



## Toyota Yaris Hybrid Comfort

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (74 kW / 100 PS)

Der Yaris hat eine Modellpflege erhalten. Optisch fällt diese hauptsächlich durch die neu gestalteten Stoßfänger und im Speziellen durch das "X" in der Frontschürze auf. Auch der Innenraum zeigt sich etwas aufgefrischt. Das Armaturenbrett wurde modifiziert und neu gestaltete Soft-Touch-Oberflächen sowie Chrom-Applikationen werten den Innenraum optisch auf. Das Platzangebot ist vorn großzügig und im Fond zufriedenstellend bemessen. Der Hybrid-Antrieb besitzt nach wie vor eine Systemleistung von 100 PS, erfüllt aber nun die Abgasnorm Euro-6. Der im EcoTest gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei guten 4,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Die Fahrleistungen des Yaris Hybrid fallen im Klassenvergleich aber nur zufriedenstellend aus. Überarbeitet wurden auch Lenkung und Federung. Der Yaris federt nun etwas komfortabler und die Lenkung spricht direkter auf Lenkbefehle an, könnte dem Fahrer aber mehr Rückmeldung bieten. Der Grundpreis des Hybrid Comfort liegt bei hohen 18.400 Euro - dafür besitzt der Kleinwagen aber eine umfangreiche Serienausstattung. Ab Werk gibt es u. a. eine Klimaautomatik und das Multimediasystem mit Rückfahrkamera. Assistenzsysteme wie ein City-Notbremssystem oder eine Kollisionswarnung sind für den Yaris aber leider nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Honda Jazz 1.3 Hybrid Comfort CVT.

- +** niedriger Kraftstoffverbrauch, gute Crashtestergebnisse, geringe Werkstattkosten
- Xenon-/LED-Licht nicht erhältlich, kein Fehlbetankungsschutz, keine Anhängelast zulässig, niedrige Kopfstützen im Fond



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,3 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,6 Langstrecke

3,6 Transport

3,5 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen insgesamt einen recht guten Eindruck, bei genauer Betrachtung ist aber Verbesserungspotenzial vorhanden. Die Anbauteile sind überwiegend gut eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Das Ladeabteil ist verkleidet, die Seitenverkleidungen bestehen aber aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Die Türausschnitte zeigen sich zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet, ein Schutz gegen Verkratzen ist für die lackierten Schweller aber nicht vorhanden. Das Interieur ist zwar recht gut verarbeitet, jedoch könnten hier die Kunststoffkanten etwas besser entgratet sein. Zudem wird das Cockpit von harten und kratzempfindlichen Kunststoffen dominiert. Etwas aufgewertet wird es durch geschäumte Einlagen im Armaturenbrett und den Türverkleidungen sowie durch Chromapplikationen. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut erreichbaren Hebel im Innenraum entriegelt werden.

– Im Tankstutzen fehlt eine Schutzklappe, die ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde. Weder Stoßfänger noch Türen sind mit Schutzleisten versehen, die bei kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge eine Beschädigung der lackierten Teile verhindern würden. Am Unterboden fehlen aerodynamische Optimierungen und auch der Motorraum ist nach unten weitgehend offen. Die Nebelschlussleuchte und der Rückfahrscheinwerfer sind durch die tiefe Lage im Stoßfänger bruchgefährdet verbaut. Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

Die Alltagstauglichkeit des Yaris Hybrid ist zufriedenstellend. Er bietet vier vollwertige Sitze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 430 kg gering aus.

+ Mit einer Tankfüllung (36 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 815 km möglich. Dank seiner kompakten Außenmaße lassen sich geeignete Parklücken leicht finden.

– Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Schäden als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist. Ein Anhängerbetrieb ist beim Yaris Hybrid nicht zulässig. Der Transport von Rädern mittels Heckträger ist deshalb nicht möglich. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 50 kg transportiert werden.

Dank der kompakten Außenmaße lässt sich die Karosserie gut abschätzen, wenn auch die Front flach verläuft und sich das Ende dem Blick des Fahrers entzieht. Die Sitzhöhe des Fahrers ist zufriedenstellend, er kann das Verkehrsgeschehen akzeptabel überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Yaris Hybrid durchschnittlich ab. Insbesondere der Blick nach hinten wird durch die breiten C-Säulen. Das Sichtfeld fällt im Innen- und in den Außenspiegeln akzeptabel aus.



**Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.**

Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden, im hinteren Fahrzeugnahbereich lassen sich diese aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibenunterkante nicht optimal erkennen. Etwas Abhilfe leistet hier die serienmäßige Rückfahrkamera. Parksensoren für das Heck sind gegen Aufpreis erhältlich (nicht am Testwagen). Dank des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Vorn gibt es nur einen großen Wischer mit einem zufriedenstellenden Wirkungsbereich, allerdings läuft links vom Wischerblatt aufgrund des Fahrtwindes Wasser in das Sichtfeld des Fahrers hinein.

– Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern würden. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nur gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen). Ein besseres Xenonlicht ist ebenso wenig wie Kurven- oder Abbiegelicht erhältlich.

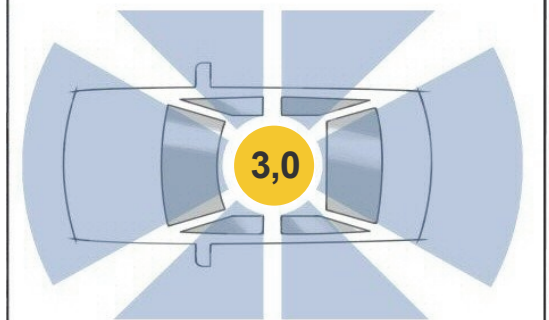
## 2,2 Ein-/Ausstieg

+ Der Yaris Hybrid Comfort lässt mittels Funkfernbedienung ent- und verriegeln. Ein Öffnen und Schließen der Seitenfenster ist mit der Fernbedienung nicht möglich. Die Schweller liegen tief und der Abstand zwischen Schweller und Sitz fällt recht gering aus, dadurch müssen die Füße nicht weit angehoben werden. Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe und der Türausschnitt recht hoch, die Dachlinie stört vorn nicht beim Ein-/Aussteigen. In den Fond gelangt man dank gut in der Höhe angeordneter Sitzbank und eines breiten Einstiegsbereiches ebenfalls recht bequem, hier sollten große Personen aber etwas auf den Kopf achten. Haltegriffe sind über allen Türen am Dachhimmel vorhanden. Die Türrastungen (vorn 3, hinten zwei) können die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen halten. Bei Bedarf kann die Follow-me-Home-Funktion durch Aktivierung des Fernlichthebels eingeschaltet werden. Dann leuchten die Hauptscheinwerfer 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.

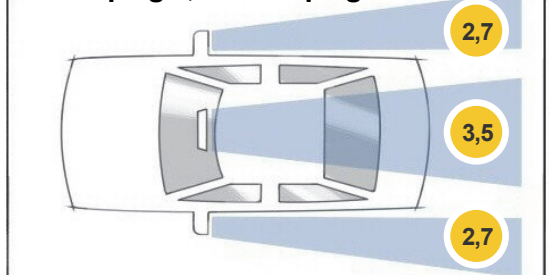
## 3,2 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich nur durchschnittlich aus. Üblicherweise fasst das Abteil bis zur Kofferraumabdeckung nur 240 Liter. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, finden 345 Liter Platz. Dann können bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten darin gestapelt werden. Nach dem Umlappen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterkante 490 Liter verstauen. Nutzt man das gesamte Volumen bis unter das Dach, passen bis zu 935 Liter hinein.

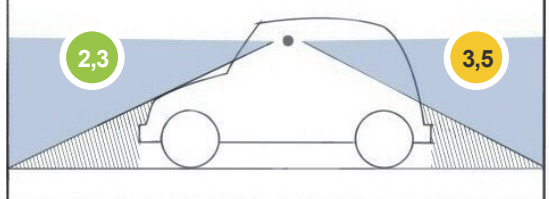
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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



Der Kofferraum mit 240 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse nur von durchschnittlicher Größe.

