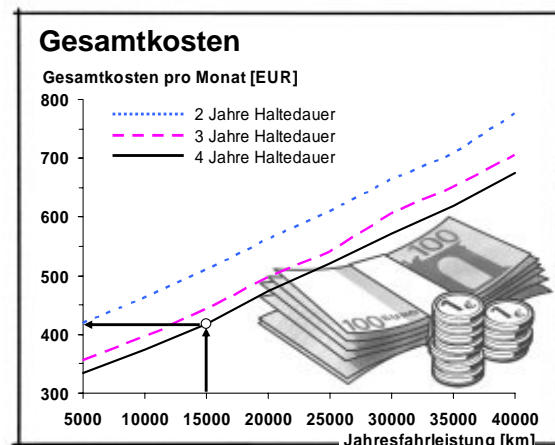
3,9 Fixkosten*

Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei 133 Euro pro Jahr. Zudem hat der Yaris eine ungünstige Versicherungseinstufung. Besonders die Kaskoklassen verursachen recht hohe Kosten.

2,1

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten sind insgesamt recht überschaubar. Dies liegt an der Kombination der günstigen Kraftstoffkosten mit den recht hohen Fixkosten. Geeigneter ist der Yaris mit dem Dieselmotor jedoch für Vielfahrer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 418 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/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1329	4/1364
Leistung [kW(PS)]	51(69)	73(99)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	93/3600	125/4000	205/1800
0-100 km/h[s]	15,3	11,7	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	175	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,7 S	6,3 S	4,7 D
CO2 [g/km]	110	123	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/16	14/17/16	15/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	20	34	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	396	415	400
Preis [Euro]	12.395	15.100	17.050

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	195/50R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/ 3,7/ 6,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	108g/km / 122g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3885/1695/1510 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1140 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	230 l/480 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1050 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	890 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (VSC mit TRC)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (+ Freisprecheinrichtung)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	550 € Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	460 € Euro ^o
Panorama-Glasdach	600 € Euro
Tagfahrlicht (plus Einbau)	279 € Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	35 Euro
Monatliche Fixkosten	77 Euro
Monatlicher Wertverlust	202 Euro
Monatliche Gesamtkosten	419 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/19
Grundpreis	18.750 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 Yaris 1.4 D-4D Club

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest