



Toyota Yaris 1.33 Club

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (73 kW / 99 PS)

Die dritte Generation des Yaris ist zwar bereits seit 2010 erhältlich, das Design wirkt aber dennoch modern. Zur letztjährigen Modellpflege erhielt der Kleinwagen das aktuelle Markengesicht, mit markantem Kühlergrill in X-Form und neu gestalteten Stoßfängern. Auch der Innenraum wurde mit höherwertig wirkenden Soft-Touch-Oberflächen sowie Chrom-Applikationen aufgefrischt. Zu den Stärken des Yaris gehört vor allem der bequeme Ein- und Ausstieg. Der hohe Türausschnitt sowie der niedrige und schmale Schweller behindern den Zustieg kaum. Überzeugen kann auch die Ausstattung der getesteten Club-Variante. Die Rückfahrkamera, der höhen-einstellbare Beifahrersitz sowie eine Klimaautomatik und vier elektrische Fensterheber gehören zum Serienumfang - für einen Kleinwagen ist das durchaus lobenswert. Wenig Lob hat dagegen der getestete Motor verdient. Trotz der nominell respektablen Leistung von 99 PS wirkt er äußerst träge und erfordert häufige Schaltvorgänge. Da hilft es auch nicht, dass der Yaris im Gegensatz zu vielen ähnlich motorisierten Konkurrenten mit einem Sechsgang-Getriebe ausgestattet ist. Gleichzeitig zeigt sich der Benziner wenig sparsam - mit einem gemessenen Verbrauch von 5,8 l/100 km reicht es nicht zu mehr als drei Sternen im ADAC EcoTest. Es fehlen aktuelle Sprintsparstechniken wie etwa ein Start-Stopp-System. Die Komforteigenschaften des Yaris gehen insgesamt in Ordnung. Die Sitze sind für einen Kleinwagen zwar recht bequem, störend ist aber vor allem das hohe Geräuschniveau im Innenraum. Auch wenn der Yaris insgesamt kein schlechtes Auto ist, gibt es in der Summe zu viele Nachlässigkeiten, was ihm letztendlich eine gute Gesamtbewertung kostet. Der Anschaffungspreis der getesteten Variante fällt mit 18.840 Euro dann doch zu hoch aus.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Hyundai i20, Opel Corsa, Kia Rio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- +** bequemer Ein- und Ausstieg, Beifahrersitz höhen-einstellbar (Serie), Rückfahrkamera (Serie), geringe Werkstattkosten
- träger Motor, kein Start-Stopp-System, lauter Innenraum, kein Fenstereinklemmschutz, hinten zu niedrige Kopfstützen



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,4 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,7 Langstrecke

3,5 Transport

3,0 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Mai 2015
Text: D. Silvestro

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen 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 zeigt sich 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 1.33 ist zufriedenstellend. Er bietet vier vollwertige Sitze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 405 kg gering aus.

⊕ Mit einer Tankfüllung (42 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 720 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. Beim Yaris 1.33 darf zwar eine Anhängerkupplung montiert werden, die zulässige Anhängelast fällt aber mager aus. Es dürfen nur 880 kg (gebremst) bzw. 550 kg (ungebremst) angehängt werden. Die maximale Stützlast liegt bei 50 kg - damit lässt sich auf einer Anhängerkupplung auch mal ein Fahrradträger montieren. Bei schweren Fahrrädern (z.B. E-Bikes) kann die Stützlast aber zu wenig sein. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 50 kg transportiert werden.

Dank der kompakten Außenmaße lässt sich die Karosserie gut abschätzen, auch wenn die Front flach verläuft und die Motorhaubenkante vom Fahrer nicht eingesehen werden kann. Die Sitzhöhe des Fahrers liegt auf durchschnittlichem Niveau, er kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Yaris durchschnittlich ab.



Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

Insbesondere der Blick nach hinten wird durch die breiten C-Säulen aber eingeschränkt. Das Sichtfeld fällt im Innen- und in den Außenspiegeln akzeptabel aus. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist gegen Aufpreis erhältlich (Club-Plus-Paket, im Testwagen verbaut). 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 im Testwagen). Dank des in dieser Ausstattung verbauten LED-Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Die Projektions-Halogencheinwerfer leuchten 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.

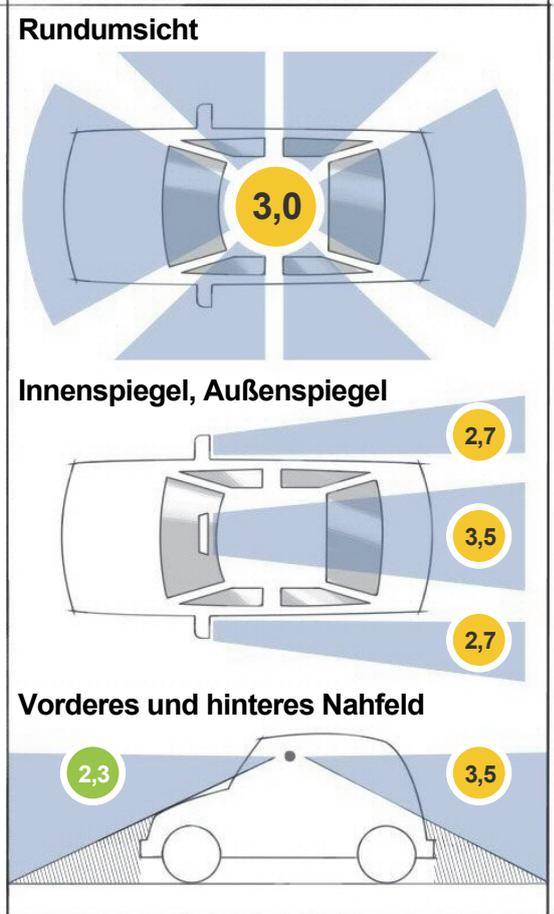
– Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern würden. Bessere Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind für den Yaris ebenso wenig erhältlich wie Kurven- oder Abbiegelicht.

2,2 Ein-/Ausstieg

+ Der Yaris Club lässt sich serienmäßig mittels Funkfernbedienung ent- und verriegeln. Ein Öffnen und Schließen der Seitenfenster ist mit der Fernbedienung nicht möglich. Optional gibt es das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem "Smart-Key-System". Dann kann das Fahrzeug über Tasten im Türgriff ver- und entriegelt werden, wenn man den Schlüssel bei sich trägt. Das Ein- und Aussteigen klappt insgesamt recht bequem. 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 drei, hinten zwei) können die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen halten. Bei Bedarf kann die Follow-me-Home-Funktion durch Ziehen des Fernlichthebels eingeschaltet werden. Dann leuchten die Hauptscheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug eine Zeit lang aus. Ein versehentliches Aussperren ist beim Yaris 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 Umklappen 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.



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

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 knapp 1,85 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.



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

⊖ 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.

2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Cockpit des Yaris ist übersichtlich gestaltet und die Bedienelemente sind gut erreichbar. In der getesteten Ausstattungsvariante (Club) ist der Toyota serienmäßig mit dem Multimedia-Audiosystem Toyota Touch2 mit einem sieben Zoll großen 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 Schalthebel liegt gut zur Hand, doch auch dieser könnte näher am Lenkrad sein. Der Testwagen war mit dem schlüssellosen Startsystem ausgestattet. Der Startknopf ist gut erreichbar und beleuchtet. Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben.



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

Licht- und Nebelschalter sind im Blinkerhebel integriert, die Schaltelemente sind gut greifbar. Vorn und hinten gibt es elektrische Fensterheber, aber nur der fahrerseitige besitzt eine Automatikfunktion. Die Schalterbeleuchtung beschränkt sich auf das Nötigste. Der Beifahrerfensterheber, die Außenspiegeleinsteller sowie 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 werden optional von einem Regensensor gesteuert. Die Empfindlichkeit des Sensors kann eingestellt werden, es fehlt aber eine manuelle Intervallschaltung.

