



Toyota Yaris 1.33 Club

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(73 kW / 99 PS)

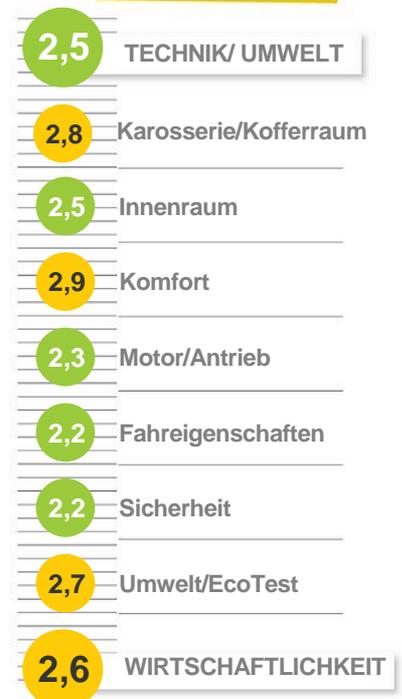
Toyota rühmt sich gerne als besonders grüne Marke. Dass es sich bei "grün" eben nur um eine Farbe handelt und deshalb nicht automatisch viel dahinter steckt, zeigt der neue Yaris mit dem 1,33-l-Benzinmotor: Ab jetzt kostet die Start-Stopp-Automatik saftige 550 Euro Aufpreis, beim Vorgänger war sie noch Serie. Überhaupt sucht man technische Besonderheiten beim Antrieb vergebens. Günstiger ist das Auto deshalb nicht geworden. Die Rückbank ist nicht mehr verschiebbar und der Wendekreis ist trotz anders lautender Versprechungen um zwei Meter gewachsen. Da hilft auch die jetzt serienmäßige Rückfahrkamera nicht viel. Im Innenraum erwartet einen ein ordentliches Platzangebot, eine einfache Bedienbarkeit und ein aktuelles Infotainmentsystem mit Touchscreen. Das Fahrwerk federt arg straff, das gibt Vorteile bei der Fahrdynamik, kostet aber Fahrkomfort. Toyota stellt sich in der Werbung als herausragend ökologische Marke dar, deshalb sind die Erwartungen hoch. Die Hybrid-Modelle können diese Erwartungen erfüllen - der Yaris enttäuscht jedoch. Er zeigt Toyotas Sparmaßnahmen bei der Produktion nur zu offensichtlich, lässt sich beim Preis (ab 16.800) davon aber nichts anmerken. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Hyundai i20, KIA Rio, Opel Corsa, Peugeot 207, VW Polo.

+ gutes Raumangebot für einen Kleinwagen, sicheres Fahrwerk, gute Kindersicherheit, geringe Werkstattkosten

- unkomfortables Fahrwerk, Start-Stopp-Automatik gegen Aufpreis, 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 weiterhin 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 400 kg (inkl. Fahrer) fällt gut bis zufriedenstellend aus.

⊖ Weder Stoßfänger noch Türen sind mit Seitenleisten versehen, welche bei kleinen Parkreplern den lackierten Teilen einen Schutz bieten würden. Am Unterboden sind keinerlei aerodynamische Optimierungen erkennbar, der Motorraum ist nach unten weitgehend offen. Die Nebelschlussleuchte ist bruchgefährdet eingebaut.

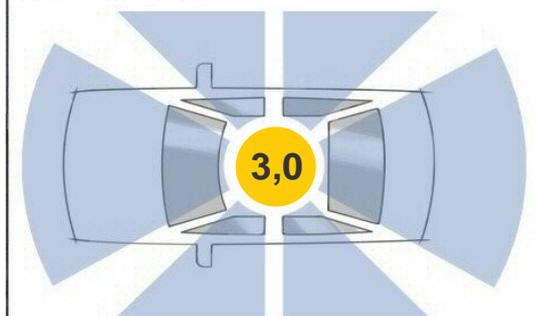
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Yaris zufriedenstellend ab. Insbesondere der Blick nach hinten wird durch die breiten C-Säulen und die hohe Fensterlinie eingeschränkt. Dies beeinträchtigt auch die Sicht im Innenspiegel. Hindernisse, die sich unmittelbar hinter dem Fahrzeug befinden, sind schlecht zu sehen. Hier hilft die serienmäßige Rückfahrkamera. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn befriedigend aus, Xenonlicht ist nicht lieferbar, ebenso wenig Kurven- oder Abbiegelicht. Vorn wurden die Scheibenwischer durch einen großen, gut funktionierenden Wischer ersetzt; links vom Wischerblatt läuft das weggewischte Wasser während der Fahrt aber wieder hoch über die Scheibe und über das Sichtfeld des Fahrers - nicht optimal.

⊕ 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.

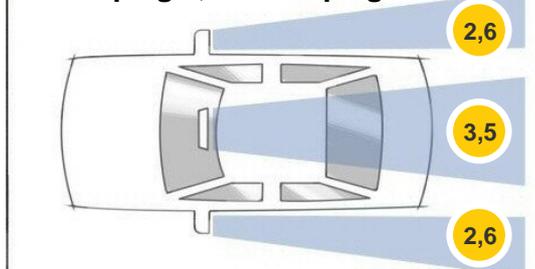


Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

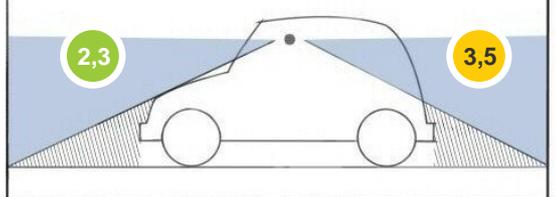
Rundumsicht



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.

– LED-Tagfahrlicht ist nur gegen Aufpreis zu bekommen. Ein asphärischer Außenspiegel würde helfen, Objekte im toten Winkel besser wahrzunehmen.

2,2 Ein-/Ausstieg

+ Der neue 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. Haltegriffe sind für alle außensitzenden Personen am Dachhimmel vorhanden. Die Türbremsen können die Türen auch an Steigungen offen halten. 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*

Der Kofferraum fasst im Normalfall überschaubare 230 l. Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Volumen auf 480 l (gemessen bis Fensterunterkante). 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.

2,4 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 große Ladeöffnung frei. Große Personen sollten jedoch auf ihren Kopf Acht geben, denn die Heckklappe öffnet nur bis 1,83 m hoch. Die äußere Ladekante befindet sich knapp 69 cm über der Straße. Verwendet man den doppelten Ladeboden, fällt die innere Bordwand (unter 4 cm) sehr klein aus. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig, so dass sich der Kofferraum einwandfrei 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. Der Mechanismus funktioniert einfach und leichtgängig. Damit die Gurte beim Zurückklappen nicht beschädigt werden, können diese seitlich festgeklemmt 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 liegt ungünstig hinter dem Lenkrad. Licht- und Nebelschalter sind gut greifbar im linken Lenkstockhebel integriert. Die großen Instrumente befinden sich nun wieder hinter dem Lenkrad und lassen sich gut ablesen. Bei der Schalterbeleuchtung beschränkt sich Toyota auf das Nötige, viele Knöpfe wie die der Spiegeleinstellung bleiben aber dunkel. Die Sitzeinstellung erfolgt intuitiv, nur bei der Höheneinstellung ist ein erhöhter Kraftaufwand am Hebel notwendig. Die Klimaanlagebedienung liegt günstig, die Drehregler sind teilweise schwergängig, weil die Klappe im Lüftungssystem noch manuell über die Regler angesteuert werden. Eine automatische Abschaltung der Umluft ist nicht vorhanden. Vorne ist die Zahl und Art der Ablagen zufriedenstellend. Dem recht kleinen Handschuhfach fehlt die Beleuchtung. Den hinteren Passagieren stehen Lehnentaschen und ein Ablagefach in der Mittelkonsole zu Verfügung.

