



Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid 130 Teamplayer CVT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (96 kW/130 PS)

SUVs haben unter Umweltaspekten keinen besonders guten Ruf. Zu groß, zu schwer, zu hoher Verbrauch – das sind nur drei der klassischen Vorwürfe gegen diese erfolgreiche Fahrzeuggattung. Der Yaris Cross von Toyota zeigt, dass man die üblichen Kritikpunkte nicht bedienen muss und trotzdem die Vorteile bieten kann, welche SUVs so beliebt unter den Autofahrern machen. Der Japaner ist kompakt (Länge unter 4,20 m), er ist recht leicht (gut 1,2 t Leergewicht) und lässt sich sparsam bewegen (unter 5 l/100 km im ADAC Ecotest). Trotzdem kann er mit bequemem Zustieg vor allem vorn punkten und bietet einen besseren Überblick auf den Verkehr als ein klassischer Kleinwagen. Allerdings darf man über die praktischen Aspekte hinaus an den Innenraum nicht zu hohe Ansprüche stellen – er ist zweifellos solide verarbeitet, aber nicht übermäßig veredelt. Wer mehr Noblesse möchte, sollte sich den Lexus LBX anschauen, der letztlich ein auf Luxus getrimmter Yaris Cross ist. Im Toyota dagegen blickt man auf weitgehend harte Kunststoffe, was an den meisten Stellen in erster Linie Geschmackssache ist. Wirklich störend sind aber die harten Armauflagen in allen Türen, die im ansonsten bequemen Auto leider sehr störend sind. Der Hybridantrieb hat ebenfalls Licht und Schatten. Einerseits ist er ausreichend kräftig, andererseits unter Last leidlich laut. Das Hybridsystem ist mit dem Facelift etwas kräftiger, aber trotzdem sparsamer geworden – Verbräuche deutlich unter 5 l, innerorts teilweise unter 4 l pro 100 km in einem SUV demonstrieren die hohe Effizienz des Antriebs. Dabei ist der Yaris Cross nicht nur für einen Kleinwagen alles andere als eine Verzichtserklärung. Im Gegenteil, er ist üppig ausgestattet mit zahlreichen Komfort- und Sicherheitsassistenten. Mit Preisen deutlich über 30.000 Euro ist er aber auch kein Sonderangebot mehr. Mit den zahlreichen Einstellmöglichkeiten der Systeme muss man erstmal zurechtkommen, teilweise ist die Bedienung reichlich umständlich. Es gibt aber auch Lichtblicke wie die separate Klimabedieneinheit, die sogar noch auf mechanische Tasten und Drehregler setzt. Leider muss der Yaris Cross jährlich zur Inspektion, was für Wenigfahrer ungünstig ist. Aber Toyota gibt im Anschluss an die dreijährige Herstellergarantie nach jeder Inspektion wieder zwölf Monate Garantie (bis 15 Jahre bzw. 250.000 km), was die Aufwände und Kosten relativiert. Ungewöhnlich günstig für die heutige Zeit fällt die Versicherungseinstufung aus – hier wirkt sich positiv aus, dass Toyota schon viele Jahre genau auf die Wartungs- und Reparaturaufwände achtet und diese möglichst gering zu halten versucht.

Konkurrenten: u.a. Citroen C3 Aircross, Opel Crossland, Peugeot 2008, Seat Arona, VW T-Cross.

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

- +** angemessenes Platzangebot vorn und im Kofferraum, sparsam und sauber, sicheres Fahrwerk, umfangreiche Komfort- und Assistenzausstattung
- Rückbank mit mäßigem Platzangebot, geringe Anhängelast, schlechte Rundumsicht, Parksensoren kosten extra

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,5 Verarbeitung

Bis auf die teils recht groben Spaltmaße ist die Karosserie des Yaris Cross ordentlich verarbeitet. Hauptsächlich an den Materialien hat Toyota aber gespart. So ist etwa der Kofferraum nicht komplett mit Stoff oder Filz ausgeschlagen, sondern von kratzempfindlichen Kunststoffwänden umgeben. Im Fahrgastraum das gleiche Bild: Zwar scheppert nichts, die Materialien sind jedoch fast durchgehend hart. Es dominieren große, eher triste Kunststoffflächen. Allein auf der Oberseite des Armaturenbretts ertasten die Fingerkuppen stellenweise geschäumten Kunststoff. Klavierlackflächen und zahlreiche Umrandungen in Metalloptik sorgen jedoch dafür, dass das Interieur

3,3 Alltagstauglichkeit

Der Yaris Cross verfügt mit nur 36 l über einen ziemlich kleinen Benzintank. Setzt man den günstigen Ecotest-Verbrauch von 4,9 l Super auf 100 Kilometer an, ergibt sich damit trotzdem eine ansehnliche theoretische Reichweite von 735 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei angemessenen 462 kg – immerhin handelt es sich hier um einen Kleinwagen mit überschaubarem Platz auf der Rückbank. Fahren vier Erwachsene mit, können sie trotzdem noch einiges an Gepäck mitnehmen. Praktische Dachschienen sind Serie, an ihnen lässt sich ein Gepäckträger einfacher montieren; in der Summe sind Dachlasten bis 60 kg erlaubt. Mit 4,18 m Länge und 2,03 m Breite (inkl. Außenspiegel) ist der Yaris Cross angenehm kompakt. In engen Innenstädten kommt man damit gut zurecht, auch weil der Wendekreis mit 11,3 m nicht zu groß