- Der Blinker hat keine Tipp-Funktion (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 Schalter für die Sitzheizung sind äußerst ungünstig in der Mittelkonsole unter dem Handbremshebel angeordnet. Während der Fahrt ist der Schalter kaum einseh- und erreichbar. Die hinteren Seitenfenster und das Beifahrerfenster besitzen keinen Fenstereinklemmschutz. Die Lehneinstellung der Vordersitze ist nur grob möglich, ein Drehrad würde eine feinere Justierung ermöglichen. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Auf dem Fondmittelplatz 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 1,88 m Körpergröße zurück schieben. Die Kopffreiheit fällt noch etwas großzügiger aus, ist aber bei Wahl des im Testwagen verbauten Panorama-Glasdachs dennoch etwas geringer als bei Fahrzeugen ohne Glasdach. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Vorn hat man ein angenehmes Raumgefühl.

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 großzügig 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.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist Toyota recht gut gelungen. Langwellige Fahrbahnunebenheiten federt der Yaris sanft ab, hat auf diesen voll beladen aber eine leichte Nachschwingtendenz. Einzelne kurze Wellen schluckt der Kleinwagen ordentlich, mehrere aufeinander folgende bringen aber eine gewisse Unruhe ins Fahrzeug. Auf unebenen Fahrbahnoberflächen wird der Yaris teils 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, allerdings werden auch dann die feinen Unebenheiten am deutlichsten wahrgenommen.

2,6 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.

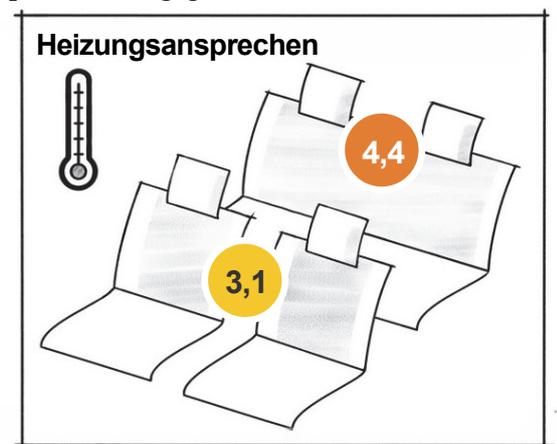
⊕ In der getesteten Club-Variante sind der Fahrer- und Beifahrersitz serienmäßig in der Höhe einstellbar, wodurch Personen unterschiedlicher Statur eine geeignete Sitzposition finden. Die Sitzflächen und Lehnen zeigen sich vorn gut bis zufriedenstellend konturiert, wenn auch der Schulterbereich etwas 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.

3,5 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum fällt insgesamt nicht gerade niedrig aus. Bei 130 km/h wurden 72,7 dB(A) gemessen. Sowohl der Motor als auch Windgeräusche sind dabei deutlich präsent. Die gegenüber anderen getesteten Modellen erhöhten Windgeräusche können auch an dem im Testwagen verbauten Panorama-Glasdach liegen. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche nochmals deutlich zu. Die Fahrgeräusche werden nicht zu unangenehm wahrgenommen, gelegentlich ist aber ein Achspoltern auf schlechten Fahrbahnen vorhanden.

2,9 Klimatisierung

Der Yaris ist in der Club-Ausstattung serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können unterschiedliche Temperaturen vorwählen, die Luftverteilung erfolgt aber für beide gemeinsam.



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

Im ADAC Heizungstest schneidet der Yaris 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 deutlich länger gedulden, hier wird der Innenraum nur in ausreichender Zeit erwärmt. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig öffnen.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Yaris 1.33 sind zufriedenstellend. Die 99 PS reichen, um auf der Landstraße Überholvorgänge in akzeptabler Zeit durchzuführen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Kleinwagen 7,9 s (gemessen im 2./3. Gang). Im vierten Gang sind die Elastizitätswerte noch annehmbar - es dauert 12,9 s, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen.

⊖ Träge wird es, wenn man in den höheren Gängen unterwegs ist. Der Drehmomentschwache Motor hat dann kaum noch Kraft, um für Vortrieb zu sorgen. Im fünften Gang dauert es 19,6 s und im sechsten Gang 27,3 s, bis aus 60 km/h Tempo 100 erreicht wird.

2,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinders geht in Ordnung. Der Motor läuft zwar insgesamt etwas rau, Vibrationen werden aber nicht zu stark in den Innenraum übertragen. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last kaum zum Dröhnen. Lauter wird es nur, wenn man mit hohen Drehzahlen unterwegs ist. Dann nehmen auch die Vibrationen deutlich zu.

2,8 Schaltung

Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich zufriedenstellend schalten. Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich weitgehend problemlos einlegen. Schnelle Gangwechsel klappen dank der kurzen Schaltwege zufriedenstellend, auch wenn der Schaltwiderstand dann leicht erhöht ist. Der Rückwärtsgang ist über einen Ring am Schaltknauf gesichert, somit wird versehentliches Einlegen verhindert. Rollt das Fahrzeug jedoch beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch leicht nach vorn, kracht es laut im Getriebe. Grüne Pfeile in den Instrumenten zeigen ökonomisch sinnvolles Hoch- und Runterschalten an; die Anzeige nimmt aber nicht viel Rücksicht auf die aktuelle Fahrsituation und empfiehlt beispielsweise auch bei voller Beschleunigung schon bei mittleren Drehzahlen einen höheren Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich gut dosieren - Anfahren klappt damit weitgehend problemlos und auch bei unsensibler Kupplungsbetätigung sind kaum Schaltschläge spürbar.

⊖ Für den Toyota Yaris 1.33 ist kein Start-Stopp-System erhältlich. Auch eine Berganfahrhilfe sucht man vergebens.

2,8 Getriebeabstufung

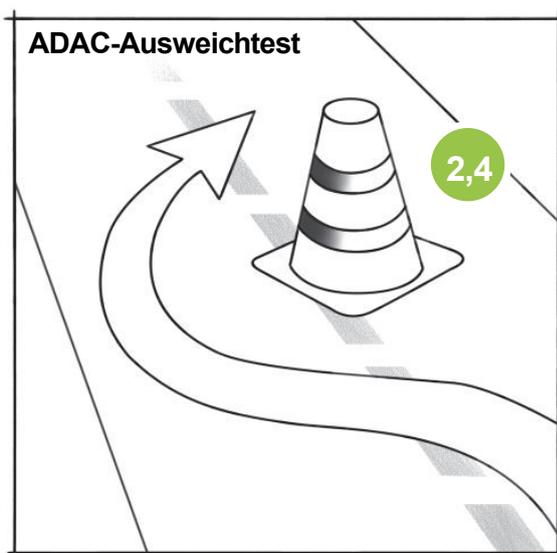
Als einer von wenigen Kleinwagen in dieser Leistungsklasse ist der Yaris 1.33 mit einem Sechsgang-Getriebe ausgestattet (Standard sind immer noch fünf Vorwärtsgänge). Die Abstufungen der sechs Vorwärtsgänge passen gut zueinander - da der Saugmotor bei niedrigen Drehzahlen aber schlapp wirkt, sind öfter Schaltvorgänge notwendig. Die Gesamtübersetzung wurde entsprechend kurz gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit knapp 3.500 1/min.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Der Yaris 1.33 kann mit wenig sportlichen, aber sicheren Fahreigenschaften ein gutes Ergebnis bei der Fahrstabilität erzielen. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt der Yaris etwas nach und das Heck drängt nach außen. Bei Bodenwellen in Kurven kann der Kleinwagen schon mal deutlich versetzt werden, und es müssen Lenkkorrekturen vorgenommen werden. Insgesamt bleibt er aber sicher beherrschbar. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle (TRC) zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab.

⊕ Den ADAC Ausweichtest meistert der Yaris 1.33 etwas souveräner als die Hybrid-Variante. Beim Anlenken drängt der Yaris bereits leicht mit dem Heck, bevor das Fahrzeug beim Gegenlenken durch starke ESP-Eingriffe stabilisiert wird und damit weitgehend problemlos in die Ausfahrgasse gefahren werden kann. 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 Kleinwagens 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 öfter Korrekturen nötig sind. Bei größeren Lenkwinkeln geht die Rückmeldung in Ordnung. Beim Rangieren sind weder ein hoher Kraft- noch Lenkaufwand notwendig. Von Anschlag bis Anschlag muss das Lenkrad etwas über 2,5 Mal gedreht werden. Der Wendekreis fällt mit 10,3 m im Klassenvergleich zufriedenstellend aus.

2,5 Bremse

Der Bremsweg des Yaris 1.33 beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand 37,8 Meter (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Ecopia, 195/50 R16 84V). Das ist nur ein zufriedenstellender Wert.

⊕ Die Bremsanlage spricht einwandfrei an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve ist gut.

2,4 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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 der herannahende Verkehr gewarnt. Ab Werk besitzt der Yaris ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das den Druck jedes Reifens über Sensoren misst und den Fahrer darauf hinweist, wenn ein Rad Luft verliert. Die genauen Reifendrucke können aber nicht abgerufen werden. In der getesteten Top-Ausstattung ist der Yaris serienmäßig mit LED-Rückleuchten ausgestattet. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden. Unbeabsichtigtes Anfahren ist somit nicht möglich (Testwagen mit optionalem Smart-Key-System). Wählt man das optionale Navigationssystem Touch2&Go, findet man eine auf dem Kartenmaterial basierende Anzeige von Geschwindigkeitsbegrenzungen an Bord.

⊖ Rückstrahler oder Rückleuchten, die andere Verkehrsteilnehmer bei geöffneten Türen warnen, 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.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Yaris fünf von fünf möglichen Sternen (Stand: 10/2011). Beim Insassenschutz erhält er 89 % der möglichen Punkte. 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 Insassen 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.

2,2 Kindersicherheit

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

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Yaris 81 % 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 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. Die Beifahrerairbags können mittels Schüsselschalter deaktiviert werden.

- 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. Die elektrischen Fensterheber hinten besitzen keinen Einklemmschutz, wodurch die Verletzungsgefahr für Kinder erhöht ist.

2,7 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Toyota Yaris ist zufriedenstellend. Beim ADAC Crashtest erhält er 60 % der möglichen Punkte (Test: 10/2011). Vor allem die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

2,6 UMWELT/ECOTEST

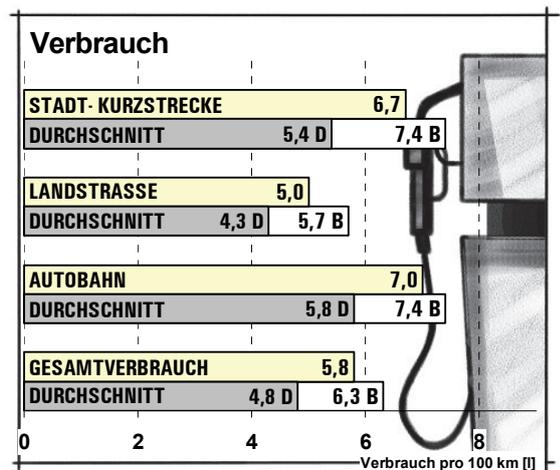
3,6 Verbrauch/CO2*

Im CO2-Kapitel des EcoTest kann der Yaris 1.33 nicht ganz überzeugen. Mit einer CO2-Bilanz von 158 g/km erhält der Kleinwagen nur magere 24 Punkte in diesem Kapitel. Verantwortlich dafür sind auch die fehlenden Spritsparmaßnahmen. Für den Yaris gibt es kein Start-Stopp-System. Der Verbrauch liegt innerorts mit 6,7 l/100 km entsprechend hoch. Außerorts sind es 5,0 l und auf der Autobahn 7,0 l/100 km. Im Durchschnitt liegt der Verbrauch bei 5,8 l/100 km.

1,6 Schadstoffe

In der Summe erreicht der Yaris 1.33 mit 68 Punkten drei von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

+ Der Schadstoffausstoß fällt recht gering aus. Einzig der CO-Ausstoß zeigt sich leicht erhöht (vor allem auf der Autobahn). Somit reicht es im Schadstoffkapitel für 44 Punkte.



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

3,1 AUTOKOSTEN

4,2 Betriebskosten*

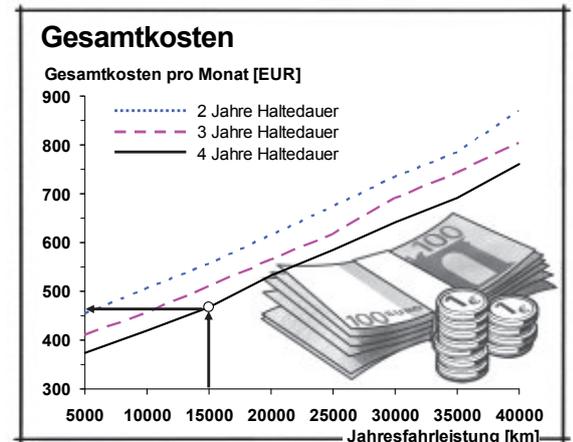
– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Yaris 1.33 keinen besonders niedrigen Verbrauch aufweist, fallen auch die Betriebskosten für einen Kleinwagen entsprechend erhöht aus.

2,3 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 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).

– Für den Reifenersatz müssen erhöhte Kosten eingeplant werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 467 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,2 Wertstabilität*

Für den Toyota Yaris 1.33 kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden.

3,8 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis des Yaris 1.33 fällt in der Top-Ausstattung "Club" nicht besonders niedrig aus. Es müssen mindestens 18.840 Euro aufgewendet werden. Immerhin ist die Serienausstattung dann äußerst umfangreich: Klimaautomatik, elektrische Fensterheber vorn/hinten, Audiosystem sowie beheizte Außenspiegel sind ab Werk an Bord. Gegen Aufpreis ist das empfehlenswerte Club-Plus-Paket erhältlich, das u. a. einen Licht-/Regensensor, einen automatisch abblendenden Innenspiegel sowie einen Tempomat enthält.

3,8 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich nicht besonders niedrig aus. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei 66 Euro. Teuer zeigen sich die Versicherungskosten. Sowohl die Einstufung für die Haftpflicht- als auch für Teil- und Vollkaskoversicherung sind für einen Kleinwagen äußerst ungünstig (KH: 17; VK: 20; TK: 19).

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Positiv wirken sich die recht niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten aus. Der nicht besonders niedrige Anschaffungspreis und der damit verbundene absolute 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	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]	402	429	409	431
Preis [Euro]	12.690	13.690	17.300	15.940

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1329 ccm
Leistung	73 kW (99 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	125 Nm
bei	4000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/50R16
Reifengröße (Testwagen)	195/50R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,25 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	7,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/5,0/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	158 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3950/1695/1510 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1085 kg/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/490 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/880 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	720 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	220 Euro
Monatliche Gesamtkosten	467 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/19
Grundpreis	18.840 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.250 Euro
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor (Club-Plus-Paket)	590 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (Club-Plus-Paket)	590 Euro ^o
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
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Club-Plus-Paket)	590 Euro ^o
Keyless Entry (Club-Plus-Paket)	590 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	590 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Einparkhilfe hinten	350 Euro ^o
Lackierung Metallic	480 Euro ^o
Panorama-Glasedach	650 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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