+ 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 betrieben, leider nur auf der Fahrerseite mit Ab- und Aufwärtsautomatik. 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 entweder durch das Lenkrad oder umständlich außen herum greifen muss - eine denkbar schlechte Lösung. Zudem werden einige Betriebszustände wie die Temperatur der Kühlflüssigkeit nicht im Kombiinstrument angezeigt.



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

2,1

Raumangebot vorne*

+ Vorne ist das Platzangebot ordentlich. Die Sitze lassen sich für Personen bis ca. 1,88 m Körpergröße zurück schieben. Die Kopffreiheit ist üppig bemessen, ebenso die Innenbreite für diese Klasse. Das sorgt für ein angenehmes subjektives Raumempfinden.



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.

3,1

Raumangebot hinten*

Im Fond sind zwei vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Mittelsitz vorhanden. Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten noch Leute bis 1,74 m Platz. Limitierend ist hierbei die Beinfreiheit. Das subjektive Raumempfinden fällt angenehm aus, da die Seitenfenster recht groß sind und der Boden eben ist - es stört kein Getriebetunnel.

2,9 KOMFORT

3,0 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Toyota straff gewählt, deutlich härter als beim Vorgänger und eigentlich wenig passend für das Auto. Lange Bodenwellen bringen den Kleinwagen nicht aus der Ruhe. Kurze Bodenwellen dagegen und wellige Fahrbahn regen unentwegt die Karosserie an. Bei Einzelhindernisse werden die Insassen durchgeschüttelt. Regelmäßig wellige Fahrbahn führt zu Stuckern. Für sportlich ambitionierte Fahrer ist die Abstimmung in Ordnung, Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sind gut gedämpft. Voll beladen wird das Ansprechverhalten besser, verweigert sich aber auch dann noch wirklich komfortablem Ansprechverhalten.

2,5 Sitze

⊕ Beide Vordersitze verfügen über eine Höheneinstellung. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen vorne sind gut bis zufriedenstellend, der Seitenhalt geht voll in Ordnung. Die Sitze sind straff gefedert und der Stoffbezug wenig schweißtreibend. Während die meisten Personen am Fahrerplatz eine gute Sitzposition finden dürften, kann die Fußstütze links im Fußraum nicht zufriedenstellen, sie ist zu klein. Hinten sitzt man ebenso auf straffen Polstern, denen aber eine ausgeprägte Konturierung weitgehend fehlt. Die Lehnen sind aber hoch genug und letztlich können auch Erwachsene eine ordentliche Sitzposition finden.

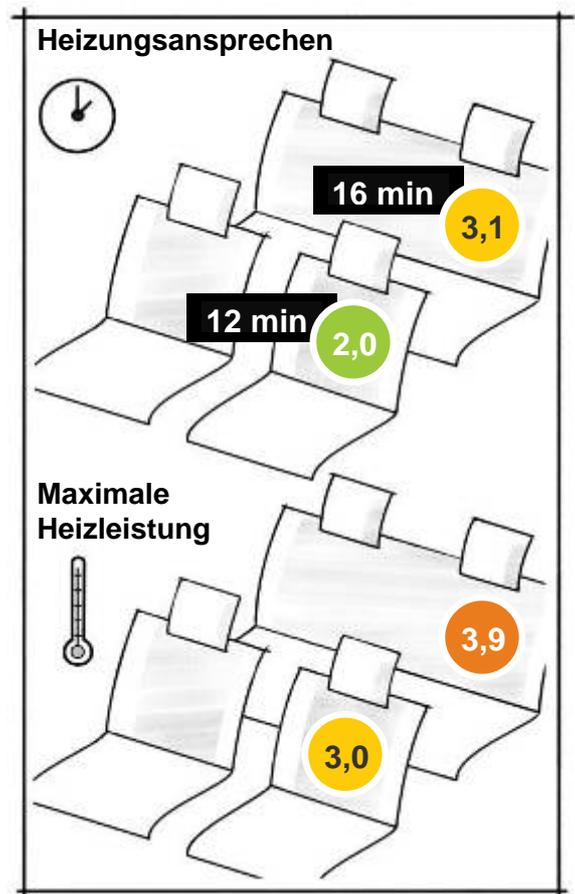
3,1 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt nicht gerade niedrig, bei 130 km/h werden 71,1 dB(A) gemessen. Der Motor läuft im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich angenehm ruhig, wird aber ab etwa 4.000 U/min. erheblich lauter und bei weiter steigender Drehzahl zum vehementen Dröhner - auch eine Möglichkeit, den Fahrer zu moderaten Drehzahlen zu zwingen, was sich positiv auf den Verbrauch auswirkt. Auch sonst sind die Fahr- und Windgeräusche nicht gerade niedrig, aber auch nicht störend laut.

3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Heizwirkung deutlich schlechter. Die serienmäßige Klimaanlage sorgt im Sommer rasch für kühle Temperaturen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

– Eine Wunschtemperatur kann nicht eingestellt werden, es besteht lediglich die Möglichkeit das Temperaturniveau des Luftstroms über einen Drehregler zu verändern; will man eine bestimmte Temperatur im Innenraum halten, muss dies öfterer manuell nachjustiert werden. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer/Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen bzw. bestimmten Kombinationen.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

Durchzugskraft bei mittleren Drehzahlen ist nicht die Stärke des 1,33-l-Benziners. So hat er mit dem lang übersetzten Getriebe seine liebe Not, wenn man schaltfaul unterwegs ist. Während im vierten Gang noch eine ordentliche Durchzugskraft attestiert werden kann, muss der Saugmotor ab dem fünften und dann endgültig im sechsten Gang die Segel streichen. So ist insbesondere auf der Landstraße und auf der Autobahn häufiges Schalten nötig.

+ Fährt man die Gänge aber aus und nutzt auch die hohen Drehzahlen, kann man gute Beschleunigungswerte erzielen. Beschleunigen von 60 auf 100 km/h ist dann in etwas über 7 Sekunden möglich - immerhin.

2,3 Laufkultur

+ Bei Vibrationen hält sich der Vierzylinder zurück, damit werden die Insassen kaum behelligt. Weit störender sind das Dröhnen und Brummen bei hohen Drehzahlen, spätestens ab 4.500 U/min. fallen diese unangenehm auf - aber man muss ja nicht mit so hohen Drehzahlen unterwegs sein.

2,7 Schaltung

Das Sechsgang-Getriebe lässt sich zufriedenstellend schalten, bisweilen würde man sich etwas mehr Präzision und Bestimmtheit bei der Schalthebelführung wünschen. Schnelles Gangwechseln klappt gut. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Der Rückwärtsgang ist über einen Ring am Schaltknäuf gesichert, somit wird versehentliches Einlegen verhindert. Grüne Pfeile in den Instrumenten zeigen ökonomisch sinnvolles Hoch- und Runterschalten an; die Anzeige nimmt aber nicht viel Rücksicht auf die akute Fahrsituation und empfiehlt beispielsweise auch bei voller Beschleunigung bei mittleren Drehzahlen schon einen höheren Gang zu wählen.

1,3 Getriebeabstufung

+ Die sechs Gänge passen einwandfrei zueinander, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Toyota hat eine lange Gesamtübersetzung gewählt, womit moderate Drehzahlen selbst bei Autobahntempo möglich sind. Da der Motor wenig durchzugskräftig ist, muss man bei Beschleunigungswünschen häufig schalten.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität des neuen 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 1.33 ein sehr gutes Ergebnis. Er reagiert gut auf Lenkbefehle und folgt einwandfrei dem Parcours. Die serienmäßige Stabilitätskontrolle (VSC) regelt effektiv, im Grenzbereich untersteuert das Auto und bleibt stets gut beherrschbar. Bei wenig griffiger Fahrbahn hilft die Traktionskontrolle (TRC) beim Anfahren.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Yaris - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Kommt es in der Kurve zu einem plötzlichen Lastwechsel, bleibt das Auto 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.