3,5 Licht und Sicht

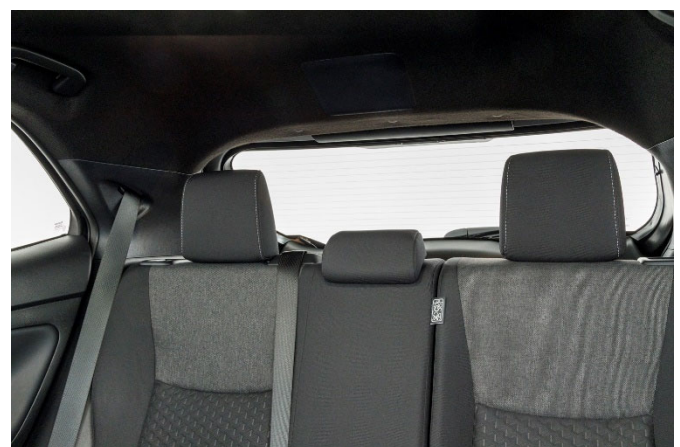
Die kompakte Karosserie des Yaris Cross lässt sich gut abschätzen. Serienmäßig gibt es aber nur eine Rückfahrkamera. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist den höheren Ausstattungen vorbehalten, ebenso der Parkassistent. Gegen Aufpreis erhält man nur die klassischen Parksensoren an Front und Heck. Der Yaris Cross in Teamplayer-Ausstattung ist mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das Lichtsystem bietet eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung, auch wenn das Fernlicht etwas heller leuchten dürfte. Der serienmäßige Fernlichtassistent blendet bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Fahrzeugen automatisch ab und danach wieder auf. Auf ein Abbiege- oder Kurvenlicht muss man verzichten, wie auch auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Auch gilt es, die Leuchtweitenregulierung der Scheinwerfer manuell zu betätigen, weil die automatische Regelung den Matrix-LED-Scheinwerfern in den höheren Ausstattungslinien vorbehalten ist. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion wie in dieser Klasse üblich nicht erhältlich.

insgesamt durchaus ansehnlich wirkt. Enttäuschend sind allerdings der billig wirkende Dachhimmel und die Türeinlagen, die aufgrund der Stoffoptik zwar ansprechend aussehen, jedoch einfach nur hart sind.

⊖ Vielleicht praktisch und günstig, aber nicht schön: Der hintere Abschlepphaken ist fest verbaut und schaut deutlich sichtbar unter der Heckschürze hervor, weil er im Gegensatz zur dunklen Karosserie hell lackiert ist. Die Motorhaube wird lediglich über einen umständlichen Metallstab offengehalten.

ausfällt. Die Anhängelast ist bei einem Anhänger mit eigener Bremse auf mickrige 750 kg beschränkt, ungebremste Anhänger dürfen sogar nur 550 kg wiegen – das ist sehr wenig und reicht bestenfalls für einen Baumarktanhänger. Die Stützlast darf aber bis 75 kg betragen, und so kann man immerhin einen Fahrradträger selbst mit zwei schweren Pedelecs anbauen. Serienmäßig gibt es nur ein Reifenreparaturset, das lediglich bei kleinen Beschädigungen helfen kann. Gegen Aufpreis erhält man über das Zubehörprogramm ein Notrad sowie Wagenheber und Radmutternschlüssel.

⊖ Der Tankstutzen ist recht breit und besitzt überdies keine Klappe innen, so dass man den Tank versehentlich mit Dieselmotorkraftstoff befüllen kann.



Die Sicht nach hinten ist durch die breiten C-Säulen und nicht klappbare Fondkopfstützen eingeschränkt.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Japaner lediglich mit der Note ausreichend ab: Verantwortlich dafür ist vor allem die schlechte Sicht nach hinten, da die C-Säulen breit und die großen äußeren Fondkopfstützen die Sicht nach hinten

einschränken. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Die Außenspiegel müssen ohne zusätzliche asphärische Bereiche auskommen, die den toten Winkel verkleinern

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Serienmäßig ist der Yaris Cross Teamplayer mit einem schlüssellosen Entriegelungssystem (Smart-Key) mit Sensoren an den Türgriffen vorn und der Heckklappe ausgestattet. Der Kleinwagen ermöglicht mit seinen angesichts der Fahrzeugklasse recht großen Türausschnitten vorn und den in guter Höhe positionierten Sitzen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen befinden sich in der untersten Sitzstellung 51 cm über der Straße und damit in sehr angenehmer Höhe. Lediglich der vergleichsweise hohe Schweller stört etwas. Hinten sind die Türen kleiner und der Türausschnitt ist im Fußbereich recht schmal, aber dennoch muss man sich nicht in den Fond einfädeln, sondern kommt 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 Reichweitenverlängerer überlisten und das Auto so öffnen und starten. Weiterführende Infos unter adac.de/keyless.

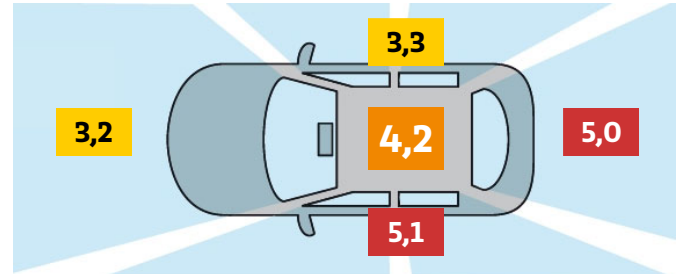
3,0 Kofferraum-Volumen

Mit variablem Ladeboden in unterer Position fasst der Kofferraum unter der Abdeckung 330 l. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, finden 445 l oder sieben handelsübliche Getränkeboxen darin Platz. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterkante 665 l und bis unter das Dach 1.090 l verstauen. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 70 l des Laderaums nach unten abtrennen. Unter dem Kofferraumboden befindet sich noch ein kleiner Stauraum mit einem Volumen von 15 l.

würden. Beim Testwagen haben ab etwa 100 km/h beide Spiegelgläser durch den Fahrtwind zu zittern begonnen, wodurch das Bild unscharf wird.

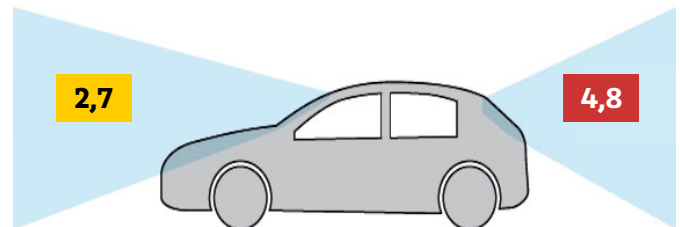
Rundumsicht

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.

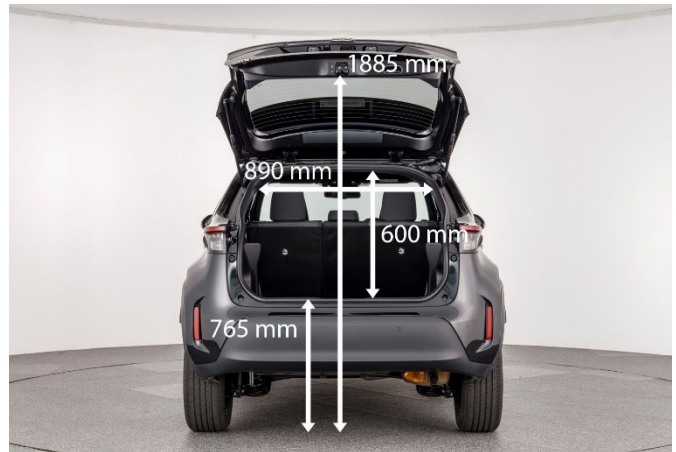


Das Kofferraumvolumen beträgt 330 bis maximal 1.090 Liter, inklusive eines variablen Ladebodens.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich unkompliziert öffnen und schließen, allerdings nur manuell betätigt - deren elektrischer Antrieb bleibt den höheren Ausstattungslinien vorbehalten. Daher lässt sich die Öffnung auch nicht mit einem angedeuteten "Fußkick" auslösen oder die Öffnungshöhe begrenzen. Hinter bzw. unter der geöffneten Kofferraumklappe können selbst über 1,90 m große Menschen problemlos aufrecht stehen und brauchen sich nicht wegen einer eventuellen Kopfnuss Sorgen machen, weil die Klappe weit genug nach oben schwingt. Das Ladeabteil selbst ist recht schmal und nicht besonders tief, was den Transport sperriger Gegenstände erschwert. Befindet sich der Ladeboden in der oberen Position, muss beim Ausladen lediglich eine fünf Zentimeter hohe Stufe überwunden werden. In der unteren Position ist die Stufe 17 cm hoch.

⊖ Die Ladekante ist mit einer Höhe von 77 cm ziemlich hoch geraten und erschwert damit das Be- und Entladen. Mit nur einer kleinen Lampe links ist der Kofferraum zu schwach ausgeleuchtet. Eine Steckdose gibt es im Gepäckabteil gar



Die manuelle Heckklappe öffnet bis knapp 1,90 m Stehhöhe. Schweres Gepäck muss über die Ladekante von gut 76 cm gebracht werden.

nicht. Die "Hutablage" besteht aus einem dünnen Stoff und ist dadurch weder wertig noch stabil.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand umklappen, allerdings nur asymmetrisch geteilt - eine dreigeteilte Rückbank gibt es erst ab der Style-Ausstattung. Sind die Vordersitze weit hinten, muss man zusätzlich die Fondkopfstützen vorher entfernen. Neben dem Stauraum unter dem

Kofferraumboden gibt es im Kofferraum an den Seiten zwei Staufächer für kleinere Gegenstände.

⊖ Taschenhaken sucht man vergeblich, ebenso Verzurrösen - an deren Stellen sieht man lediglich kleine runde Kunststoffabdeckungen.

2,8 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Armaturenbrett ist übersichtlich gestaltet und in weiten Teilen an das Cockpit des klassischen Toyota Yaris angelehnt. Viele Funktionen werden über das 10,5 Zoll große Zentralsdisplay gesteuert, das erfreulicherweise noch über einen Drehknopf als Lautstärkereger verfügt. Die Direktwahltasten, z.B. für Navigation oder Radio, sind jetzt zwar ins Display gewandert, dort aber am linken Rand dauerhaft eingeblendet. Der Yaris Cross verfügt nicht nur über eine separate Klimabedieneinheit, sie setzt sogar noch auf mechanische Tasten und Drehregler - günstig für eine unkomplizierte Bedienung. Das Kombiinstrument ist im mittleren Bereich als TFT-Display ausgeführt, links und rechts werden Tankinhalt und die Motor-kühlmitteltemperatur über einfache, nicht variable Grafiken angezeigt; ab der Style-Ausstattung wird ein großes Instrumentendisplay verbaut, das mehr Inhalte gleichzeitig anzeigen kann. Bedienen lässt sich der kleine Toyota gut, die Funktionen des Alltags sind über gut beschriftete Schalter und Tasten schnell erreichbar. Nur wenn es um Navigation, Multimedia oder Detail Einstellungen geht, muss man sich entweder durch



Das Cockpit kombiniert eine physische Klimasteuerung mit einem 10,5-Zoll-Zentralsdisplay.

das teils mäßig intuitive Touchscreenmenü hangeln oder per Lenkradtasten durch das Kombiinstrument klicken. Grundsätzlich sind manche Menüpunkte noch dazu nicht besonders

gut ausgedrückt oder abgekürzt beziehungsweise mehr oder weniger haarsträubend ins Deutsche übersetzt.

⊖ Kritik verdient die Schaltergruppe (u. a. für Fernlicht-assistent und Lenkradheizung) links unterhalb des Lenkrads, da diese ungünstig tief und nicht im Sichtfeld des Fahrers

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Schon in der mittleren Ausstattungslinie Teamplayer ist der Yaris Cross im Multimediabereich weitgehend mit allem ausgestattet, was es für das Modell von Toyota gibt. Lediglich das JBL-Soundsystem mit acht Lautsprechern ist nicht verfügbar. Aber die serienmäßigen sechs Lautsprecher liefern auch schon einen annehmbaren Sound im kleinen SUV. Ein Radio (inkl. DAB+), Apple CarPlay und Android Auto (jeweils kabellose Anbindung möglich) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem mit cloudbasierter Routenberechnung liefert Toyota mit. Die integrierte Sprachsteuerung versteht auch freie Formulierungen und berücksichtigt, von welchem Platz die

untergebracht sind. Darüber hinaus muss die zweite Sitzreihe ohne explizite Deckenleuchten auskommen, weil es nur eine zentrale Leuchte auf Höhe der Vordersitzlehnen am Dachhimmel gibt.

Order kommt - praktisch, wenn beispielsweise der Beifahrer den Befehl zum Fensteröffnen gibt. Toyota verbaut zwei USB-C-Anschlüsse vorn, zudem gibt es eine 12-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale (Option) in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Over-the-Air-Updates sind möglich, bei Bedarf neben dem Funkmodul auch über das integrierte WLAN-Modul. So lassen sich Basisfunktionen wie die Zentralverriegelung über die Toyota-App bedienen. Nutzerprofile können angelegt und Fahrzeugeinstellungen zugewiesen werden - praktisch, wenn mehrere Personen den Yaris Cross nutzen und individuelle Einstellungen haben möchten.

2,6 Raumangebot vorn

Nicht nur für ein Kleinwagen-SUV bietet der Yaris Cross in der ersten Reihe ein ausreichend großzügiges Platzangebot. Bis knapp 1,90 m große Menschen können die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für deutlich über zwei Meter große Menschen reichen. Die Innenbreite fällt

Kleinwagen-typisch nicht sonderlich großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird durch den schwarzen Dachhimmel, das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die hohe Seitenlinie der Karosserie geschmälert. Ein Panoramaglasdach gibt es nur für die Style Plus-Ausstattung.

3,6 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für rund 1,80 m große Personen aus - die kompakten Ausmaße des Yaris Cross schlagen vor allem hier durch, auch weil das Gepäckabteil vergleichsweise groß ausfällt. Viel mehr Kopffreiheit gibt es jedoch ebenfalls nicht, ab einer Größe von etwas über 1,85 m würde man den Dachhimmel ohnehin berühren. Das Raumgefühl ist lediglich passabel, wofür neben dem dunklen Dachhimmel die hohe Seiten- und die niedrige Dachlinie sowie die neben dem Kopf verlaufende C-Säule verantwortlich sind.