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich mittels elektrischem Taster entriegeln und leicht anheben. Zum Schließen gibt es eine Griffmulde, diese könnte aber etwas besser in der Innenverkleidung positioniert sein. Die Heckklappe schwingt nicht sehr weit auf, nur Personen bis zu einer Größe von 1,83 m finden darunter Platz. Die Ladeöffnung ist hoch und besitzt eine durchschnittliche Breite. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig, jedoch recht flach. Die Ladekante liegt rund 69 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut recht weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört eine Stufe von rund 18 Zentimetern. Gegen Aufpreis ist ein variabler Ladeboden erhältlich, dann ist der Boden nahezu eben zur Kante (nicht im Testwagen). Dank der geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen.

⊖ An dem abstehenden Kofferraumschloss und den seitlichen Ecken der Heckklappe können sich große Personen den Kopf stoßen. Die Kofferraumbeleuchtung ist mit nur einer Leuchte recht schwach. Bei umgeklappter Rücksitzlehne stört eine Stufe am Boden, die das Durchschieben von Gegenständen verhindert.

## 2,9 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. Kleine Gegenstände lassen sich nur unter dem Kofferraumboden verstauen. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel angebracht und muss umständlich ausgehängt werden, wenn man die Lehnen umlegen möchte.

## 2,8 INNENRAUM

### 2,9 Bedienung

Das Cockpit des Yaris ist übersichtlich gestaltet und die Bedienelemente sind gut erreichbar. In der getesteten Ausstattungsvariante (Comfort) ist der Toyota serienmäßig mit dem Multimedia-Audiosystem Toyota Touch2 mit einem 6,1 Zoll großem Farb-Touchscreen inkl. Freisprecheinrichtung (via Bluetooth-Schnittstelle) ausgestattet - die Schaltflächen müssen präzise betätigt werden. Das Drehrad zur Lautstärkenregulierung könnte besser greifbar sein. Mit dem System lassen sich auch Inhalte von Mobiltelefonen oder anderen Datenträgern wiedergeben. Die Menüführung ist recht umfangreich, aber gut verständlich. Insgesamt lässt sich der Yaris nach kurzer Eingewöhnungszeit gut bedienen. Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden, könnte insgesamt aber ein Stück weiter oben liegen. Die Pedale sind ordentlich angeordnet und auch der Wählhebel liegt gut zur Hand, doch auch dieser könnte näher am Lenkrad sein. Das Zündschloss wird vom Lenkrad verdeckt und ist zudem unbeleuchtet. Licht- und Nebelschalter sind im Blinkerhebel integriert, die Schaltelemente sind gut greifbar. Eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige fehlt und anstatt eines Drehzahlmessers gibt es eine Anzeige des Motor-Betriebszustandes - der Fahrer wird informiert, ob die Batterie gerade geladen wird (im Schubbetrieb oder beim Bremsen), ob er ökonomisch fährt oder das Fahrzeug gerade im Vollastbetrieb bewegt. Vorn gibt es elektrische Fensterheber, aber nur der Fahrerfensterheber besitzt eine Automatikfunktion.



**Der Fahrerplatz im modernen Design vermittelt bei der Funktionalität und Verarbeitungsqualität einen zufriedenstellenden Eindruck.**



Die Schalterbeleuchtung beschränkt sich nur auf das Nötigste. Der Beifahrerfensterheber, die Außenspiegeleinsteller, die Bedienelemente am Lenkrad und am Himmel sind unbeleuchtet. Vorn gibt es eine zentrale Lampe und Leseleuchten, für die hinten Sitzenden fehlt aber eine Beleuchtung. Die Anzahl an Ablagen fällt vorn wie hinten spärlich aus. Vorn gibt es Türfächer und kleine Ablagen in der Mittelkonsole. Für die Hinteren gibt es nur eine Lehnentasche auf der Beifahrerseite und einen Flaschen-/Becherhalter in der Mittelkonsole.

**+** Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Darüber hinaus kann man sich auch Daten der letzten Fahrten im Mitteldisplay anzeigen lassen. Sind Türen oder die Heckklappe geöffnet, wird der Fahrer gewarnt. Das Display des Multimediasystems ist in der Höhe optimal angeordnet. Zur Bedienung des Audiosystems gibt es auch Schaltflächen am Lenkrad. Das optionale Navigationssystem funktioniert einwandfrei. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist gut erreichbar, könnte aber ein Stück höher positioniert sein. Es ist übersichtlich aufgebaut und lässt sich einwandfrei bedienen. Die Heckscheibenheizung wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nach einer gewissen Zeit abgeschaltet.

