



Toyota Yaris Hybrid Life

Fünftüriger Kleinwagen mit Steilheck
(74 kW / 100 PS)

Ausgerechnet mit beachtlichen Fahrleistungen wirbt Toyota für den neuen Yaris Hybrid. Man ist als Zuschauer beeindruckt, wie der routinierte Sportwagenfahrer auf dem Beifahrersitz nicht einmal den Kaffee im Becher halten kann. Und im realen Leben ist die Enttäuschung dann umso größer. Die Fahrleistungen des kleinen Hybriden liegen nur im Mittelfeld seiner Klasse. Auch das immense Anfahr-Drehmoment von Hybrid-Fahrzeugen sucht man vergeblich. Die insgesamt 74 kW/100 PS Systemleistung präsentieren sich verhalten. Toyota sollte mit vollen 50 Punkten für den Schadstoffausstoß im ADAC EcoTest werben - das ist beeindruckend. Auch ein gemittelter Testverbrauch von 4,4 l/100 km kann überzeugen. Neben einem sicheren Fahrverhalten könnte man nicht zuletzt erwähnen, dass der Unterhalt des kleinen Japaners sehr günstig ist. Besser einprägen wird sich aber sicher die humorvoll angehauchte Fernsehwerbung, als schnöde, aber absolut überzeugende Fakten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C3, Hyundai i20, KIA Rio, Opel Corsa, Peugeot 208, VW Polo.

+ gute Kindersicherheit, gute EcoTest-Ergebnisse, niedrige Unterhaltskosten, gutes Raumangebot für einen Kleinwagen, sicheres Fahrwerk

- schlecht abgestimmtes Automatikgetriebe, unkomfortables Fahrwerk



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

1,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,5 Langstrecke

3,3 Transport

2,7 Fahrspaß

2,0 Preis/Leistung

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

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 Kunststoffe in den 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.

⊖ Weder Stoßfänger noch Türen sind mit Seitenleisten versehen, welche bei kleinen Parkremplern 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.

2,8

Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung beträgt 430 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 50 kg befördert werden.

⊕ Mit einer Tankfüllung kann der Toyota über 800 km gefahren werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz, zu fünft sollte das Fahrzeug nur für sehr kurze Strecken genutzt werden. Die kompakten Außenmaße erlauben dem kleinen Japaner eine gute Wendigkeit.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches sich bei größeren Beschädigungen schnell als nutzlos herausstellt. Ein Reserverad ist nicht erhältlich. Bei Wahl der Ausstattungsvariante "Club" findet man anstatt des Reifenpannensets ein Notrad an Bord.

2,9

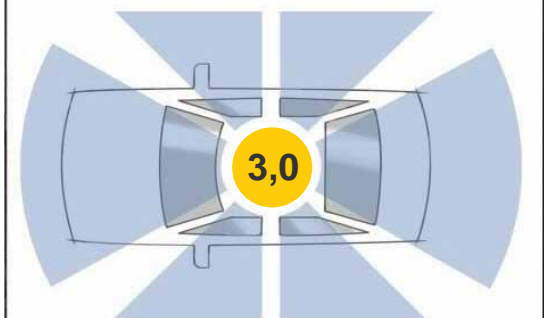
Sicht

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.

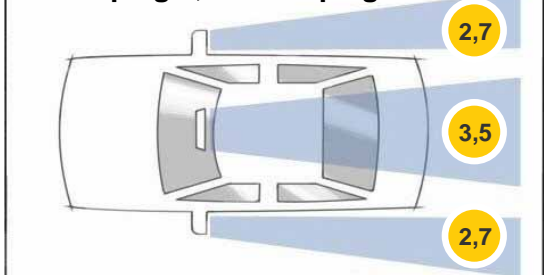


Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

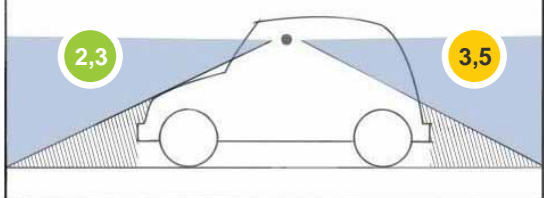
Rundumsicht



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.

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.
- 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 außen sitzenden 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.

3,3 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 in dieser Fahrzeugklasse nur von durchschnittlicher Größe.

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 Ladekante befindet sich knapp 69 cm über der Straße. Verwendet man den doppelten Ladeboden, liegt sie nur vier Zentimeter über dem Boden, sonst müssen 16 cm überwunden werden. 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.

2,6 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.

2,7 INNENRAUM

2,7 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 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. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist gut platziert und gibt keine Fragen auf. Vorn ist die Zahl und Art der Ablagen zufriedenstellend. Den hinteren Passagieren stehen nur 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. Dem recht kleinen Handschuhfach fehlt die Beleuchtung. Dem Yaris fehlt ein Tippblinker, der nach einmaligem Antippen die Blinkleuchten dreimal aufleuchten lässt.



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

2,4 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.

3,2 Raumangebot hinten*

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.



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.

4,0

Innenraum-Variabilität

– Die Vordersitze sind als Liegesitze ausgeführt und die Rücksitzbank ist getrennt klappbar. Ansonsten zeigt sich der Innenraum kaum variabel. Sitzvarianten werden nicht angeboten.

2,8

KOMFORT

2,8

Federung

Der Fahrkomfort des Yaris Hybrid ist zufriedenstellend. Gegenüber der normalen Variante federt der Hybrid zwar etwas weicher, doch tendenziell ist das Fahrwerk immer noch straff ausgelegt. Lange Bodenwellen bringen den Kleinwagen nicht aus der Ruhe. Kurze Bodenwellen und welliger Fahrbahnbelag werden zufriedenstellend abgefedert, Einzelhindernisse dringen aber doch recht stark bis zu den Insassen durch. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sowie Nick- und Wankbewegungen sind etwas ausgeprägter als bei der normalen Variante vorhanden, liegen aber noch im durchschnittlichen Bereich. Voll beladen spricht die Federung etwas komfortabler an. Auf Kopfsteinpflaster nimmt man im Innenraum nur leichtes Rappeln wahr.

2,6

Sitze

+ Der Fahrersitz verfügt 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 und wird durch die Innenverkleidung zusätzlich blockiert. 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. Vorn wie hinten werden die Beine nur durchschnittlich unterstützt.

– Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

2,8

Innengeräusch

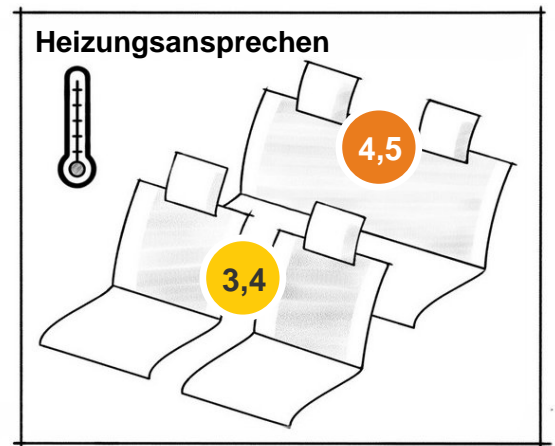
Der Geräuschpegel im Innenraum liegt nicht gerade niedrig, bei 130 km/h werden 69,8 dB(A) gemessen. Der Motor läuft im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich angenehm ruhig, wird aber im oberen Drehzahlbereich erheblich lauter und neigt zum Dröhnen. Leider nutzt das stufenlose Automatikgetriebe ständig diesen Drehzahlbereich. Bei jeder Betätigung des Gaspedals dreht der Motor hoch und sorgt für eine unangenehme Lärmbelästigung. Auch sonst sind die Fahr- und Windgeräusche nicht gerade niedrig, aber auch nicht störend laut.

3,0 Klimatisierung

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

Die serienmäßige Klimaautomatik sorgt im Sommer rasch für kühle Temperaturen. Für Fahrer und Beifahrer können unterschiedliche Temperaturen eingestellt werden. Die Heizleistung auf den vorderen Plätzen bietet Raum für Verbesserungen.

– Hinten ist die Heizleistung absolut unzureichend. Die Luftverteilung kann nur im Gesamten und in vorgegebenen Stufen vorgenommen werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Toyota bewirbt den Yaris Hybrid mit beeindruckenden Fahrleistungen. Diese vermisst man aber im realen Leben. Selbst wenn der 1,5-Liter-Benziner und der Elektromotor zusammen für Vortrieb sorgen und die gesamten 74 kW/100 PS Systemleistung abgerufen werden, liegen die gemessenen Beschleunigungswerte nur im Mittelfeld der Fahrzeugklasse. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen 8,4 Sekunden. Auch das immense Anfahrmoment, das man von anderen Hybridmodellen kennt, sucht man im Yaris vergeblich.

2,7 Laufkultur

Bei Vibrationen hält sich der Vierzylinder zurück, damit werden die Insassen kaum behelligt. Weit störender wird das Dröhnen und Brummen des Motors bei höheren Drehzahlen empfunden. Leider werden diese Drehzahlen vom stufenlosen Automatikgetriebe besonders gern angestrebt.

2,8 Schaltung

+ Die Bedienung des Wählhebels gibt keinen Anlass zur Kritik. Beim Anfahren treibt im Normalfall nur der Elektromotor vorwärts. Die Regelung ist fein abgestimmt, dass kein Rucken auftritt. Der Rückwärtsgang lässt sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos und verschleißfrei einlegen. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert im Yaris problemfrei. Auch wenn der Yaris Hybrid keinen echten Hillholder besitzt, so gelingt das Anfahren am Berg doch problemfrei. Beim Lösen der Bremse wird automatisch der Elektromotor angesteuert, dass das Fahrzeug nicht ungewollt bergab rollt.

– Das stufenlose Automatikgetriebe bereitet aber nicht viel Freude. Schon bei geringer Leistungsabforderung strebt es ständig hohe Drehzahlen an und das auch bei kaltem Motor. Dies sorgt unter anderem für einen hohen Verschleiß und eine starke Lärmbelästigung im Innenraum.

2,0 Getriebeabstufung

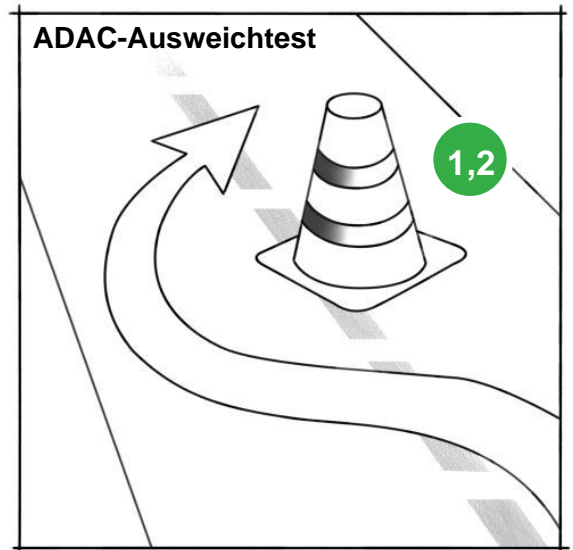
Das stufenlose CVT-Getriebe besitzt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine passende Übersetzung. So kann der Motor stets im optimalen Wirkbereich arbeiten.