2,9 Lenkung*

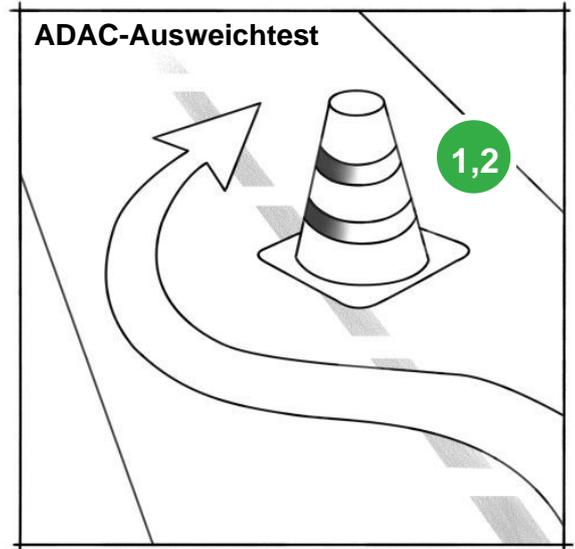
Die Lenkung spricht bei schnellen Lenkbefehlen gut an. Sie arbeitet insgesamt recht präzise, vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Übersetzung ist klassenüblich ausgelegt, beim Rangieren ist nur ein geringer Kraftaufwand am Lenkrad nötig. Das unterstützt die Handlichkeit.

⊖ Ganz und gar nicht von Vorteil ist der für einen Kleinwagen immense Wendekreis von knapp 12,2 m - das wirkt sich schon beim Abbiegen aus einer Einfahrt negativ aus.

2,6 Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Ein Bremsassistent hilft dem weniger geübten Fahrer, im Notfall das volle Bremspotential zu nutzen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 38 m erforderlich (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen: Bridgestone EcoPia EP 25, 195/50 R16 84 V).

ADAC-Ausweichtest



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.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der neue Yaris ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC mit Traktionskontrolle TRC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. 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. Rückstrahler in den Türen könnten für mehr Sicherheit sorgen.

Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der neue Yaris volle fünf Sterne für gute Insassensicherheit erzielen (Test 2011). Er bietet neben Front- und Seitenairbags auch von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie für den Fahrer einen Knieairbag. Die Kopfstützen vorne reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist insgesamt gering. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten; für die Plätze hinten wird der Anschnallstatus am Armaturenbrett angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, das kann nach einem Unfall und leicht verklemmten Türen von Vorteil sein.
- Die hinteren Kopfstützen bieten nur Personen bis 1,60 m Größe einen guten Schutz, immerhin ist der Abstand zwischen Kopfstütze und Kopf nicht zu groß.

Kindersicherheit

Die Innenbreite reicht nur für zwei Kindersitze nebeneinander aus.

- + Der neue 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 fixierten Gurtschlösser lassen sich mit einer Hand gut bedienen und die Gurtanklenkpunkte sind optimal gewählt. Auch die Sitzkontur ist auf den Außenplätzen einwandfrei und der Abstand zwischen Gurt und Schloss reicht selbst für breite Kindersitze. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig abschalten, so dass dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze transportiert werden können. Insgesamt reicht dies im Crashtest nach EuroNCAP-Norm für 40 von 49 Punkten 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.

Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz leidet unter der aggressiven Vorderkante und den seitlichen Bereichen der Motorhaube. Daher werden beim Fußgängerschutz nur 21 von maximal 36 Punkten vergeben.

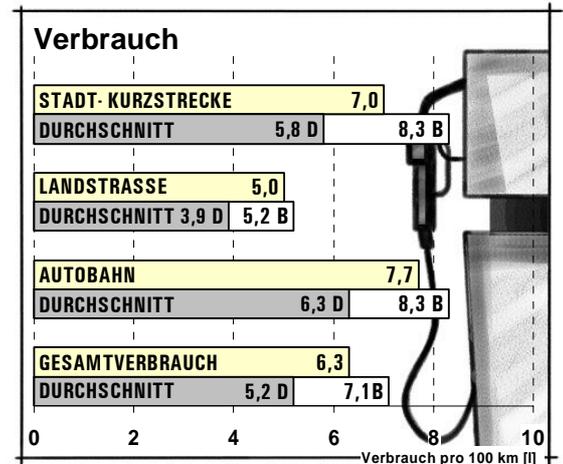
2,7 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Yaris 1.33 liegt bei 6,3 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 148 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies nur für 20 Punkte. Innerorts konsumiert der Kleinwagen 7,0 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 7,7 l Super pro 100 km. Im Vorgänger war die Start-Stopp-Automatik noch Serie, jetzt kostet sie Aufpreis - eine absolut unverständliche Ausstattungspolitik, zumal sich Toyota nur zu gerne als besonders "grüne" Marke rühmt.

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, lediglich bei der Autobahnfahrt fällt ein leicht erhöhter Kohlenmonoxid-Anteil auf. Insgesamt kommt der Yaris 1.33 auf 47 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt er 67 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,7 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des getesteten Yaris erhöht ausfällt, erhält der Kleinwagen hier eine schlechte Bewertung.

1,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Toyota Yaris muss alle 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Inspektion in die Werkstatt. Dazwischen ist allerdings einmal jährlich oder spätestens alle 15.000 km ein "Fitnesscheck" (Ölwechsel-Service) fällig. Der 1,2-Liter Ottomotor 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.

– Die kurzen Serviceabstände bescheren auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte.

2,1 Wertstabilität*

+ Der Yaris ist ganz neu auf dem Markt, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen. Das wirkt sich positiv auf den Restwertverlauf des Kleinwagens aus. Insgesamt wird ihm eine gute Wertstabilität prognostiziert.

3,1 Kosten für Anschaffung*

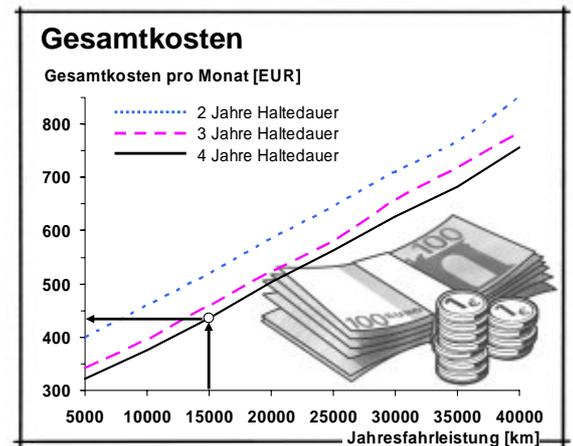
Der Einstiegspreis für den Yaris 1.33 Club liegt bei 16.800 Euro. Die Ausstattung ist umfangreich, Komfortdetails wie Klimaanlage und elektrische Fensterheber vorne sind serienmäßig an Bord. Auch bei der Sicherheit gibt's keine Lücken, sieben Airbags und VSC (elektronisches Stabilitätsprogramm) sind inklusive. Aus Umweltgesichtspunkten sollte man auf die nun optionale Start-Stopp-Automatik nicht verzichten - auch wenn Toyota sehr üppige 550 Euro Aufpreis verlangen.

1,9 Fixkosten*

⊕ Die KFZ-Steuer liegt bei 42 Euro im Jahr. Die Einstufungen bei Haftpflicht und Teilkasko liegen im günstigen Bereich, vergleichsweise teuer ist nur die Vollkaskoversicherung.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Toyota Yaris 1.33 Club, dann kann sich der Kleinwagen im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Während die festen Kosten und auch der Wertverlust in Euro und Cent nicht zu sehr ins Gewicht fallen, ergeben sich hauptsächlich durch die hohen Betriebskosten Nachteile. Damit eignet sich diese Variante eher für Wenigfahrer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 435 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-Haftpf.
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	73 kW (99 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	125 Nm
bei	4000 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	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/ 5,0/ 7,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	127g/km / 148g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3885/1695/1510 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1070 kg/400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	230 l/480 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	665 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Automatikgetriebe (als Executive)	1570 Euro
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 Einbaukosten)	279 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	142 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	66 Euro
Monatlicher Wertverlust	190 Euro
Monatliche Gesamtkosten	435 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/16
Grundpreis	16.800 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.



familienfreundlich gute Zulademöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen