



Toyota Yaris 1.5 Hybrid 130 Style PLUS CVT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (96 kW/130 PS)

Der Yaris gilt als eines der erfolgreichsten Modelle von Toyota mit global mehr als zehn Millionen verkauften Exemplaren. Seit 2020 ist die aktuelle Baureihe XP21 auf dem Markt, welche 2024 eine Modellüberarbeitung bekam. Die größten Neuerungen betreffen die Antriebe, das digitale Kombiinstrument und das Multimedia-System sowie eine umfangreichere Sicherheits- und Fahrerassistenzausstattung. Je nach Ausstattungslinie steht der Antrieb fest: Bis zur Linie Teamplayer ist es der 116-PS-Hybrid und darüber ausschließlich der neue 130-PS-Hybrid, wie im Falle des Testwagens. Das Leistungsplus rührt aus einer vier PS stärkeren E-Maschine und einer geänderten Antriebsteuerung – der Rest des Systems, inklusive der stufenlosen Automatik, ist gleichgeblieben. Wie zu erwarten, ist der Japaner damit etwas flotter unterwegs, aber leider dominiert der Antrieb immer noch das akustische Ambiente. Immerhin lässt er sich auf kurzen Distanzen elektrisch und damit leise bewegen. Mit 4,9 l auf 100 km im ADAC Ecotest liefert der Hybrid ein gutes Ergebnis ab und kann auch beim Ausweichtest mit seinen gut beherrschbaren Fahreigenschaften überzeugen. Potenzial hingegen gibt es noch beim Federungskomfort und der Bedienung der Fahrerassistenzsysteme mit den Lenkradtasten. Sonst ist der Yaris ziemlich gut ausgestattet für einen Kleinwagen, insbesondere in puncto aktiver Sicherheit. Das lässt sich Toyota aber auch bezahlen - als Hybrid Style PLUS kostet er wenigstens 31.900 Euro. **Konkurrenten:** u. a. Audi A1, BYD Dolphin Surf, Dacia Sandero, Honda Jazz, Hyundai i20, Mazda 2, Mitsubishi Colt, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Renault Clio, VW Polo.

- ⊕ niedriger Kraftstoffverbrauch, umfangreiche Serienausstattung, agile und sichere Fahreigenschaften
- ⊖ keine Zurrösen im Kofferraum, unter Last lauter Motor

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 3,3 |
| | Stadtverkehr | 3,0 |
| | Senioren | 2,9 |
| | Langstrecke | 3,3 |
| | Transport | 3,7 |
| | Fahrspaß | 2,8 |
| | Preis/Leistung | 2,2 |

Ecotest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,6 Verarbeitung

Die Karosserie des Yaris ist ordentlich verarbeitet, sämtliche Bauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße stimmig, auch wenn sie zwischen Blech- und Kunststoffteilen tendenziell größer ausfallen. Sämtliche sichtbare Bereiche erstrahlen in Wagenfarbe und der Unterboden ist bis auf die Partie um die Hinterachse aerodynamisch günstig vollständig verkleidet. Im Innenraum ist das Bild etwas durchwachsen. Grundsätzlich wirkt die Verarbeitung solide, aber dennoch lassen sich mit den Fingerspitzen hier und da unsauber entgratete Kunststoffkanten erfühlen und Knistergeräusche wahrnehmen, wie z. B. von den Tasten des sonst hochwertig wirkenden Lenkrads. Auch der Beifahrersitz gibt bei unebener Fahrbahn ab und zu

Geräusche von sich, was selbst in der Kleinwagenklasse nicht passieren sollte. Bei den Materialien hingegen hat Toyota sichtlich gespart. So ist etwa der Kofferraum nicht mit Stoff oder Filz ausgeschlagen, sondern von kratzempfindlichen Kunststoffwänden umgeben. Im Fahrgastbereich ist es ähnlich: Harter Kunststoff, welcher zumindest teilweise lederartig texturiert wurde, dominiert das Ambiente – lediglich der obere Bereich des Armaturenbretts ist haptisch ansprechend unterschäumt worden.

⊖ Selbst für einen Kleinwagen wirkt die Materialauswahl des Bodenteppichs und Dachhimmels zu preisorientiert.

3,5 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Yaris Hybrid mit einem Leergewicht von nur 1.160 kg dürfen 455 kg zugeladen werden, 50 kg davon auf dem Dach. Sofern eine Anhängerkupplung aus dem Zubehör verbaut ist, lassen sich lediglich 50 kg darauf anbringen oder Anhänger mit einer Masse von nur 450 kg ziehen – egal, ob diese über eine eigene Bremse verfügen. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 4,9 l Super pro 100 km lassen sich mit dem 36-l-Tank Strecken von bis zu 735 km zurücklegen. Dank der kompakten Außenmaße (3,94 m Länge und 2,02 m Breite inklusive

Außenspiegel) und des Wendekreises von 11,2 m, ist der Toyota mit seinen fünf Sitzplätzen in der Stadt wendig und praktisch.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Schäden als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist. Obacht ist geboten an der Tankstelle, denn der Yaris verfügt über keinen ausreichenden Fehlbetankungsschutz.

3,5 Licht und Sicht

Der Yaris in der Ausstattungslinie Style PLUS kommt mit Scheinwerfern, Heck- und Bremsleuchten in LED-Technologie. Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist etwas fleckig und das Streulicht kann nachts beim Durchfahren von Alleen oder Tunneln irritierend wirken und den Gegenverkehr blenden. Auf ein Abbiege- oder Kurvenlicht muss man verzichten, wie auch auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Zudem ist keine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut, man muss selbst per Drehrädchen die Leuchtweite an den aktuellen Beladungszustand anpassen. Immerhin ist der Toyota in allen Ausstattungsvarianten mit einem Fernlichtassistenten ausgestattet. Der Innenspiegel blendet im Vergleich zum Modell vor der Überarbeitung auch ohne Aufpreis automatisch ab.

⊕ Die kompakte Karosserie lässt sich gut abschätzen – nur die nicht sichtbare Vorderkante der Fronthaube erfordert etwas Erfahrung. Hindernisse vor dem Yaris lassen sich gut erkennen, hinten wird es durch die hoch montierte Heckscheibe schwieriger. Die serienmäßige Rückfahrkamera unterstützt hier deutlich. Parksensoren für vorn und hinten sind ab der Ausstattungslinie Style PLUS gegen Aufpreis



Die Sicht nach hinten im Yaris ist u. a. durch die hohe Heckscheibe eingeschränkt, wird jedoch durch eine serienmäßige Rückfahrkamera verbessert. Der fehlende asphärische Bereich der Außenspiegel erschwert die Überwachung des toten Winkels. [Abb. ähnlich]

erhältlich – nur für den Style sind sie Serie. Eine 360-Grad-Kamera ist generell nicht lieferbar.

⊖ Trotz der kompakten Abmaße ist die Rundumsicht insgesamt bescheiden, besonders nach schräg hinten. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Die Außenspiegel

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Ab Werk ist der Yaris Style PLUS mit einem schlüssellosen Entriegelungssystem (Smart-Key) mit Sensoren an den Türgriffen vorn und der Heckklappe ausgestattet. Das System lässt sich im Infotainment deaktivieren; zum Motorstart muss man den Schlüssel dann über den Startknopf halten und die Bremse dabei treten. Der Kleinwagen ermöglicht mit seinen angesichts der Fahrzeugklasse recht großen Türausschnitten vorn, den zwar breiten, aber niedrigen Schwellern und den in guter Höhe positionierten Sitzen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Lediglich die schräge A-Säule sollte man im Auge behalten. Die vorderen Sitzflächen sind in der untersten Sitzstellung 45 cm über der Straße. Hinten sind die Türen kleiner und öffnen nicht übermäßig weit. Aber dennoch muss man sich nicht in den Fond einfädeln, sondern kommt angesichts des Fahrzeugformats vernünftig hinein und hinaus. Die Griffe am Dachhimmel über allen Türen helfen bei Bedarf.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert an sich gut, lässt sich aber mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten und das Auto so öffnen sowie starten. Weiterführende Infos: www.adac.de/keyless

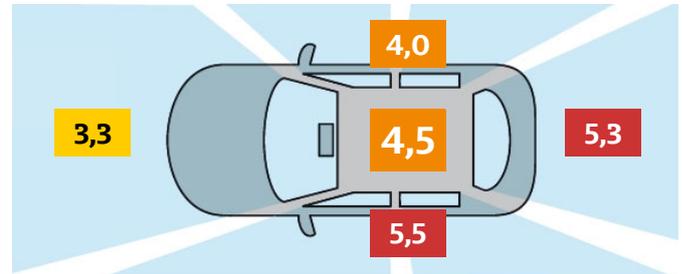
3,7 Kofferraum-Volumen

Wenn der Ladeboden in der untersten Position ruht, fasst der Kofferraum bis zur Abdeckung nur 245 l. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, finden 300 l oder vier handelsübliche Getränkekisten darin Platz. Mithilfe des doppelten Ladebodens lassen sich nach unten hin 50 l abtrennen und weitere 10 l gehen unter den Boden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 560 l und bis unter das Dach 915 l verstauen.

müssen ohne zusätzliche asphärische Bereiche auskommen, die den toten Winkel verkleinern würden. Auch gegen Aufpreis lassen sie sich nachts nicht automatisch abblenden.

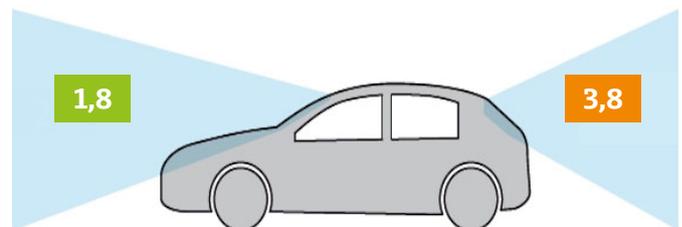
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Das Kofferraumvolumen beträgt 245 l bis 915 l, abhängig von der Beladung und Konfiguration der Rücksitze. [Abb. ähnlich]

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Während die Kofferraumöffnung ein praxistaugliches Format besitzt, dürfte die Heckklappe allerdings weiter aufschwingen - nur Personen bis zu einer Größe von etwas über 1,80 m können aufrecht darunter stehen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, sich am unverkleideten und abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Das Ladeabteil selbst ist recht schmal und nicht besonders tief, lässt sich aber sonst gut nutzen. Die Heckklappe selbst wird mittels zweier Gasdruckfedern offengehalten – eine elektrische Betätigung ist nicht verfügbar. Mit rund 68 cm liegt die Ladekante nicht zu hoch über der Straße. Zudem fällt die Bordwand kaum nach innen ab, wenn der Ladeboden auf der obersten Stellung ruht. Positioniert man ihn nach unten, beträgt die Höhe der Bordwand schon stattliche 14 cm. Die Hutablage könnte höher wegeklappen beim Öffnen der Heckklappe – sie lässt sich bei Bedarf auch unterhalb des Ladebodens platzsparend transportieren.

⊖ Mit nur einer kleinen Lampe links ist der Kofferraum zu schwach ausgeleuchtet. Einen 12-V-Anschluss sucht man vergeblich im Gepäckabteil.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Falls die Vordersitze recht weit hinten sind, muss man aber die Fondkopfstützen vorher entfernen. Da der Kofferraum so kompakt ist, lassen sich die Lehnen auch von dort aus einfach umwerfen. Die Gurte haben zwar keine gesonderte Halterung, können aber auch nicht im Lehnenschloss eingeklemmt und dadurch beschädigt werden.

2,8 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das grundlegende Design des Yaris-Cockpits hat Toyota trotz der Modellüberarbeitung beibehalten. Zu den wesentlichen Neuerungen zählen das 10,5 Zoll große Multimedia-Touchdisplay (ab Ausstattungslinie Style, sonst 9 Zoll) und die 12,3-Zoll-Instrumentenanzeige, die in der niedrigeren Ausstattungslinie Teamplayer nur noch 7 Zoll misst und darunter analogen Instrumenten weichen muss. Die große Instrumentenanzeige visualisiert klassische und gut ablesbare Rundinstrumente, welche mit zahlreichen weiteren Funktionen angereichert wird. In gewissem Rahmen ist sie individualisierbar hinsichtlich des Designs und der dargestellten Informationen. Ergänzt wird die Anzeige passend vom optionalen Head-up-Display, welches einen echten Mehrwert liefert. Bedienen lässt sich der kleine Toyota insgesamt gut, die Funktionen des Alltags sind schnell



Die Heckklappe gibt eine praxistaugliche Ladeöffnung frei. Personen über 1,80 m sollten auf das von der Klappe abstehende Schloss achten. Die Ladekante fällt mit 68 cm angenehm niedrig aus. [Abb. ähnlich]

⊖ Außer dem Stauraum unter dem Kofferraumboden gibt es im Kofferraum keinerlei Fächer für kleinere Gegenstände. Immerhin hilft ein Taschenhaken auf der rechten Seite, um für Ordnung zu sorgen. Da es keinerlei Befestigungsösen gibt, würde sich entsprechend auch kein Gepäcknetz auf dem Ladeboden anbringen lassen.



Die Modellpflege des Toyota Yaris behält das grundlegende Cockpit bei, führt jedoch größere digitale Displays ein. Erfreulicherweise gibt es für die Klimabedienung noch haptische Regler und Tasten. [Abb. ähnlich]

erreichbar. Nur wenn es um Navigation, Multimedia oder Detaileinstellungen geht, ist Geduld und einiges an Lernbereitschaft erforderlich. Die Bedienung der Fahrerassistenzsysteme erfolgt müßig über die Lenkradtasten, wobei zahlreiche im ersten Moment verwirrende Abkürzungen gedeutet oder im digitalen Handbuch nachgeschlagen werden müssen. Bei der Bedienung des Multimedia-Displays braucht es auch einiges an Gewöhnung, bis es rund läuft aufgrund von teils mäßig verständlicher bzw. übersetzter Menüpunkte oder unklarer Menüführung.

⊕ Die separate Klimabedieneinheit mit Drehreglern und haptischen Tasten ist zwar tief angeordnet, lässt sich aber intuitiv und blind bedienen.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Yaris Hybrid Style PLUS ist serienmäßig mit dem Multimedia-System Toyota Smart Connect samt digitalem (DAB+) und analogem Radioempfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und sechs Lautsprechern ausgestattet. Optional gibt es ab Ausstattungslinie Style ein Premium-Soundsystem von JBL, welches im Testwagen verbaut war und seinem Namen durchaus gerecht wird. Stets an Bord sind zudem zwei USB-C-Anschlüsse vorn, eine erweiterte Sprachsteuerung und Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos). Ab der Ausstattungslinie Style lässt sich das Smartphone aufpreisfrei induktiv laden und das Cloud-

⊖ Kritik verdienen beispielsweise die Schalter für den Fernlichtassistenten und die Leuchtweitenregulierung, da diese ungünstig tief und nicht im Sichtfeld des Fahrers untergebracht sind. Darüber hinaus muss die zweite Sitzreihe komplett ohne Deckenleuchten auskommen, was im Alltag wirklich nervt. Vorn gibt es immerhin zwei schwache Leseleuchten. Der Einstellbereich des Lenkrads fällt sowohl längs als auch vertikal nur knapp aus, sodass manche Statur schwer eine ergonomisch günstige Position finden wird. Nachts werden nur die wesentlichsten Schalter beleuchtet, so ist u. a. die gesamte Deckenkonsole unbeleuchtet, wie auch der Schalter für die Verriegelung des Innenraums.

Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsdaten ist mit an Bord. Durch die integrierte SIM-Karte ist der Toyota innerhalb des EU-Roamings in den ersten vier Jahren kostenlos online und hält damit das Navi stets aktuell. Die "My Toyota Connected Services" sind beim Yaris stets an Bord, sodass sich mit der entsprechenden App u. a. das Auto finden lässt, Fahrdaten bzw. Tipps für eine effiziente Nutzung des Antriebs angezeigt oder Befehle gesendet werden können, wie das Verriegeln der Türen. Man kann sich aber auch an einen bevorstehenden Servicetermin erinnern lassen.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m nach hinten schieben, dabei hat der Fahrer noch ordentlich Platz über dem Kopf. Die Innenraumbreite ist entsprechend der Fahrzeugklasse eher knapp. Subjektiv fühlt man sich im Yaris dennoch nicht eingeeengt, nur die Seitenlinie ist recht hoch. Unterhalb der Ausstattungslinie Style wird ein

grauer Dachhimmel verbaut, sonst ist nur ein schwarzer verfügbar, welcher für eine etwas drückende Atmosphäre sorgt. Optional in Kombination mit dem dunklen Himmel ist das Panoramaglasdach. Praktisch im Dunkeln ist die LED über dem Türgriff, welche nachts für eine bessere Übersicht sorgt.

3,7 Raumangebot hinten

Hinter einem 1,85 m großen Fahrer mit entsprechend passend eingestelltem Sitz finden nur noch Insassen bis zu einer Größe von rund 1,80 m genügend Beinfreiheit. Ab einer Körpergröße von 1,85 m wird es für den Kopf im Fond eng. Die sehr hohe Seitenlinie in Kombination mit den schmalen Fenstern und der geringen Innenbreite schränkt das Raumgefühl hinten merklich ein. Hinzukommend befinden sich direkt neben den Köpfen der Fondinsassen die C-Säulen.



Im Fond bietet der Wagen hinter einem 1,85 m großen Fahrer nur Mitfahrern bis 1,80 m ausreichende Beinfreiheit. Die Kopffreiheit ist ab 1,85 m Körpergröße limitiert. [Abb. ähnlich]

4,3 Innenraum-Variabilität

Für den Yaris werden keine Sitzvarianten angeboten, die Rückbank ist weder verschiebbar, noch lässt sich die Lehnenneigung einstellen.

⊖ Spärlich ist das Angebot an Ablagen. Zwar passen in die Türfächer sogar 1,5-l-Flaschen, aber in die aufklappbare Armlehne gehen nur sehr flache Gegenstände. Die darunter befindlichen Getränkehalter lassen sich zudem nur schwer

nutzen, da sie zum einen ungünstig liegen und zum anderen über keine Verstellung verfügen. Dadurch bieten sie nur für einige Getränkebehälter einen zuverlässigen Halt. Im Fond sieht es noch schlechter aus: In die kleinen Türfächer passen keine 1-l-Flaschen, Becherhalter gibt es generell nicht und auch nur eine Lehnentasche am Beifahrersitz hilft den Insassen Kleinkram bei der Fahrt zu verstauen. Immerhin sind Jackenhalter im Fond vorhanden.

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Der Yaris Hybrid verfügt über einfache Fahrwerkstechnik mit einer McPherson-Vorderachse inklusive Stabilisator und einer Verbundlenkerachse hinten. Die Abstimmung fällt insgesamt eher sportlich straff aus. Besonders Querfugen oder auch kurze Stöße kann insbesondere die Hinterachse nur mäßig

wegfedern. Gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten spricht die Federung etwas hölzern an und über Kopfsteinpflaster geht es holprig zu. Auf der Landstraße und Autobahn geht der Komfort in Ordnung, gelegentliches Stuckern bei höheren Geschwindigkeiten kann sich der Japaner aber nicht verkneifen.

3,3 Sitze

Der Fahrersitz ist in jedem Yaris in der Höhe einstellbar, der Beifahrersitz erst ab der Ausstattungslinie Business Edition - also auch beim getesteten Yaris Style PLUS. Eine Sitzflächenneigung ist generell nicht bestellbar, dafür aber hat immerhin der Fahrersitz eine 2-Wege-Lordosenstütze (ab Ausstattungslinie Style). Die tendenziell straff gepolsterten Sitze sind vorn körpergerecht gestaltet und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Auf der weder höhen- noch längs verstellbaren

Mittelarmlehne vorn kann man seinen Arm weich abstützen, in den Türen aber gibt es nur harte Oberflächen. Die Rückbank ist klassentypisch wenig konturiert, der Seitenhalt mäßig und eine Mittelarmlehne nicht vorhanden. Immerhin ist der Kniewinkel angenehm.

⊖ Die Gurte lassen sich nicht in der Höhe verstellen.

4,0 Innengeräusch

⊖ Nur wenn man mit dem Hybrid bei niedrigen Geschwindigkeiten vollelektrisch fährt, ist es im Innenraum angenehm leise - rein elektrisches Fahren ist aber nur für kurze Strecken möglich. Benötigt man etwas mehr Vortrieb, springt der Verbrenner an und ist dann akustisch sehr präsent, insbesondere unter Last. Seine Drehzahl und entsprechend das Geräuschniveau gehen etwa einher mit der Gaspedalstellung. Aber auch abseits des Antriebs ist der akustische Pegel für ein aktuelles Auto zu hoch. Bei höheren Geschwindigkeiten drängen sich Windgeräusche von den Seitenfenstern her

deutlich auf, können sich aber gegen die Kulisse des Antriebs nicht durchsetzen, welcher zum Erreichen dieses Tempos merklich zu Werke geht. Die sonstigen Fahrgeräusche tragen ihr Übriges bei: Umgebungs- und Abrollgeräusche sind deutlich wahrnehmbar, aufgeschleuderte Steinchen klimpern merklich in den mit Kunststoff ausgekleideten Radkästen und ab und an sind Knistergeräusche der Karosserie zu hören. Das hohe Geräuschniveau belegt auch die Messung bei Tempo 130 km/h - es sind 71,3 dB(A).

2,3 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig kommt der Yaris mit einer Klimaautomatik - ab der Ausstattungslinie Style hat diese sogar zwei Zonen und ionisiert die in den Innenraum strömende Luft. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen variieren: Fast,

Normal oder Eco. Eine Sitzheizung vorn sowie Lenkradheizung gibt es aufpreisfrei bereits ab der Ausstattungslinie Business Edition, die abgedunkelten Scheiben im Fond gehören eine Stufe höher ab Linie Teamplayer zum Serienumfang. Wer

morgens in ein bereits aufgeheiztes Auto steigen will: Im Zubehör lässt sich eine Standheizung für den Yaris bestellen.

⊖ Die Luftdüsen im Armaturenbrett ermöglichen keine getrennte Einstellung von Luftstrom und -intensität.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Der Hybridantrieb des Yaris besteht aus einem Dreizylinder-Benziner mit 1,5 l Hubraum und 92 PS sowie einem maximal 84 PS leistenden Elektromotor. Damit hat der bereits aus dem Vorgänger (vor der Überarbeitung) bekannte, aber insgesamt nur 116 PS leistende Antrieb ähnliche Eckdaten, wobei dessen E-Motor vier PS weniger leisten kann. Mithilfe der überarbeiteten Software zur Steuerung des Hybridantriebs konnten die Ingenieure die Gesamtleistung des Hybridsystems jedoch um zwölf Prozent auf 130 PS steigern. Das Drehmoment soll sogar über das gesamte Drehzahlband hinweg um 30 Prozent auf 185 Nm gestiegen sein, wodurch sich der Standardsprint von 0 auf 100 km/h um eine halbe Sekunde

verkürzt haben soll – der Hersteller gibt 9,2 Sekunden an. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung unter Volllast von 60 auf 100 km/h) schließt der Kleinwagen nach 6,7 s ab (mehr als eine Sekunde schneller als vorher). Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h braucht der Japaner 8,5 s und für das Einfädeln in den Verkehr (15 auf 30 km/h) vergehen flinke 1,3s - bei 175 km/h ist mit dem Vortrieb Schluss. Obwohl der Yaris passable Fahrleistungen liefert und sich auch flink bewegen lässt, kommt kein so richtiger Fahrspaß mit dem Hybridantrieb und dem stufenlosen Automatikgetriebe (CVT) auf. Die drei Fahrmodi (Eco, Power und Normal) können daran nichts wahrnehmbar ändern.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im rein elektrischen Betrieb werden keinerlei Vibrationen oder Störfrequenzen wahrgenommen, so können aber nur kurze Strecken zurückgelegt werden. Das Vibrationsverhalten des Dreizylinders geht trotz des technisch bedingt eher rauen Motorlaufs grundsätzlich in Ordnung, er überträgt insgesamt merkliche, aber nicht zu störende Vibrationen vorrangig an den Pedalen in den Innenraum. Im Leerlauf bei etwa 1.000 Touren schüttelt er sich schon etwas – in diesem Bereich

ist man aber nur selten, da ohne Lastabfrage üblicherweise der Verbrenner ausgeschaltet wird. Etwa 500 Touren weiter oben im Drehzahlband ist er dann etwas brummig – danach passt es. Der Antriebsstrang spricht Dank der elektrischen Unterstützung spontan auf Gasbefehle an. Die Kombination aus Benzinmotor und Elektromotor zieht den Yaris gleichmäßig voran, wobei ab 4.500 Touren der Vortrieb noch einmal zulegt.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Ein stufenloses Getriebe hat den Vorteil, dass es den Motor bei einer bestimmten Lastanforderung beständig im Drehzahlbereich mit der größten Effizienz halten kann. Gerade bei leistungsschwachen Fahrzeugen bedeutet dies aber, dass recht oft ungewohnt hohe Drehzahlen gewählt werden, was akustisch nicht immer ein Hochgenuss ist. Beim neuen Yaris mit seinem Hybridantrieb der fünften Generation bleibt dieses Verhalten im Rahmen, da man bis hin zu mittleren Gaspedalstellungen in nicht allzu hohen Drehzahlregionen unterwegs ist und zudem der Dreizylinder nicht besonders stark dröhnt - ohne aber unter Last besonders leise zu sein. Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, die Fahrstufen sind eindeutig beschriftet. Das Anfahren klappt sehr spontan und ruckfrei – auch fein mit dem Bremspedal dosierbares „Kriechen“, wie es bei zähem Verkehr notwendig

sein kann, lässt sich mit dem Yaris spielerisch leicht umsetzen. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch und ausgesprochen sanft der Verbrennungsmotor dazu. Rein elektrisch sind aber ohnehin nur kurze Strecken möglich. Für längere Bergabfahrten gibt es die B-Stellung, dann wird die Motorbremse zur Fahrzeugverzögerung genutzt. 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 – vorteilhaft beim zügigen Wenden. Eine Autohold-Funktion ist per Taste anwählbar, um das Auto im Stand ohne Bremspedal festzuhalten.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ In puncto Fahrstabilität kann der Japaner durch seine gutmütige Abstimmung überzeugen. Auf einen Lenkimpuls, wie er in Schrecksituationen auftreten kann, reagiert er souverän: Das Lenkrad pegelt sich rasch wieder ein und das ESP veranlasst dazu unterstützende Bremsimpulse. Die Aufbaubewegungen belaufen sich dabei auf einem merklichen, aber nicht störenden Niveau. Beim ADAC Ausweichtest gibt sich der Toyota sicher und stets gut beherrschbar. Lenkbefehlen folgt er gut, wobei beim Richtungswechsel das Heck zu Lastwechselreaktionen neigt. Das ESP sorgt hier aber rechtzeitig durch kurze und intensive Eingriffe für Kursstabilität, aber auch zusätzliche Aufbaubewegungen, die am Lenkrad dezent korrigiert werden

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung fühlt sich vor allem in der Mitte etwas teigig und gummiartig an, bietet deswegen hier recht wenig Rückmeldung. Trotz der leichten Klebetendenz lässt sich die Mittellage dennoch schemenhaft erfüllen. Um vom einen zum anderen Lenkansschlag zu kurbeln sind insgesamt

2,7 Bremse

Bei geringem Pedalweg rekuert der Yaris und lädt die Hybrid-Batterie. Bei stärkerer Pedalbetätigung greift die mechanische Bremse ins Geschehen ein - der Übergang ist recht

1,8 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheitsausstattung gibt der Yaris bereits in der Basisvariante ein gutes Bild ab – hier hat sich im Vergleich zum Vorgänger (vor der Überarbeitung) dennoch einiges getan. Das serienmäßige Safety Sense-System beinhaltet einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarner, welcher Fußgänger und Radfahrer erkennt. Darüber hinaus unterstützt ein Spurhalteassistent den Fahrer, genauso wie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Sogar eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ist serienmäßig, die sich nicht nur am vorausfahrenden Verkehr, sondern auch am aktuellen Geschwindigkeitslimit orientieren kann – hierzu ist noch eine Bestätigung per Lenkradtaste erforderlich. Der proaktive Fahrassistent erkennt Objekte in der eigenen Fahrspur und aktiviert dezent die Bremse beim schnellen Annähern, um Kollisionen zu vermeiden. Mit dem Spurverfolgungs-Assistenten zieht beim Yaris der aktuellen

müssen. Möchte man den Parcours möglichst flott durchfahren, ist das mit dem kleinen Japaner sehr gut möglich. Solange man unterhalb der Eingriffsschwelle des ESPs bleibt, lässt sich das leicht werdende Heck gut nutzen. Übertriebt man es, sorgt das ESP für einen deutlichen Tempoabbau. In langgezogenen Kurven bleibt der Yaris lange neutral und lässt sich kaum Lastwechselreaktionen entlocken; im Grenzbereich untersteuert er schließlich und baut damit sicher Tempo ab. Ansonsten ist der Yaris im Alltag ein entspannter Begleiter, auch Spurrinnen stören den Geradeauslauf kaum und bei der Traktion hat er keine übermäßigen Schwierigkeiten trotz des Frontantriebs.

2,8 Umdrehungen nötig. Damit ist der Yaris zwar nicht übermäßig direkt übersetzt, aber dennoch passt die Übersetzung gut und er lässt sich auf kurvigen Landstraßen zielgenau bewegen.

harmonisch. Das Bremssystem spricht gut an und lässt sich angenehm dosieren. Ein Bremsweg von 35,7 m aus Tempo 100 bis zum Stillstand ist aber verbesserungswürdig.

Generation serienmäßig Teilautonomie ein. Sofern kein Blinker aktiviert ist und man sich im Geschwindigkeitsbereich zwischen 40 und 80 km/h befindet, kann der Toyota bei plötzlich notwendigen Ausweichmanövern beim Lenken unterstützen. Für den Fall, dass der Fahrer das Bewusstsein verliert bzw. nicht mehr reagiert, bremst der Notfallassistent den Yaris automatisch auf der aktuellen Fahrspur bis zum Stillstand ab. Serienmäßig kommt der Japaner mit einer Frontkamera sowie Radar unterhalb des Emblems an der Fahrzeugfront. Ordert man das Style Safety-Paket (Serie nur bei der Ausstattungsline Style), gibt es im Heck auch noch seitlich Radarsensoren. Damit kann der Yaris den rückwärtigen Verkehr auf bis zu 60 m Distanz beobachten und den Spurwechsel über entsprechende Warnungen unterstützen. Außerdem werden die Radarsensoren im Stillstand dazu genutzt, aussteigende Personen beim Öffnen der Türen zu

warnen, sofern sich Radfahrer oder andere Fahrzeuge von hinten (bis zu 45 m) nähern. Wenn Aktualisierungen für die Fahrerassistenzsysteme zur Verfügung stehen, lassen sich diese nach Bestätigung OTA (over-the-air) automatisch aufspielen. Eine Reifendruckkontrolle ist sogar als direkt messendes System serienmäßig mit an Bord. Selten in der Kleinwagenklasse: Der Yaris hat gegen Aufpreis ein farbig darstellendes Head-up-Display verbaut, das direkt in die Frontscheibe projiziert.

⊖ Das Ausschalten bzw. Konfigurieren der Assistenten erfolgt müßig über die Lenkradtasten und das Instrumenten-Display.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Yaris fünf Sterne (Test 09/2020, Stand 09/2023) bei der Insassensicherheit. Im September 2023 (kurz vor der aktuell verfügbaren Modellüberarbeitung) erfolgte die letzte Prüfung der Ergebnisse. Bei der Überarbeitung des Yaris hielten Ergänzungen im Bereich der aktiven Sicherheit Einzug, entsprechend ist davon auszugehen, dass das gute Ergebnis (86 %) bei der passiven Insassensicherheit seine Gültigkeit behält. Der Kleinwagen besitzt Front- und Seitenairbags vorn, sogar einen Centerbag zwischen Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Vorn und hinten haben die Gurte sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer. Die Kopfstützen lassen sich vorn für Fahrer bis zu einer Größe von 1,95 m und hinten für Passagiere bis knapp 1,70 m herausziehen. Wenn der Yaris in einem Unfall verwickelt war, bremst er selbstständig bis in den Stillstand, um die Folgen möglicher Sekundärkollisionen zu vermeiden.

⊖ Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden in einer Kombitasche untergebracht und können dadurch im Notfall nicht schnell genug greifbar sein, beispielsweise bei voll beladenem Ladeabteil. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung. Die mittlere Kopfstütze im Fond kann nicht so weit herausgezogen werden wie die äußeren beiden und bietet damit nur eingeschränkten Schutz.

2,5 Kindersicherheit

⊕ 81 Prozent der möglichen Punkte erreicht der Yaris im Crashtest nach NCAP-Norm in der Kategorie Kindersicherheit. Da sich der Beifahrerairbag per Schlüsselschalter deaktivieren lässt, sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz zulässig. Der Einbau von etwas breiteren Kindersitzen könnte aber aufgrund der kräftig konturierten Seitenwangen schwierig sein. Auf den äußeren Fondplätzen ist die Montage mit Isofix-System samt i-Size-Kennung

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | nicht erhältlich |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbremssystem | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | Serie |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Serie |
|  | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | Option |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | Serie |
|  | Autobahn-/Stauassistent | Serie |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Serie |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Option |
|  | Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistent | Serie |
|  | Notfallassistent | Serie |
|  | Ausstiegswarnung | Option |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head-up-Display | Option |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie/nicht erhältlich |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie (direkt messend) |

problemlos möglich. Die Kindersitze können aber auch ohne Weiteres mit den Gurten verzurrt werden. Unabhängig von der Befestigungsart gilt: Hohe Kindersitze können hinten außen seitlich am Dach anstehen. Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf anzuraten.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen ist auch von Kinderhänden leicht bedienbar. Auf dem mittleren Rücksitzplatz sind Kindersitze zwar laut Bedienungsanleitung zugelassen, die Gurtanlenkpunkte sind aber ungünstig positioniert. Ob des Fahrzeugformats lassen sich bei einer auf der Rückbank installierten Babyschale die vorderen Sitze nur noch eingeschränkt nach hinten schieben.

2,6 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erhält der Yaris 78 Prozent der möglichen Punkte im Crashtest nach NCAP-Norm. Vor allem die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko für

Fußgänger. Der Notbremsassistent erkennt im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 80 km/h Fußgänger und Radfahrer, was Unfälle gleich ganz verhindern kann.

1,6 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO₂

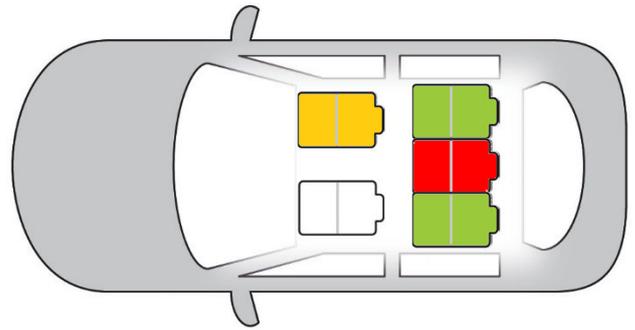
⊕ Im Ecotest ist die Vorstellung des Yaris Hybrid überzeugend. Der Toyota erreicht mit seinem Antriebskonzept dank einer CO₂-Bilanz von 129 g/km (zwei Gramm mehr als vor der Überarbeitung mit dem 14 PS schwächeren Antrieb) 40 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Ein Durchschnittsverbrauch von 4,9 Litern Super auf 100 Kilometern (plus 0,2 Liter mit dem neuen Antrieb) kann sich durchaus sehen lassen. Besonders innerorts kann der Hybrid seine Vorteile ausspielen. Hier konsumiert der kleine Toyota lediglich 3,6 l/100 km (plus 0,2 l). Außerorts verbraucht der Hybrid immer noch gute 4,3 l/100 km und auf der Autobahn stieg der Verbrauch um 0,3 l auf trotzdem noch ordentliche 6,7 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Yaris Hybrid überzeugt auch in diesem Kapitel. Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchweg gering, der Lohn: 49 von 50 möglichen Punkten. In der Summe bringt es der Yaris auf gute 89 Punkte und verpasst damit nur knapp um einen

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

1,6

UMWELT/ECOTEST

2,0

Verbrauch/CO₂

Verbrauch

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

| | | | |
|-------------------|-----|------|------|
| Stadt-Kurzstrecke | 3,6 | | |
| Durchschnitt | | 6,0D | 7,7B |
| Landstraße | 4,3 | | |
| Durchschnitt | | 4,8D | 5,6B |
| Autobahn | 6,7 | | |
| Durchschnitt | | 6,6D | 7,6B |
| Gesamtverbrauch | 4,9 | | |
| Durchschnitt | | 5,5D | 6,5B |

Zähler die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest. Auch die Straßenmessungen (RDE) bestätigen das gute Resultat des Prüfstandtests.

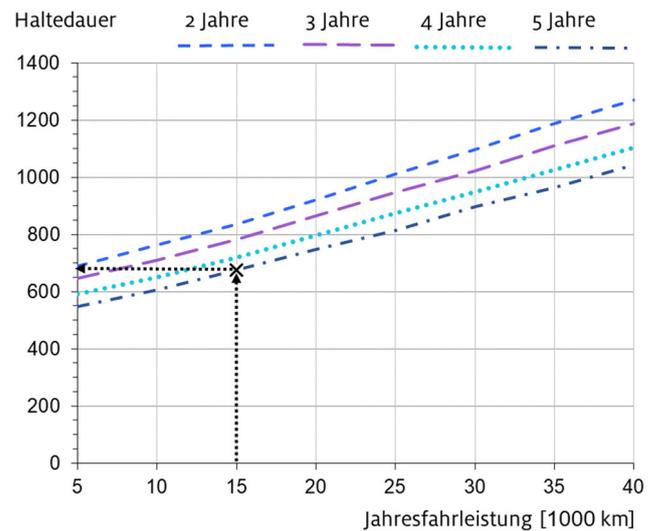
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Den Yaris gibt es nur noch als Hybrid. Für die Basis mit dem 116-PS-Antrieb verlangt Toyota bereits stramme 25.500 Euro – dafür ist die Grundausstattung ordentlich. Ab Ausstattungslinie Style ist ausschließlich der 130-PS-Antrieb verfügbar. Für den getesteten Yaris in der Ausstattungslinie Style Plus werden mindestens 31.900 Euro fällig, happig für einen Kleinwagen. Der Testwagenpreis liegt sogar bei 34.090 Euro. Dieser beinhaltet zusätzlich u. a. das empfehlenswerte Style-Safety-Paket für 950 Euro inklusive Einparkensensoren und Heckradar sowie das Infotainment-Paket für 1.150 Euro mit Premium-Soundsystem und Head-up-Display. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt bescheidene 30 Euro, zudem kommen die Versicherungseinstufungen nicht sehr teuer. Drei Jahre oder 100.000 km Garantie gibt Toyota auf den Yaris, wobei es im ersten Jahre keine Kilometerbeschränkung gibt. Zwölf Jahre geben die Japaner gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Darüber hinaus gibt Toyota fünf Jahre Garantie auf die Hybrid-Hauptsystemkomponenten (u. a. Batterie und Steuergeräte). Wer seinen Yaris jährlich für die Inspektion zu Toyota schafft, verlängert die Garantie jedes Mal um ein weiteres Jahr, bis zu einem Fahrzeugalter von maximal 15 Jahren bzw. 250.000 km Laufleistung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 675 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Yaris 1.5 Hybrid 116 CVT | Yaris 1.5 Hybrid 130 CVT |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/1490 | 3/1490 |
| Leistung [kW (PS)] | 85 (116) | 96 (130) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | n.b./3600 | n.b./3600 |
| 0-100 km/h [s] | 9,7 | 9,2 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 175 | 175 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 3,8 S | 4,2 S |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP) | 87 | 95 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 19/20/21 | 19/20/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 30 | 30 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 596 | 682 |
| Preis [Euro] | 25.500 | 32.500 |

Aufbau

| | | |
|-----------------|-----------------------------|-------------------|
| ST = Stufenheck | KT = Kleintransporter | KB = Kombi |
| SR = Schrägheck | HKB = Hochdachkombi | GR = Van |
| CP = Coupe | TR = Transporter | GE = Geländewagen |
| C = Cabriolet | BU = Bus | PK = Pick-Up |
| RO = Roadster | SUV = Sport Utility Vehicle | |

Versicherung

| |
|-------------------|
| KH = KFZ-Haftpfl. |
| VK = Vollkasko |
| TK = Teilkasko |

Kraftstoff

| | |
|------------------|-----------------|
| N = Normalbenzin | FG = Flüssiggas |
| S = Superbenzin | G = Erdgas |
| SP = SuperPlus | E = Strom |
| D = Diesel | |

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

| | |
|---|------------------------------|
| Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]* | 4,2 |
| Nutzwert pro Tonne Leergewicht | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Sitzplätze • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] • Dachlast/Anhängelast [kg] | 3,9 211/483/789 43/388 |
| Benötigte Verkehrsfläche [m ²] | 6,88 |
| Herstellungsland | Frankreich |
| Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]** | 60 |
| Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]** | 149 |

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

| | |
|--|----------------------------------|
| 3-Zylinder Hmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6e (WLTP) 36EA, Otto-Partikelfilter | |
| Hubraum | 1.490 ccm |
| Leistung | 96 kW/130 PS bei 5.500 1/min |
| Maximales Drehmoment | n.b. Nm bei 3.600 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | stufenloses Automatikgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 175 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,2 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 4,2 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 95 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | - |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 205/45 R17W |
| Länge/Breite/Höhe | 3.940/1.745/1.500 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.090/525 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 286/935 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 450/450 kg |
| Stützlast/Dachlast | 50/50 kg |
| Tankinhalt | 36 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre |
| Produktion | Frankreich, Onnaing |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 6,7 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.200 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,7 m |
| Reifengröße Testwagen | 205/45 R17 84W |
| Reifenmarke Testwagen | Bridgestone Ecopia EP150 |
| Wendekreis links/rechts | 10,9/11,1 m |
| Ecotest-Verbrauch | 4,9 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 3,6/4,3/6,7 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 111 g/km (WTW* 129 g/km) |
| Reichweite | 735 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 71,3 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.020 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.160/455 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 245/560/915 l |

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 113 Euro | Werkstattkosten | 64 Euro |
| Fixkosten | 147 Euro | Wertverlust | 351 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 675 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 30 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/20/21 | | |
| Basispreis Yaris 1.5 Hybrid 130 Style PLUS CVT | 31.900 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 14.02.2024 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 34.090 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 8.372 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Adaptives Fahrwerk | - |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent (statisch) | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 950 Euro° (Paket) |
| Parkenassistent | - |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie/- |
| Head-up-Display | 1.150 Euro° (Paket) |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|-------------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | 950 Euro° (Paket) |

INNEN

| | |
|---|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen) | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/- |
| Lenkradheizung | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|------------|
| Anhängerkupplung | Zubehör |
| Metalllackierung | Serie |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/650 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: August 2025
Test und Text: Willy Roßmeier