⊕ Bei gemütlicher Fahrweise dreht der Motor mit recht moderaten Drehzahlen. Bei Autobahntempo könnte das Drehzahlniveau aber etwas niedriger ausfallen.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 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 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. Allgemein ist er tendenziell untersteuernd ausgelegt, wodurch er auch von ungeübten Fahrern gut beherrscht werden kann. Kritische Lastwechsel gibt es nicht.



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.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage nicht gut und etwas verzögert an. Sie arbeitet insgesamt recht präzise, vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Übersetzung ist klassenüblich ausgelegt, beim Rangerien ist nur ein geringer Kraftaufwand am Lenkrad nötig. Das unterstützt die Handlichkeit. Der Wendekreis fällt, im Gegensatz zu anderen Yaris-Modellen, mit 10,3 Metern akzeptabel aus.

2,3 Bremse

Das Bremspedal besitzt am Anfang des Pedalwegs eine Rekuperationsstellung, bei der die Radbremsen noch nicht in Betrieb genommen werden. Der Übergang zum Radbremsbetrieb fühlt sich synthetisch an und verdirbt das Pedalgefühl.

⊕ 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 36,9 m erforderlich (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen: Dunlop SP Sport Fastresponse, 175/65 R15 84 H).

2,5

SICHERHEIT

2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der neue Yaris ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC mit Traktionskontrolle TRC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Die Hybrid-Version des Yaris ist mit LED-Rückleuchten ausgestattet, die vom nachfolgenden Verkehr besonders gut erkannt werden. Im Falle einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert.
- Rückstrahler in den Türen könnten für mehr Sicherheit sorgen. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, sind die Blinker deaktiviert. Eine Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen wird somit erschwert.

2,7

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 1,82 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 1,56 m Größe einen guten Schutz, zudem sind sie zu weit vom Kopf entfernt.

1,7

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 Gurtanlenkpunkte 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.

2,7 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.

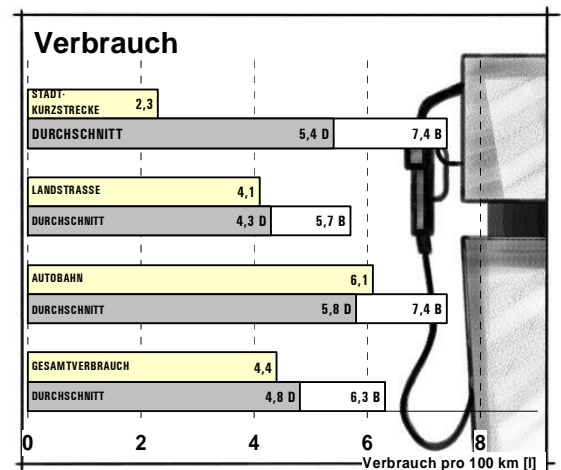
1,7 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

⊕ Beim ADAC EcoTest wird ein durchschnittlicher CO₂-Ausstoß von 123 g/km gemessen (entspricht 37 Punkten), woraus sich ein Testverbrauch von 4,4 Liter auf 100 Kilometern errechnet. Dieser setzt sich zusammen aus einem Stadtverbrauch von nur 2,3 l/100 km, einem Überlandverbrauch von 4,1 l/100 km und einem Autobahnverbrauch von 6,1 l/100 km. Typisch für ein Hybridauto sind die günstigen Verbrauchswerte im Stadtverkehr.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bestbewertung auch bei den Schadstoffen. Im ADAC EcoTest erhält der Yaris Hybrid dafür alle 50 von 50 möglichen Punkten und in Kombination mit der CO₂-Bewertung insgesamt 87 Punkte und somit vier Sterne.



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

1,5 AUTOKOSTEN

2,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Da der Yaris mit Superbenzin die nicht gerade billigste Treibstoffsorte konsumiert, verhindert auch der niedrige Verbrauch nicht, dass die Betriebskosten nur durchschnittlich bewertet werden können.

1,0 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 1,5-L-Motor macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig. Die Hybridbatterie hält gemäß Hersteller ein "Fahrzeugleben" lang, Garantie darauf wird fünf Jahre lang gewährt.