**-** Die vorderen Scheibenwischer besitzen müssen manuell aktiviert werden (Regensensor gegen Aufpreis, nicht im Testwagen), das Intervall ist nicht in der Empfindlichkeit einstellbar. Der Blinker hat keine Tippfunktion (einmal drücken = dreimal blinken). 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. Die hinteren Seitenfenster lassen sich nur mit Fensterkurbeln bedienen. Die Lehneinstellung der Vordersitze ist nur grob möglich, ein Drehrad würde eine feinere Justierung ermöglichen. Das Handschuhfach ist klein und im Dunkeln unbeleuchtet. Der Beifahrerfensterheber besitzt keinen Einklemmschutz. Auf dem Fondmittelpfad ist das Anschnallen etwas umständlich, da der Gurt am Himmel befestigt ist und nur mit dem Hilfsschloss verwendet werden kann.

---

## 2,4 Raumangebot vorne\*

**+** Vorn ist das Platzangebot ordentlich. Die Sitze lassen sich für Personen bis ca. 1,88 m Körpergröße zurück schieben. Die Kopffreiheit ist üppig bemessen und würde auch Größere zulassen. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Das Raumgefühl ist vorn angenehm.

---

## 3,2 Raumangebot hinten\*

Sind die vorderen Sitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten noch Passagiere bis knapp 1,75 m Platz. Die Kopffreiheit ist auch im Fond großzügiger bemessen. Das Raumempfinden fällt angenehm aus, da die Seitenfenster recht groß sind und der Boden eben ist - es stört kein Mitteltunnel.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitzlehnen können in Liegeposition gebracht werden und die Rücksitzlehne ist geteilt klappbar. Darüber hinaus zeigt sich der Innenraum kaum variabel - die Rücksitzbank kann nicht verschoben werden. Sitzvarianten werden nicht angeboten.



**Auf den äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz.**

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist Toyota recht gut gelungen. Langwellige Fahrbahnunebenheiten federt der Yaris sanft an, hat auf diesen voll beladen aber eine leichte Nachschwingtendenz. Einzelne kurze Wellen schluckt der Kleinwagen ordentlich, mehrere aufeinanderfolgende bringen aber eine gewisse Unruhe ins Fahrzeug. Auf unebenen Fahrbahnoberflächen wird der Yaris Hybrid auch zum Stuckern angeregt. Kleinere Einzelhindernisse und Querfugen absorbiert die Federung ordentlich, gröbere dringen aber deutlich zu den Insassen durch. Kopfsteinpflaster wird ebenfalls deutlich aber nicht zu unangenehm von den Passagieren wahrgenommen. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen fallen nicht stark aus, bei dynamischen Lenkvorgängen ist eine gewisse Seitenneigung vorhanden. Der Federungskomfort geht bei niedrigen Geschwindigkeiten in Ordnung, doch auch dann werden die feinen Unebenheiten am deutlichsten wahrgenommen.

---

### 2,7 Sitze

Den Fondsitzen fehlt eine ausgeprägte Konturierung, der Seitenhalt könnte besser ausfallen. Dank einer recht hoch angeordneten Rückbank sitzt man hinten auf dem straffen Polster recht angenehm. Die Lehnen sind im Fond zufriedenstellend hoch ausgeführt.

⊕ Der Fahrersitz verfügt serienmäßig über eine Höheneinstellung, wodurch Personen unterschiedlicher Statur eine geeignete Sitzposition finden. Die Sitzflächen und Lehnen zeigen sich vorn gut bis zufriedenstellend konturiert, wenn auch der Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnte. Insgesamt bieten die Sitze einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die recht straffe Polsterung ist bequem und der Stoffbezug besitzt eine zufriedenstellende Atmungsaktivität. Der Fahrer kann seinen linken Fuß nur akzeptabel abstützen, da es kein stabiles Trittbrett gibt und die kleine Ablage von der Innenverkleidung zusätzlich blockiert wird.

⊖ Bei der getesteten Ausstattungsvariante lässt sich der Beifahrersitz nicht in der Höhe einstellen - das ist nur bei der höchsten Club-Ausstattung möglich.

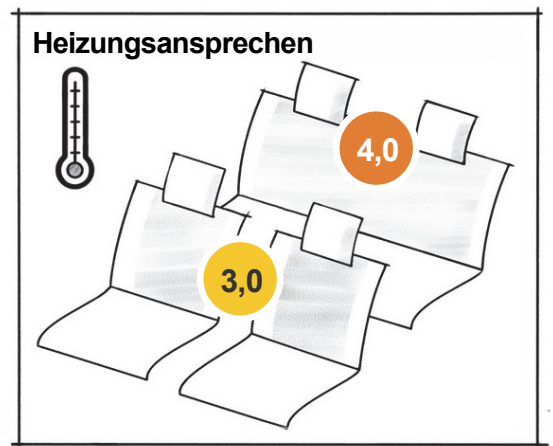
---

### 3,1 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt nicht gerade niedrig. Bei 130 km/h wurden 70,4 dB(A) gemessen. Bei moderater Fahrweise arbeitet der Motor mit niedrigen Drehzahlen und läuft dann angenehm ruhig. Betätigt man das Gaspedal etwas stärker, wählt das stufenlose Automatikgetriebe oft hohe Drehzahlen. Bei jeder Betätigung des Gaspedals dreht der Motor hoch und arbeitet dann erheblich lauter und neigt zum Dröhnen. Fahrgeräusche werden nicht zu unangenehm wahrgenommen, gelegentlich ist aber ein Achspoltern auf schlechten Fahrbahnen vorhanden. Windgeräusche fallen insgesamt nicht gerade niedrig aus. Bei höheren Geschwindigkeiten sind sie vordergründig.

## 2,9 Klimatisierung

Der Yaris Hybrid ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können unterschiedliche Temperaturen vorwählen, die Luftverteilung erfolgt aber für beide gemeinsam. Im ADAC Heizungstest schneidet der Yaris Hybrid akzeptabel ab. Vorn wird die Fahrgastzelle in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Hier werden die Fußbereiche auch deutlich schneller warm als der restliche Bereich. Im Fond müssen sich die Passagiere allerdings lang gedulden, hier wird der Innenraum nur in ausreichender Zeit erwärmt. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig öffnen.



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

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen\*

Das Hybridsystem besteht aus einem 1,5-l-Ottomotor und einem Elektromotor - für die Kraftübertragung sorgt ein stufenloses Automatikgetriebe. Die Systemleistung liegt bei 100 PS und das maximale Drehmoment beträgt 111 Nm. Die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 165 km/h. Der Elektromotor unterstützt den Verbrennungsmotor nicht nur beim Beschleunigen, sondern übernimmt unter bestimmten Betriebsbedingungen den alleinigen Antrieb. Über einen Schalter kann der Fahrer auf reinen Elektroantrieb umschalten. Interessant ist das beim Stop-and-Go-Verkehr oder beim Rangieren in Wohngebieten. Der ECO-Modus sorgt für ein effizientes Ansprechverhalten, wodurch besonders sparsam gefahren werden kann. Bei den Fahrleistungsmessungen landet der Yaris Hybrid im Klassenmittelfeld. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird erst nach 8,5 Sekunden abgeschlossen. Auch subjektiv fühlt sich der Kleinwagen träge an, schnelle Zwischensprints sind nicht möglich.

## 2,5 Laufkultur

- + Im rein elektrischen Betrieb werden keinerlei Vibrationen oder Störfrequenzen wahrgenommen. Bei moderater Fahrweise arbeitet das Benzin-Aggregat mit niedrigen Drehzahlen. Es werden kaum Vibrationen in den Innenraum übertragen und der Motor erzeugt auch keine Störgeräusche.
- Das Getriebe lässt den Motor aber schon bei geringer Gaspedalbetätigung mit hohen Drehzahlen arbeiten. Dann werden recht deutliche Vibrationen bis auf das Lenkrad übertragen. Zudem neigt das Aggregat bei hohen Drehzahlen zum Dröhnen - das ist besonders auf der Autobahn unangenehm.

## 2,4 Schaltung

- + Die Bedienung des Wählhebels gibt keinen Anlass zur Kritik. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei und es ist möglich für maximal 1,5 km und einer Geschwindigkeit von rund 50 km/h rein elektrisch zu fahren. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten gibt es die B-Stellung.

Bei aktiviertem EV-Modus fährt der Yaris, unter bestimmten Rahmenbedingungen, vollelektrisch mit der Leistung aus der Hochvolt-Batterie. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

– 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 Lärmbelastigung im Innenraum.

## 1,0 Getriebeabstufung

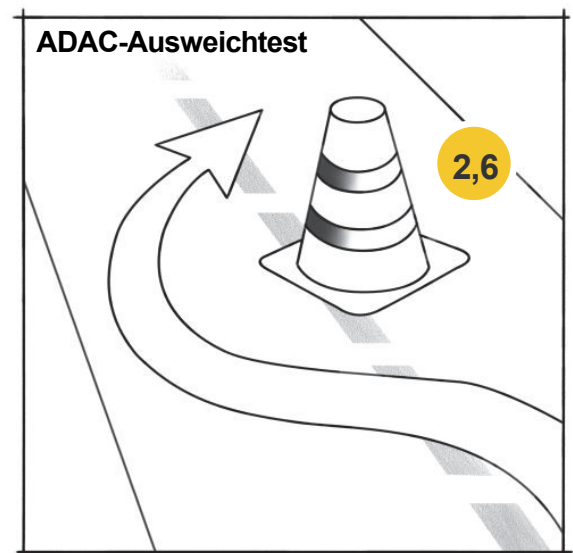
+ Das stufenlose Getriebe besitzt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine passende Übersetzung. So kann der Motor stets im optimalen Wirkbereich arbeiten. Bei zurückhaltender Fahrweise dreht der Motor mit moderaten Drehzahlen. Bei Autobahntempo könnte das Drehzahlniveau aber etwas niedriger ausfallen.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Yaris Hybrid geht insgesamt in Ordnung, wenn auch der kleine Japaner im ADAC Ausweichtest nicht vollkommen überzeugen kann. Der Toyota reagiert gut auf den Lenkimpuls, begibt sich aber bereits mit einem nachdrängenden Heck auf Ausweichkurs. In Folge dessen, regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) heftig aber auch unharmonisch. Beim Gegenlenken zeigt der Yaris Hybrid erneut eine Übersteuertendenz, die wiederum starke VSC-Eingriffe verursacht - dabei baut der Toyota viel Geschwindigkeit ab. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse verhält sich der Yaris Hybrid unkritisch. Bei plötzlichen Lenkimpulsen pendelt der Yaris etwas mit dem Heck nach. Er wird bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt, bleibt insgesamt aber sicher beherrschbar. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle (TRC) zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab.

+ Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Kleinwagen über die Vorderräder weg - dabei kündigt sich der Grenzbereich früh an. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, verhält sich der Yaris unkritisch und zeigt kaum Lastwechselreaktionen. Spurrillen beeinflussen die Richtungsstabilität des Kleinen kaum.



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.

### 2,5 Lenkung\*

+ Die Lenkung spricht gut auf Lenkbefehle an, ist aber sehr leichtgängig und vermittelt dem Fahrer wenig Lenkgefühl. Besonders bei geringen Lenkwinkeln fehlt es an Rückmeldung, wodurch auch gelegentliche Korrekturen nötig sind. Bei größeren Lenkwinkeln geht die Rückmeldung in Ordnung. Beim Rangieren sind weder ein hoher Kurbel- noch Lenkaufwand notwendig. Von Anschlag bis Anschlag muss das Lenkrad etwas über 2,5 Mal gedreht werden. Der Wendekreis fällt mit 10,4 m im Klassenvergleich zufriedenstellend aus.



In diesem Kapitel schneidet der Yaris Hybrid zufriedenstellend ab. Der Bremsweg beträgt aus 100 km/h 39,3 Meter (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Ecopia EP25, 175/65 R15 84H) - das ist viel für ein modernes Fahrzeug. Die Wirkung lässt immerhin bei mehrmaliger Beanspruchung nicht nach. Die Bremse kann jedoch nicht schön dosiert werden und das Ansprechverhalten ist gewöhnungsbedürftig. Bei geringem Pedalweg rekuperiert der Yaris und lädt die Hybrid-Batterie. Bei stärkerer Pedalbetätigung greift die mechanische Bremse vollkommen und verzögert den Kleinwagen stärker. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist gut.

**+** Die aktive Sicherheitsausstattung des Yaris geht in Ordnung. Er ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während einer Vollverzögerung wird die Warnblinkanlage automatisch eingeschaltet und warnt den herannahenden Verkehr. Ab Werk besitzt der Yaris ein Reifendruckkontrollsystem, das den Fahrer warnt wenn ein Reifen Luft verliert. Optional sind für den Yaris Rückleuchten mit LED-Technik erhältlich (nicht im Testwagen).

**-** Rückstrahler oder Rückleuchten, die bei geöffneten Türen andere Verkehrsteilnehmer warnen würden, sind nicht vorhanden. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht verfügbar, dadurch kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Dem Stand der Technik entsprechende Assistenzsysteme wie eine Kollisionswarnung oder ein City-Notbremssystem sind für den Yaris nicht erhältlich.

**+** Beim ADAC Crashtest erhält der Yaris 89 Prozent (Test: 10/2011) der möglichen Punkte beim Insassenschutz - der Hybrid sollte hier ähnlich abschneiden. Der Kleinwagen besitzt neben Front- und Seitenairbags auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Vorn haben die Gurte sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis zu einer Größe von gut 1,80 m und weisen einen geringen Abstand zum Kopf auf - dadurch können sie bei einem Heckaufprall gut wirken. Die Vorderen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird in einem Display angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, was sich nach einem Unfall positiv auswirken kann.

**-** Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,55 m. Zudem sind sie zu weit vom Kopf entfernt. Verbandskasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und können dadurch im Notfall nicht schnell genug greifbar sein, z. B. bei voll beladenem Abteil. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung.

## 1,8 Kindersicherheit

Laut Fahrzeugbedienungsanleitung sind nur die äußeren Fondplätzen für universelle Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Vorn rechts sind für die Gruppen 0 (bis 10 kg) und 0+ (bis 13 kg) nur spezifische Kindersitze erlaubt. Auf dem Fondmittelpplatz dürfen nur spezifische Kindersitze verwendet werden. Die Innenbreite reicht im Fond nur für zwei Kindersitze nebeneinander aus.

**+** Beim ADAC Crashtest erhält der Yaris 81 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test: 10/2011). Kindersitze können auf den Fondaußenplätzen mittels Isofix-Halterungen inkl. Ankerhaken lagestabil befestigt werden. Alternativ lassen sich auf diesen Plätzen und vorn rechts, dank Beifahrerairbagabschaltung, Rückhaltesysteme auch mit den langen Gurten montieren. Die Anlenkpunkte liegen gut und besitzen einen großen Abstand. Die Gurtschlösser sind kurz und stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Die Sitzkontur ist auf den Außenplätzen einwandfrei.

**-** 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. Das Isofix-System ist nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzbar. Die Kindersicherung der hintern Türen lässt sich auch von Kinderhänden leicht deaktivieren.

## 2,7 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz leidet unter der aggressiven Vorderkante und den seitlichen Bereichen der Motorhaube. Beim ADAC Crashtest erhält der Yaris nur 60 Prozent der möglichen Punkte (Test: 10/2011) beim Fußgängerschutz.

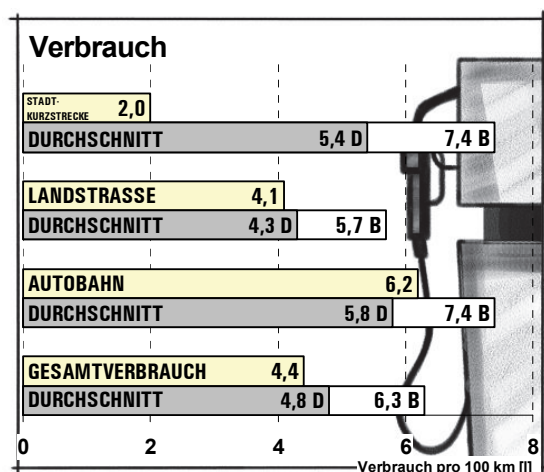
## 1,7 UMWELT/ECOTEST

### 2,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

**+** In diesem Kapitel erhält der Yaris Hybrid mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 123 g/km 38 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,4 Liter auf 100 Kilometern. Dieser setzt sich zusammen aus einem Stadtverbrauch von nur 2,0 l/100 km, einem Außerortsverbrauch von 4,1 l/100 km und einem Autobahnverbrauch von 6,2 l/100 km. Typisch für ein Hybridauto sind die niedrigen Verbrauchswerte im Stadtverkehr, da hier der Elektromotor unterstützt.

### 1,1 Schadstoffe

**+** Der Yaris Hybrid erfüllt bereits die Abgasnorm Euro-6. Die Schadstoffe im Abgas sind sehr gering, wodurch der Kleine 49 von 50 Punkten in diesem Kapitel erhält. Zusammen mit der CO<sub>2</sub>-Bewertung bringt es der Japaner auf insgesamt 87 Punkte und erhält somit vier von fünf Sternen.



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

## 2,2 AUTOKOSTEN

### 2,3 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Yaris Hybrid sparsam mit dem Superbenzin umgeht, erhält er in diesem Kapitel ein gutes Ergebnis.

### 1,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig.

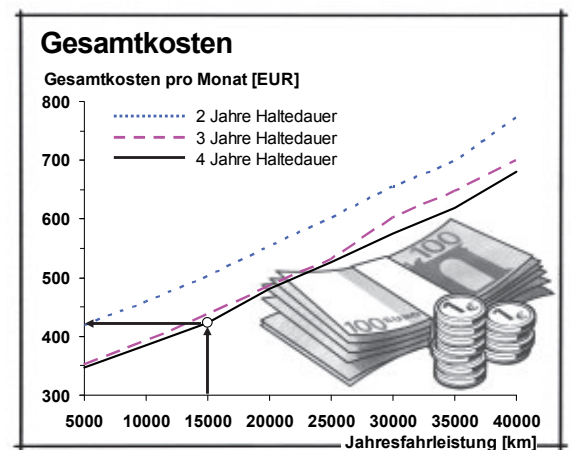
+ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Toyota gewährt dem Yaris generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

### 2,7 Wertstabilität\*

Dem neu überarbeiteten Yaris Hybrid wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich dabei die spritsparende Hybridtechnologie aus.

### 3,8 Kosten für Anschaffung\*

Der Anschaffungspreis liegt beim Yaris Hybrid Comfort mit mindestens 18.400 Euro im Klassenvergleich hoch. Immerhin ist die Serienausstattung umfangreich: Eine Klimaautomatik, elektrische Fensterheber vorn, ein Audiosystem sowie beheizte Außenspiegel sind ab Werk an Bord. Gegen Aufpreis ist das Comfort-Plus-Paket erhältlich, das u. a. einen Licht-/Regensensor, einen automatisch abblendenden Innenspiegel sowie einen Tempomaten enthält (nicht im Testwagen).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 424 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,1 Fixkosten\*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Die jährliche KFZ-Steuer ist mit 30 Euro günstig. Recht teuer sind allerdings die Versicherungskosten. Besonders die Haftpflicht- und die Vollkaskoversicherung sind ungünstig, die Teilkaskoeinstufung ist noch akzeptabel (KH: 17; VK: 19; TK: 17).

### 1,8 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich gering aus. Positiv wirken sich die niedrigen Betriebs- sowie Werkstatt- und Reifenkosten aus. Der hohe Anschaffungspreis und der damit verbundene Wertverlust leisten hingegen einen negativen Beitrag.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.33	Hybrid	1.4 D-4D
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1329	4/1497	4/1364
Leistung [kW (PS)]	51 (69)	73 (99)	74 (100)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/4300	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]	4,3 S	4,9 S	3,3 S	3,8 D
CO2 [g/km]	99	114	75	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/19	17/20/19	17/19/17	15/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	28	66	30	141
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	414	443	418	440
Preis [Euro]	12.690	13.690	17.300	15.940

### 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  
 E = Strom



## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybridmotor	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	74 kW (100 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	111 Nm
bei	3600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/65R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,35/10,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>8,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,3 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>4,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>2,0/4,1/6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	75 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>123 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3950/1695/1510 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2020 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1135 kg/430 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/490 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	36 l
Reichweite	<b>815 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>85 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>37 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>94 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>208 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>424 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/17
Grundpreis	18.400 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (stufenlos)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Plus-Paket)	590 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (Komfort-Plus-Paket)	590 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-Plus-Paket)	590 Euro
Keyless Entry (Komfort-Plus-Paket)	590 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	550 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro <sup>o</sup>
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

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