3,8 Innenraum-Variabilität

Für den Yaris Cross werden keine Sitzvarianten angeboten. Die Rückbank ist weder verschiebbar noch lässt sich die Lehnenneigung einstellen. Vor allem im Fond gibt es kaum brauchbare Ablagen. Während man vorn zumindest noch Türfächer samt Flaschenhalter, Becherhalter sowie eine Ablage in der Mittelkonsole findet, gibt es hinten nur kleine Türfächer (aufgrund



Für Passagiere ab ca. 1,80 m Körpergröße wird es hinten bei Bein- und Kopffreiheit eng.

ihrer runden Form könnten sie auch Becher halten). Aber nicht mal Lehnentaschen verbaut Toyota noch, ebenso wenig eine Mittelarmlehne und explizite Becherhalter. Dafür gibt es praktische Jackenhalter. Das Handschuhfach ist klein und weder beleuchtet noch abschließbar oder klimatisierbar.

3,1 KOMFORT

2,9 Federung

Der Yaris Cross verfügt über eine im Kleinwagensegment übliche, einfach gehaltene Fahrwerkskonstruktion mit Verbundlenker-Hinterachse. Damit kann er für ein Kleinwagen-SUV ordentlichen Fahrwerkskomfort erzielen. Innerorts, gerade bei langsamen Geschwindigkeiten, wäre mehr Feingefühl beim Ansprechen schön - ausgeprägte Bodenwellen spüren die Insassen recht deutlich. Mit zunehmender Geschwindigkeit werden die Unebenheiten besser absorbiert. Die Vorderachse federt etwas nachgiebiger als die Hinterachse, die aber

wiederum nicht wirklich bockig reagiert, sondern nur eben straffer. Je schlechter die Straße, desto besser kann das Fahrwerk sein Absorptionsvermögen zeigen. Für ein Standard-Fahrwerk bietet es einen guten Gesamtkomfort; der etwas größere Federweg im Vergleich zu einem normalen Kleinwagen ist fühlbar. Auf der Autobahn sind lange Strecken kein Problem, Querfugen wie auch Bodenwellen werden willig geschluckt, Nachschwingen tritt kaum auf.

3,3 Sitze

Der Fahrer- und Beifahrersitz kann man im Yaris Cross in der getesteten Ausstattung in der Höhe einstellen. Die Sitzflächenneigung ist nicht variierbar, Lordosenstützen gibt es nicht. Die tendenziell straff gepolsterten Sitze sind vorn körpergerecht gestaltet und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Auf der nicht verstellbaren Mittelarmlehne kann man vorn seinen Arm weich abstützen, in den Türen aber gibt es nur harte Oberflächen. Die Einstellung der Sitzlehnen vorn ist nur über einen

kleinen Hebel und in der vorgegebenen Rasterung möglich - unter Umständen passt das nicht für jede Statur und ist damit suboptimal. Die Rückbank ist klassentypisch wenig konturiert, der Seitenhalt mäßig. Immerhin ist der Kniewinkel SUV-typisch recht angenehm.

⊖ Die Gurte lassen sich nicht in der Höhe verstellen.

3,5 Innengeräusch

Der Dreizylinder dröhnt zwar weniger als die früheren 1,8-l-Vierzylinder - laut ist der Benzinmotor im Yaris Cross aber trotzdem schon ab mittleren Drehzahlen. Und weil der Saugmotor trotz seines respektablen Hubraums von 1,5 Litern aufgrund des Verbrennungsmodus (Atkinson-Zyklus) für ein angemessenes Drehmoment höhere Drehzahlen als ein Turbomotor braucht, bekommt man ihn häufig deutlich zu hören. Bei niedrigen Drehzahlen ist der Motor leise, bei mittleren Drehzahlen kernig

grummelnd und bei hohen Drehzahlen dann ein akustischer Rabauke mit seinem charakteristischen Dreizylindersound. Der Kontrast zu den kurzen, rein elektrisch gefahrenen Streckenabschnitten ist umso größer. Windgeräusche sind spätestens ab 130 km/h deutlich zu hören und fallen explizit auf. Die allgemeinen Fahrgeräusche sind auch nicht gerade gering. Bei 130 km/h haben wir einen recht hohen Geräuschpegel von 69,8 dB(A) im Innenraum gemessen.

3,1 Klimatisierung

⊕ Eine Einzonen-Klimaautomatik ist im Yaris Cross Teamplayer Serie, die Zweizonen-Variante den höheren Ausstattungen vorbehalten. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Zusätzlich gibt es einen Eco-Modus, in dem die Lüfterdrehzahl und die Kühlleistung des Klimakompressors reduziert werden. Für die Rückbank gibt es nur Luftdüsen im Fußraum - besser als nichts, aber für eine angemessene Klimatisierung der

Rücksitze zu wenig. Die Lenkradheizung wie auch die Sitzheizung vorn kosten Aufpreis. Für die Rücksitze ist eine Heizung nicht erhältlich. Auch Sitzlüftung allgemein ist nicht verfügbar. Extra getönte hintere Scheiben bringt die Teamplayer-Variante serienmäßig mit.

⊖ Die Luftmengen lassen sich an den Lüftungsdüsen nicht unabhängig von der Ausströmungsrichtung einstellen.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Für den Yaris Cross gibt es nur den bekannten Toyota-Hybridantrieb mit Dreizylinder-Benziner, diesen aber in zwei Leistungsstufen. Die Systemleistung beträgt entweder 116 PS oder

wie im Falle des Testwagens 130 PS. Bei der ebenfalls angebotenen Allradvariante ändert sich die Gesamtleistung nicht, es steigen nur etwas der Verbrauch und das Gewicht. Gleichzeitig

reduziert sich das Kofferraumvolumen. Für Beschleunigung und Endgeschwindigkeit sowie Anhängelasten weist Toyota keine abweichenden Werte aus, egal ob Front- oder Allradantrieb. So erscheint die getestete Frontantriebsvariante die sinnvollere zu sein. Immerhin liefert der Hybridantrieb eine Systemleistung von 130 PS und ein maximales Drehmoment von 185 Nm. Damit verspricht Toyota eine Beschleunigung von 0

auf 100 km/h in 10,7 s und eine abgeriegelte Höchstgeschwindigkeiten von 170 km/h. Die ADAC Messungen zeigen, dass der Antrieb für den Alltag völlig ausreicht. Denn los gehts von 15 auf 30 km/h in knapp 1,4 s, damit gelingt das flotte Einfädeln beim Abbiegen problemlos. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt das kleine SUV in 7,6 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,8 s.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Hybridantrieb entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig. Durch den E-Motor ist das Ansprechverhalten angenehm spontan, ähnlich wie bei einem Elektroauto. Nur der Verbrenner braucht immer kurz, bis er die vorgesehene Drehzahl erreicht hat und dann mit anschiebt - hier ergibt sich eine leichte Verzögerung bei spontan stärkerer Leistungsabforderung. Der

Dreizylinder bietet eine ordentliche Laufkultur, dennoch sind gewisse Vibrationen bei mittleren und höheren Drehzahlen zu spüren, die insgesamt aber nicht zu sehr stören. Der Benzinerverkneift sich nerviges Dröhnen, wie es z.B. der 1,8-l-Vierzylinder in den größeren Modellen von Toyota an den Tag legt - laut ist der "kleine" Dreizylinder aber dennoch.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das geradlinige Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie und geeigneter Topografie ist für eine kurze Strecke rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten gibt es den B-Modus mit erhöhter Rekuperation und damit stärkerer Bremswirkung durch das Hybridsystem

auch ohne Betätigung des Bremspedals. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Das Umschalten zwischen Vorwärts und Rückwärts klappt zügig, so gelingt schnelles Rangieren problemlos. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Toyota im Stand so lange festbremst, bis man Gas gibt.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Mit dem Yaris Cross ist man sicher unterwegs. Er fährt sich zwar mit seinen größeren Federwegen und damit ausgeprägteren Karosseriebewegungen nicht so fahraktiv wie beispielsweise der kompakte Yaris. Bis auf ein im Grenzbereich beim Lastwechsel leicht nachdrängendes Heck, das vom ESP zuverlässig eingefangen wird, gibt es jedoch wenig auszusetzen. Auf öffentlicher Straße fällt weder eine besondere Spurrinnenempfindlichkeit auf noch sind die Lastwechselreaktionen in Kurven kritisch. Den ADAC Ausweichtest besteht der Yaris Cross ohne Probleme, da das ESP effektiv eingreift und damit soweit nötig Tempo rausnimmt. Tendenziell ist der das kleine SUV bei plötzlichen Ausweichmanövern im Grenzbereich leicht untersteuernd

ausgelegt, was auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Seine fahrdynamischen Qualitäten sieht man dem Yaris Cross nicht gleich an. Auch würde man aufgrund der Karosserieneigung und des Fahrzeugkonzepts nicht erwarten, hier einen Kurvenkönig zu bewegen. Jedoch stellt sich schnell heraus, dass der kleine Toyota gut beherrschbar ist und erstaunlich schnell in den Parcours hineinfahren und kontrolliert (und schnell) hinten wieder rausfahren kann. Die vergleichsweise hohen möglichen Durchfahrgeschwindigkeiten zeigen, wie effektiv und nur in nötigem Maße das ESP regelt. Über den Lenkwinkel lässt sich die ESP-Regelung prima steuern, im Grenzbereich erntet man leichtes Untersteuern, mehr aber nicht.

2,9 Lenkung

Eine besonders gefühlvolle Lenkung bringt der Yaris Cross nicht mit. Sie wirkt im Alltag eher unbeteiligt und entkoppelt - letztlich unauffällig und damit zum Fahrzeug und seiner Zielgruppe passend. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, sie leidet

aber etwas unter den ausgeprägten Karosseriebewegungen in Kurven, die damit Präzision kosten. Die Zentrierung der Lenkung ist ok, man spürt grob, wo die Nulllage ist - der Lenkkraftanstieg aus der Mittellage heraus könnte aber ausgeprägter

sein. Von Anschlag zu Anschlag muss man 2,7 Umdrehungen am Lenkrad drehen, die Lenkung ist damit angemessen direkt ausgelegt.

2,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Yaris Cross durchschnittlich 35,8 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein zufriedenstellender Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei höherer Beanspruchung standfest. Das Bremsgefühl ist - typisch bei vielen Hybriden - etwas synthetisch; der Übergang von Rekuperation auf die mechanische Bremsanlage sowie die Kombination aus beiden Verzögerungsarten stellt an die Entwickler hohe Ansprüche. Bei Toyota haben sie das aber gekonnt hinbekommen, wodurch eine feinfühlig Dosierung der Bremse ohne große Gewöhnung möglich ist.

1,8 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schaut man sich die Assistenten-Serienausstattung an, wähnt man sich kaum im Kleinwagensegment. Wobei Toyota viele hochmoderne Assistenzsysteme serienmäßig einbaut, für rudimentäre Funktionen wie Parksensoren dann aber Aufpreis verlangt - sehr kurios. Immerhin sind die empfehlenswerten Extras im Safety-Paket zusammengefasst, dessen Aufpreis von knapp 1.000 Euro angesichts seines Umfangs noch im moderaten Bereich liegt. Die im Paket enthaltenen Heck-Radarsensoren ermöglichen den Spurwechselassistenten und den Auspark- sowie Ausstiegsassistenten, welcher beim Aussteigen vor rückwärtigem Verkehr warnt. Alles weitere ist im Yaris Cross serienmäßig, soweit es für das Modell verfügbar ist. Beispielsweise gibt es das vorausschauende Notbremssystem mit Kollisionswarnung, die automatische Abstandsregelung ACC, die Verkehrszeichenerkennung, den Spurhalteassistenten und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Um die stets nach einem Fahrzeugstart eingeschaltete akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung kommt auch Toyota nicht herum. Immerhin bietet der japanische Hersteller nun am oberen Bildschirmrand des Infotainmentsystems einen Shortcut an, mit dem die Akustik der Warnung mit einer Berührung abgeschaltet werden kann. Allgemein funktionieren die Assistenten gut und praxistauglich, so dass sie im Alltag kaum störend auffallen.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Facelift des Yaris Cross wurde im November 2025 einem neuen Crashtest nach Euro NCAP-Norm unterzogen. Für die Insassensicherheit gab es nun 79 % der möglichen Punkte und noch vier von fünf Sternen. Das Kleinwagen-SUV besitzt

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	nicht erhältlich
	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	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags, die seitlich von vorn bis hinten reichen. Zusätzlich verbaut Toyota Centerbags vorn, also jeweils an den Innenseiten der Vordersitze weitere Airbags, die einen Zusammenstoß zwischen Fahrer und Beifahrer vermeiden sollen. Vorn und hinten haben die Gurte sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer. Die Kopfstützen lassen sich vorn für Menschen bis zu einer Größe von 1,95 m und hinten für Passagiere bis 1,70 m heraus ziehen.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro-NCAP-Norm erreicht der Yaris Cross jetzt 85 Prozent der möglichen Punkte. Da sich die Beifahrerairbags per Schlüsselschalter deaktivieren lassen, sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz zulässig. Die Befestigung muss allerdings in jedem Fall mit dem Gurt passieren, weil es vorn keine Isofixhalterungen gibt. Auf den äußeren Fondplätzen ist die Montage mit Isofix-System samt iSize-Kennung problemlos möglich. Die Kindersitze können dort aber auch ohne Weiteres mit den Gurten verzurrt werden.

⊖ 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. Ist hinten ein Kindersitz mit einer platzeinnehmenden Basis verbaut, lässt sich der Vordersitz nicht mehr komplett nach hinten schieben. Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf anzuraten.

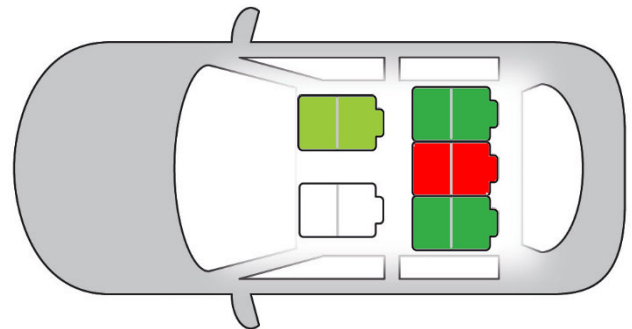
2,2 Fußgängerschutz

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Yaris Cross als Facelift etwas besser ab und erhält damit 83 Prozent der möglichen Punkte. Hauptsächlich die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger. Der Notbrems-

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

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)

assistent kann Fußgänger (tags und nachts) und auch Radfahrer (tags) erkennen, was Unfälle gleich ganz verhindern kann oder wenigstens die Folgen abmildern kann.

1,6 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Yaris Cross mit 1,5-l-Hybrid-Benziner liegt bei niedrigen 4,9 Liter Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 130 g je Kilometer. Im Bereich CO₂ gibt es dafür 40 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Kleinwagen-SUVs bei erstaunlich günstigen 3,0 l und außerorts bei ebenfalls respektablen 4,3 l - nur auf der Autobahn steigt der Spritkonsum dann merklich an und liegt bei vergleichsweise hohen 7,4 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile in den Abgasen sind sehr niedrig, der Hybridantrieb kann daher auch in diesem Bereich überzeugen. Stellenweise zeigen sich die Partikelemissionen ein wenig erhöht, das kostet am Ende einen der 50 maximal möglichen Punkte. In der Summe bringt es der Yaris Cross auf sehr gute 89 Punkte, er verpasst nur ganz knapp den fünften Ecotest-Stern. Trotzdem, vier von fünf Sternen sind ein gutes Resultat, das

Verbrauch

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

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

sich bei Messungen auf der Straße mit portablen Geräten bestätigt hat - der kleine Japaner ist also nicht nur auf dem Prüfstand sauber, sondern auch in der Praxis.

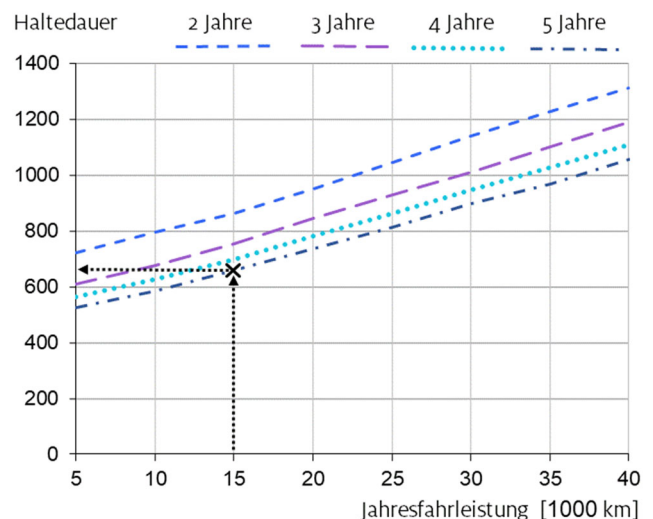
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der Yaris Cross insgesamt gut ab - angesichts seines hohen Grundpreises von über 30.000 Euro mag das auf den ersten Blick erstaunlich sein. Jedoch relativiert sich der üppige Preis, wenn man die umfangreiche Serienausstattung betrachtet und darüber hinaus feststellen muss, dass auch die Konkurrenz in den letzten Jahren exzessiv an der Preisschraube gedreht hat. Der Yaris Cross ist eine vergleichsweise günstige Möglichkeit, ein SUV mit Hybridantrieb zu fahren - wenn auch ein kleines. Das Arsenal an Assistenten ist umfassend in der Kleinwagenklasse, zumal vieles Serie ist und ein Optionspaket zur Komplettierung ausreicht. Der gut ausgestattete Testwagen liegt bei knapp 33.000 Euro - viel für ein Kleinwagen-SUV, angesichts der Ausstattung und der gebotenen Leistung jedoch keine überzogene Forderung. Toyota gibt drei Jahre Garantie auf seinen SUV-Yaris, auf die Hybridkomponenten sogar fünf Jahre. Eine Inspektion ist jährlich fällig - als Bonus verlängert sich aber mit jeder Inspektion die Toyota Relax Garantie um jeweils 12 Monate. Bis 15 Jahre oder 250.000 km kann man sich so unter gewissen Bedingungen vor teuren Reparaturen schützen. Die Steuer liegt bei niedrigen 42 Euro pro Jahr. Die Versicherung bewegt sich im noch günstigen Bereich, weil die

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 659 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Typenklassen vergleichsweise niedrig ausfallen: Haftpflicht 16, Teilkasko 24 und Vollkasko 20.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Yaris Cross 1.5 Hybrid 116 CVT	Yaris Cross 1.5 Hybrid 130 Teamplayer CVT	Yaris Cross 1.5 Hybrid 130 Teamplayer AWD- i CVT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1490	3/1490	3/1490
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	96 (130)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./3800	n.b./3600	n.b./3600
0-100 km/h [s]	11,2	10,7	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	4,5 l S	4,5 l S	4,8 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	101	101	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/24	16/20/24	16/20/24
Steuer pro Jahr [Euro]	42	42	42
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	626	658	698
Preis [Euro]	27.640	30.590	33.690

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

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

KB = Kombi
GR = Van
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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,7 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	269/542/888
• Dachlast/Anhängelast [kg]	49/611
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,38
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	64,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	166

* 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-Zyl.-Motor, Voll-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6e	
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	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,50 l
CO ₂ -Ausstoß	101 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.180/1.765/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	1.200/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	397/1.097 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/60 kg
Tankinhalt	36 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Valenciennes

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,3/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	4,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,0/4,3/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	112 g/km (WTW* 130 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	69,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.228/462 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/665/1.090 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	73 Euro
Fixkosten	139 Euro	Wertverlust	328 Euro
Monatliche Gesamtkosten		659 Euro	
Steuer pro Jahr		42 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		16/20/24	
Basispreis Yaris Cross 1.5 Hybrid 130 Teamplayer CVT		30.590 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 09.09.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.930 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.567 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-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	950 Euro° (Paket)
Parkenassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
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	-/Serie (Einzonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	700 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	700 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	890 Euro
Metalliclackierung	ab 690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,3
AUTOKOSTEN	2,3

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

Stand: Januar 2026
Test und Text: M. Ruhdorfer