⊕ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Auch die Kosten für den Reifenersatz sind günstig. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

0,8 Wertstabilität*

⊕ Dem relativ neuen Yaris mit der spritsparenden Hybridtechnologie kann eine gute Wertstabilität prognostiziert werden.

3,3 Kosten für Anschaffung*

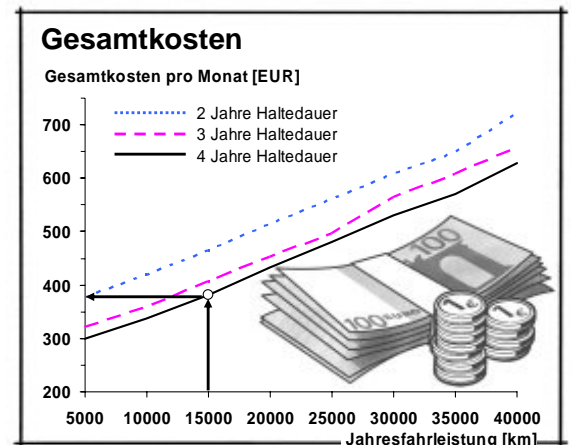
Der Einstiegspreis für den Yaris Hybrid Life liegt bei 17.900 Euro. Die Ausstattung ist umfangreich, Komfortdetails wie Klimautomatik und elektrische Fensterheber vorne sind serienmäßig an Bord. Auch bei der Sicherheit gibt's keine Lücken, sieben Airbags und VSC (elektronisches Stabilitätsprogramm) sind inklusive. Bereits in Grundausstattung ist das ADAC Standard-Ausstattungslevel erreicht.

1,7 Fixkosten*

⊕ Die KFZ-Steuer liegt bei 30 Euro im Jahr. Die Einstufungen bei Haftpflicht und Teilkasko liegen im günstigen Bereich, vergleichsweise teuer ist nur die Vollkaskoversicherung.

1,1 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die Unterhaltskosten des Toyota Yaris Hybrid sind vorbildlich. Weder der Wertverlust noch die Werkstatt-, Reifen-, Betriebs- oder Fixkosten belasten den Geldbeutel im Übermaß.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 381 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.33	Hybrid	1.4 D-4D (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1329	3/1497	4/1364
Leistung [kW(PS)]	51(69)	73(99)	74(100)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	93/3600	125/4000	111/3600	205/1800
0-100 km/h[s]	15,3	11,7	11,8	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	175	165	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,8 S	5,4 S	3,5 S	3,9 D
CO2 [g/km]	110	123	79	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/16	14/18/16	14/18/16	15/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	20	54	30	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	386	407	400	391
Preis [Euro]	12.395	15.100	16.950	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 Hybrid-Ottomotor	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	74 kW (100 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	111 Nm
bei	3600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	175/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,35/10,15 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	4,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	2,3/ 4,1/ 6,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	79g/km / 123g/km
Innengeräusch 130km/h	69,8dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3905/1695/1510 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1135 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	230 l/480 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	36 l
Reichweite	815 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (stufenlos)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (VSC mit TRC)	Serie
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket)	700 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (Komfort-Paket)	700 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (+ Freisprecheinrichtung)	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Drehzahlmesser	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Komfort-Paket)	700 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	550 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro ^o
Panorama-Glasdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	Serie ^o

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	91 Euro
Monatliche Werkstattkosten	35 Euro
Monatliche Fixkosten	67 Euro
Monatlicher Wertverlust	188 Euro
Monatliche Gesamtkosten	381 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/16
Grundpreis	17.900 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

AUTOKOSTEN

1,5

Betriebskosten*	2,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,0
Wertstabilität*	0,8
Kosten für Anschaffung*	3,3
Fixkosten*	1,7
Monatliche Gesamtkosten*	1,1

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen