



## Toyota Yaris 1.5 Hybrid Style CVT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (85 kW / 116 PS)

Hybrid und Toyota - für viele schon ein Synonym geworden. Zwar gibt es mittlerweile auch in der Kleinwagenklasse andere Anbieter von Elektro-Hybriden, das Toyota-eigene System mit einem stufenlosen Getriebe, das Elektromotor und Benzinmotor koppelt und den Verbrenner je nach Lastanforderung im gerade günstigsten Betriebspunkt hält, ist aber einzigartig. Dieses Verhalten bedeutet, dass beim Beschleunigen öfter ungewohnt hohe Drehzahlen auftreten - der im neuen Yaris werkende Dreizylinder dröhnt dann aber zumindest nicht mehr so stark wie der Vierzylinder im Vorgänger. Wirklich leise ist der Yaris aber bei höherer Last und Geschwindigkeiten immer noch nicht. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kann man durch die immerhin 1,5 kWh fassende Lithium-Ionen-Batterie kurze Strecken elektrisch zurücklegen. Dann ist der Antrieb quasi lautlos, aber auch wenn der Verbrenner gemütlich vor sich hin brummt, fällt er akustisch kaum ins Gewicht. Was der Antrieb vor allem können soll: sparsam mit dem Benzin umgehen. Und das kann er. Der ADAC Ecotest weist einen Verbrauch von 4,7 Litern Super auf 100 Kilometer aus. Da zudem die Abgase sehr gut gereinigt werden, kommt der neue Yaris Hybrid auf fünf Sterne im Ecotest und zählt damit zu den sehr empfehlenswerten Fahrzeugen. Außen und innen präsentiert sich die neue Yaris-Generation deutlich frischer, auch fahrdynamischer ist der Kleinwagen geworden. Die serienmäßige Ausstattung an Assistenzsystemen ist umfangreich, auch ansonsten ist der Yaris ziemlich gut ausgestattet - kostet aber als Hybrid Style schon an die 24.500 Euro. Als Schnäppchen geht er so nicht mehr durch, kann es in Sachen Ausstattung und beim Verbrauch aber mit jeder Kleinwagen-Konkurrenz aufnehmen.

**Konkurrenten:** als Vollhybrid: Renault Clio E-Tech, Honda Jazz. sonst u.a. Ford Fiesta, Hyundai i20, Mazda 2, Seat Ibiza, VW Polo.

⊕ niedriger Kraftstoffverbrauch, umfangreiche Serienausstattung, viel Platz vorn

⊖ keine Zurrösen im Kofferraum, unter Last lauter Motor

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,6

### Zielgruppencheck

Familie 3,3

City 3,0

60+ Senioren 2,8

Langstrecke 3,4

Transport 3,7

Fahrspaß 3,2

Preis/Leistung 1,9

Ecotest ★★★★★

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,5 Verarbeitung

Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet, hauptsächlich an den Materialien hat Toyota aber gespart. So ist etwa der Kofferraum nicht mit Stoff oder Filz ausgeschlagen, sondern von kratzempfindlichen Kunststoffwänden umgeben. Innen das gleiche Bild: Zwar scheppert nix und das Lenkrad wirkt richtig hochwertig mit dem unten geteilten Kranz, der deutlichen Schüsselung und der kleinen Airbag-Abdeckung, aber: Die Materialien sind quasi durchgehend hart, dabei dominieren großflächige

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Yaris Hybrid dürfen 459 kg zugeladen werden, 50 kg davon auf dem Dach. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 4,7 l/100 km lassen sich Strecken von bis zu 765 km zurücklegen, obwohl beim Hybrid das Tankvolumen nur 36 und nicht wie beim Standard-Yaris 42 l beträgt. Dank der kompakten Außenmaße und des recht kleinen Wendekreises von 11,2 m ist der Toyota in der Stadt wendig und praktisch. Anders als beim Vorgänger ist beim neuen Yaris Hybrid auch eine Anhängerkupplung erhältlich. Die Stützlast darf bis zu 50 kg betragen, Anhänger dürfen aber nur 450 kg wiegen.

⊖ 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.

### 3,3 Licht und Sicht

Der Yaris Style kommt mit LED-Scheinwerfern, die die Fahrbahn in einer angenehmen Lichtfarbe, aber etwas fleckig ausleuchten. 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 gegen Aufpreis automatisch und stufenlos ab.

⊕ Die kompakte Karosserie lässt sich gut abschätzen, beim Rangieren hilft ab der Comfort-Ausstattung die serienmäßige Rückfahrkamera, für den Basis-Yaris kostet sie Aufpreis. Parksensoren für vorn und hinten sind ab der Ausstattungslinie Style gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Die Außenspiegel müssen ohne zusätzliche asphärische Bereiche auskommen, die den toten Winkel verkleinern würden.

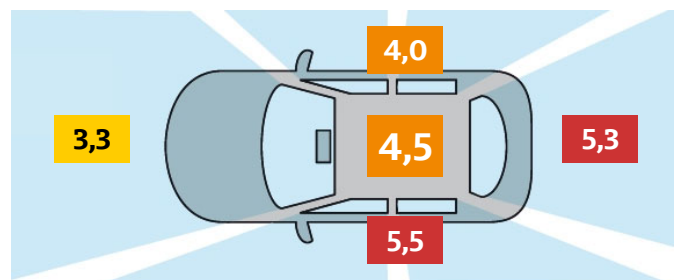
Kunststoffflächen. Die Türeinlagen sind optisch ansprechend an einer groben Stoffstruktur angelehnt - sobald die Fingerspitzen darüberfahren, spürt man allerdings, dass es sich um eine aufgedruckte Täuschung handelt. Insgesamt aber hat der neue Yaris in Sachen Anmutung einen merklichen Schritt nach vorn gemacht und muss sich nicht hinter der Kleinwagen-Konkurrenz verstecken.



Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

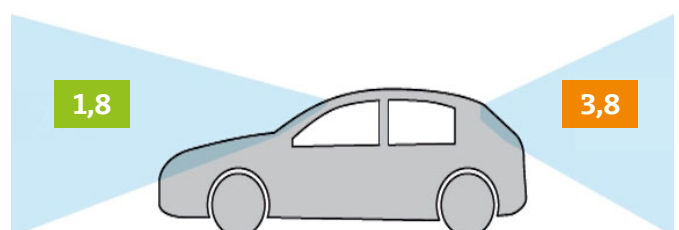
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



## 2,6 Ein-/Ausstieg

Ab Werk ist der Yaris Style 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, dem niedrigen Schweller und den in guter Höhe positionierten Sitzen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen sind in der untersten Sitzstellung 45 cm über der Straße. Hinten sind die Türen kleiner, 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 vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten und das Auto so öffnen und starten. Weiterführende Infos: [adac.de/keyless](http://adac.de/keyless)

## 3,7 Kofferraum-Volumen

Bis zur Abdeckung fasst der Kofferraum nur 245 Liter. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, finden 300 Liter oder fünf handelsübliche

Getränkekisten darin Platz. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterkante 560 Liter und bis unter das Dach 915 Liter verstauen.

## 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. Das Ladeabteil selbst ist recht schmal und nicht besonders tief, was den Transport sperriger Gegenstände erschwert.

⊕ Die Ladekante liegt mit rund 68 Zentimetern nicht zu hoch über der Straße liegt. Zudem sorgt der doppelte Ladeboden dafür, dass der Kofferraumboden annähernd auf einer Höhe mit der Ladekante liegt.

⊖ Mit nur einer kleinen Lampe ist der Kofferraum zu schwach ausgeleuchtet.

## 2,8 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



Mit 245 l Volumen ist der Kofferraum des Yaris Hybrid nur unwesentlich größer geworden (Vorgängermodell 240 l).

entfernen. Außer dem Stauraum unter dem Kofferraumboden gibt es im Kofferraum keinerlei Staufächer für kleinere Gegenstände.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Toyota hat sich beim neuen Yaris vom eher rundlichen Design des Cockpits verabschiedet. Jetzt ist es weniger verspielt, folgt mit dem aufgesetzten Touchdisplay eher dem aktuellen Styling-Trend. Beim Kombiinstrument aber gönnen sich die Japaner noch etwas Extravaganz und bauen dort insgesamt drei Displays ein. Neben dem größeren zentralen Bildschirm für die Fahrzeugeinstellungen und Fahrtinformationen liegen zwei weitere digitale Anzeigen in Einfassungen, wie man sie von klassischen Rundinstrumenten kennt. Dort werden in einfacher Technik Tachometer, Tankanzeige, Kühlwassertemperatur und noch etwas mehr untergebracht. Der Übersichtlichkeit tut das keinen Abbruch. 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 Detailinstellungen geht, muss man sich entweder durch das teils mäßig intuitive Touchscreenmenü hangeln oder per Lenkradtasten durch ein aufgrund der knappen Displaygröße begrenztes Menü im Kombiinstrument wühlen. Grundsätzlich sind manche Menüpunkte noch dazu nicht besonders gut ausgedrückt beziehungsweise ins Deutsche übersetzt.

### 2,8 Multimedia/Konnektivität

Der Yaris Hybrid Style ist serienmäßig mit dem Multimedia-System Toyota Touch 2 samt digitalem und analogem Radioempfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und sechs Lautsprechern ausgestattet. Stets an Bord ist zudem ein USB-Anschluss. Apple CarPlay oder Android Auto lassen sich ebenfalls serienmäßig nutzen und das Smartphone gegen Aufpreis induktiv laden. Die "MyT connected Services" sind beim Yaris (bis auf die Basisvariante) wiederum stets an Bord. Mit der entsprechenden App lässt sich das Auto finden, man erhält eine Fahrdatenauswertung samt Tipps zum Spritsparen und kann sich auch

### 2,6 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 eingeengt. Das Armaturenbrett ist

⊖ 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.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum sind zufriedenstellend. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

an einen bevorstehenden Servicetermin erinnern lassen. Gegen Aufpreis bekommt man ein Navigationssystem (Touch&Go) samt Echtzeit-Verkehrsdaten und Apps wie Wettervorhersage oder Parkplatzsuche - darin inbegriffen sind auch drei Jahre kostenlose Kartenupdates. Apple CarPlay und Android Auto sind außer bei der Yaris-Basisvariante Serie - man muss schon gut überlegen, ob sich der Aufpreis für das Navigationssystem lohnt.

nicht besonders wuchtig und die Fensterflächen sind groß genug.

### 3,4 Raumangebot hinten

Hinter einem 1,85 m großen Fahrer finden nur noch Passagiere bis zu einer Größe von rund 1,80 m genügend Beinfreiheit. Auch hier zeigt sich die Kopffreiheit großzügiger bemessen. Das Raumgefühl schränken die geringe Innenbreite und die neben dem Kopf liegende C-Säule ein.

### 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Yaris 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 Flaschenhaltern, Becherhalter sowie eine Ablage in der Mittelkonsole findet, gibt es hinten nur kleine Türfächer und keine Becherhalter. Eine Lehnentasche bietet nur die Beifahrerseite.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz.

## 3,1 KOMFORT

### 3,0 Federung

Der Yaris Hybrid verfügt über einfache Fahrwerkstechnik mit einer MacPherson-Vorderachse und einer Verbundlenker-Hinterachse. Dennoch passt der Komfort insgesamt, obwohl man schon merkt, dass der Yaris eher sportlich daherkommen soll. Besonders Querfugen oder auch kurze Stöße kann die Hinterachse aber nur mäßig wegfedern. Gerade bei niedrigeren

Geschwindigkeiten spricht die Federung etwas hölzern an und Kopfsteinpflaster bringt das Lenkrad deutlich zum Schütteln. Auf der Landstraße und Autobahn geht der Komfort in Ordnung, gelegentliches Stuckern bei höheren Geschwindigkeiten kann sich der Japaner aber nicht verkneifen.

### 3,2 Sitze

Der Fahrersitz ist in jedem Yaris in der Höhe einstellbar, der Beifahrersitz erst ab der Ausstattungslinie Elegant - also auch beim getesteten Yaris Style. Sitzflächenneigung oder Lordosenstütze ist aber nicht einstellbar. Die tendenziell straff gepolsterten Sitze sind vorn körpergerecht gestaltet und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Auf der Mittelarmlehne kann

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

⊖ Die Gurte lassen sich nicht in der Höhe verstellen.

### 4,1 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 mit an, bleibt aber solange man das Gaspedal nur sachte betätigt auch akustisch im Hintergrund.

⊖ Dennoch ist der Gesamtgeräuschpegel im Yaris Hybrid für ein aktuelles Auto zu hoch. Beschleunigt man etwas stärker, ist

der Motor stets im Innenraum präsent: Dann schnellst nämlich die Drehzahl des Benziners in die Höhe und bleibt dort auch, während das stufenlose Getriebe die Übersetzung anpasst. Dennoch ist klar zu sagen: Der Dreizylinder im neuen Yaris Hybrid dröhnt weniger als der alte Vierzylinder. Bei höheren Geschwindigkeiten mischen sich Wind- und allgemeine Fahrgeräusche dazu und dominieren die Geräuschkulisse. Das hohe Geräuschniveau belegt auch die Messung bei Tempo 130 - es sind 71,8 dB(A).

## 2,7 Klimatisierung

⊕ Mit reinem Benzinmotor kommt der Yaris serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage, als Hybrid ist immer eine Klimaautomatik an Bord. Ab der Ausstattungslinie Elegant ist unabhängig vom Motor eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut, zudem sind die hinteren Scheiben dann abgedunkelt.

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

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,7 Fahrleistungen

Der Hybridantrieb des Yaris besteht aus einem Dreizylinder-Benziner mit 1,5 l Hubraum und 92 PS sowie einem maximal 80 PS leistenden Elektromotor. Die Maximalleistung des Hybridsystems beträgt 116 PS. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung unter Vollast von 60 auf 100 km/h) schließt der Kleinwagen nach 7,8 s ab. Laut Hersteller vergehen aus dem

Stand auf Tempo 100 9,7 s, bei 175 km/h ist mit dem Vortrieb Schluss.

⊕ Das Anfahren mit dem Hybrid geht flott vonstatten, hier kommt der Vorteil des unmittelbar anstehenden Drehmoments des Elektromotors zum Tragen.

### 2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Im rein elektrischen Betrieb werden keinerlei Vibrationen oder Störfrequenzen wahrgenommen - so können aber nur kurze Stecken zurückgelegt werden. Das Vibrationsverhalten des Dreizylinders geht trotz des technisch bedingt eher rauen Motorlaufs in Ordnung, er überträgt insgesamt merkliche aber nicht zu störende Vibrationen in den Innenraum. Akustisch

aber hält er sich weniger zurück - das stufenlose Getriebe wählt unter höherer Last schnell hohe Drehzahlen und hält diese dann. Der Antriebsstrang spricht durchaus spontan auf Gasbefehle an und die Kombination aus Benzinmotor und Elektromotor zieht dann ohne Hänger durch.

### 1,2 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 Hybrid 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. Bei Bedarf, z. B. einer

stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch 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. Eine Autohold-Funktion ist per Taste anwählbar, um das Auto im Stand ohne Bremspedal festzuhalten.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Das Fahrwerk des Yaris ist im Grenzbereich agil ausgelegt, was sich beim ADAC Ausweichtest in einem deutlich übersteuernenden Fahrverhalten äußert. Zwar unterstützt das elektronische

Stabilitätsprogramm, aber recht spät - man muss schon auch selbst gegenlenken. Ansonsten ist der Yaris im Alltag ein

entspannter Begleiter, auch Spurrinnen stören den Geradeauslauf kaum.

⊕ Der sportliche Fahrer erfreut sich am Fahrverhalten des Yaris. Für einen Kleinwagen ohne besondere Ausrichtung in Sachen Sport lenkt er trotz der auf dem Testwagen montierten Sprintsparreifen ziemlich willig ein, wobei das agile Heck im Kurvenverlauf hilft, die Linie zu korrigieren. Das Ganze äußert sich in einer hohen möglichen Geschwindigkeit im Parcours des ADAC Ausweichtests.

## 2,8 Lenkung

Die Lenkung fühlt sich vor allem in der Mitte etwas teigig an, bietet deswegen hier recht wenig Rückmeldung, und auch die Mittellage lässt sich nicht blind erfühlen. Im Vergleich zum Vorgänger ist der Lenkkraftverlauf bei Kurvenfahrt aber verbessert, hier hat man das Auto nun besser in der Hand.

## 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 harmonisch. Ein Bremsweg von 35,6 m aus Tempo 100 bis zum Stillstand ist aber verbesserungswürdig. Die Sprintsparreifen des Testwagens helfen hier sicher nicht weiter.

# 2,0 SICHERHEIT






















## 1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheitsausstattung gibt der Yaris bereits in der Basisvariante ein gutes Bild ab. Das serienmäßige Safety Sense-Paket beinhaltet einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarner und City-Notbremsfunktion. Darüber hinaus unterstützt ein Spurhalteassistent den Fahrer, genauso wie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Sogar eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ist serienmäßig, die sich nicht nur am voraus fahrenden Verkehr, sondern auch am aktuellen Geschwindigkeitslimit orientieren kann. Selten in der Kleinwagenklasse: Der Yaris hat gegen Aufpreis ein farbig darstellendes Head-up-Display verbaut, das direkt in die Frontscheibe projiziert.

## 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP erreicht der Yaris fünf Sterne (Stand: 09/2020). Beim Insassenschutz erhält er 86 Prozent der möglichen Punkte. Der Kleinwagen besitzt Front- und Seitenairbags vorn und auch einen Seitenairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Von vorn nach hinten durchgehende

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Kopfairbags sind ebenso Serie wie Seitenairbags im Fond. 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 heraus ziehen.

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

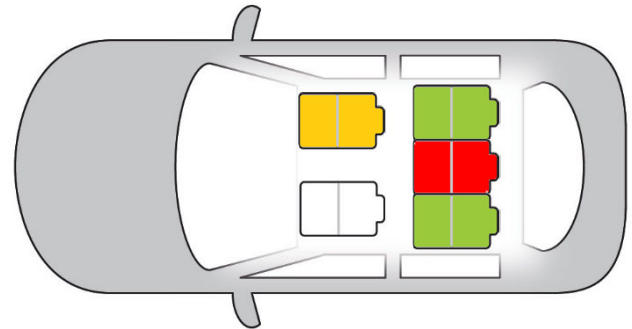
## 2,5 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest erreicht der Yaris 81 Prozent der möglichen Punkte. Da sich die Beifahrerairbags per Schlüsselschalter deaktivieren lassen, 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 iSize-Kennung 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.

### 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)

## 2,4 Fußgängerschutz

⊕ Im Crashtest erreicht der Yaris 78 Prozent der möglichen Punkte. Vor allem A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger. Der Notbremsassistent kann

auch Fußgänger und Radfahrer erkennen, was Unfälle gleich ganz verhindern kann.

## 1,5 UMWELT/ECOTEST

### 2,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Ecotest ist die Vorstellung des Yaris Hybrid überzeugend. Der Toyota erreicht mit seinem Antriebskonzept dank einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 131 g/km 40 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Ein Durchschnittsverbrauch von 4,7 Litern Super auf 100 Kilometer kann sich durchaus sehen lassen. Besonders innerorts kann der Hybrid seine Vorteile ausspielen. Hier konsumiert der kleine Toyota lediglich 3,4 l/100 km. Außerorts verbraucht der Hybrid 4,3 l/100 km und auf der Autobahn 6,4 l/100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der Yaris Hybrid überzeugt auch in diesem Kapitel. Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchweg gering, der Lohn:

### Verbrauch

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

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



volle 50 Punkte. In der Summe bringt es der Yaris auf sehr gute 90 Punkte, was vollen fünf Sternen im ADAC Ecotest entspricht. Interessant: Nur (hybridisierte) Benziner-Modelle

von Toyota erreichten jemals fünf Sterne in der strengen Ecotest-Bewertung. Auch die Straßenmessungen (RDE) bestätigen das gute Resultat des Prüfstandtests.

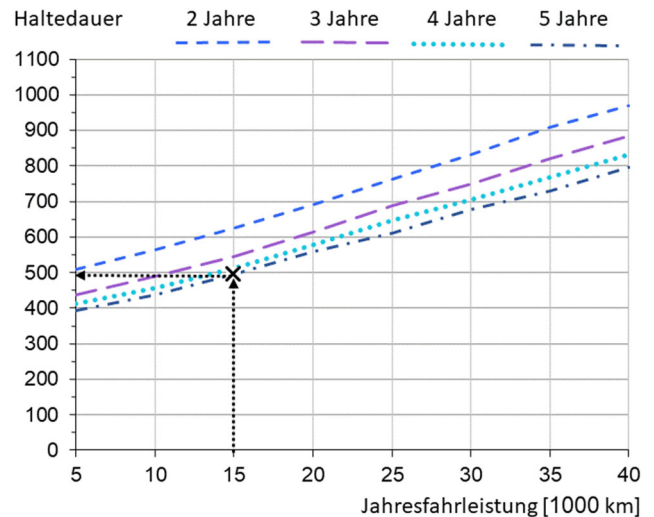
## 1,6 AUTOKOSTEN

### 1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den Yaris Hybrid Style verlangt Toyota bereits 24.457 Euro (16% MwSt.), was für einen Kleinwagen kein Pappenstiel ist. Zumindest ist die Ausstattung in Sachen Sicherheit und Komfort dann wirklich umfangreich, auch die Zweifarb-Metalliclackierung ist schon eingepreist. 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, die Hybrid-Komponenten sind bis fünf Jahre oder 100.000 km von der Garantie abgedeckt. Die dreijährige Gesamtfahrzeuggarantie lässt sich gegen Aufpreis auch auf fünf Jahre verlängern. In die Werkstatt muss der Yaris zum kleinen Service samt Ölwechsel jährlich oder alle 15.000 km. Der große Check ist alle 24 Monate bzw. 30.000 km fällig. Für Wenigfahrer sind die kurzen zeitlichen Intervalle von Nachteil.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 496 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0	1.5	1.5 Hybrid CVT	1.6 Turbo 4WD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/1490	3/1490	3/1618
Leistung [kW (PS)]	53 (71)	92 (125)	85 (116)	192 (261)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/4400	153/4800	n.b./3600	360/3000
0-100 km/h [s]	14,6	9,0	9,7	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	180	175	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,5/5,6   S	5,0/5,2   S	2,8/3,8   S	7,7/8,2   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	101/127	113/122	64/87	175/186
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/17	16/20/19	16/21/21	16/27/23
Steuer pro Jahr [Euro]	86	85	30	263
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	451	464	455	772
Preis [Euro]	15.790	18.490	19.990	33.200

#### 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

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM OPF	
Hubraum	1.490 ccm
Systemleistung	85 kW/116 PS
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	3,2/3,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	73/87g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17W
Länge/Breite/Höhe	3.940/1.745/1.500 mm
Leergewicht/Zuladung	1.090/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	286/768 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, Valenciennes

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 84W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone ECOPIA EP150
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	4,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,4/4,3/6,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	112 g/km (WTW* 131 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	71,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.156/459 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	245/560/915 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>83 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>59 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>99 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>255 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	496 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/21		
Basispreis Yaris 1.5 Hybrid Style CVT	25.090 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	27.019 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.105 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* 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-/Lichtsensor	Serie/-
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	1.316 Euro° (Paket)/1.316 Euro° (Paket)
Parkenassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	1.316 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.316 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	576 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	516 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

1,6

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

Stand: März 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.