



Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid Elegant 2WD CVT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(85 kW/116 PS)

Toyota weitet sein SUV-Angebot auf die Kleinwagenklasse aus. Der neue Yaris Cross überragt den Yaris um satte 24 cm in der Länge sowie 10 cm in der Höhe und wirkt nicht zuletzt durch die SUV-typischen Kunststoffbeplankungen an Radläufen und Schwellern deutlich wuchtiger. Als Antriebsquelle kommt ausschließlich der bereits aus dem Yaris bekannte Hybridantrieb zum Einsatz. Die Kombination aus einem Dreizylinder-Saugbenziner und einem Elektromotor leistet zusammen 85 kW/116 PS, verwaltet wird die Antriebsleistung wie bei Toyota üblich von einem leistungsverzweigten stufenlosen Planetengetriebe. Wer mit dem Yaris Cross entspannt unterwegs ist, wird mit einem guten Antriebskomfort belohnt. Wer es dynamischer angeht, wird mit andauernd hohen Motordrehzahlen und einer lauten Geräuschkulisse bestraft. Leider verbraucht die SUV-Variante mit 5,6 l/100 km einen knappen Liter mehr im ADAC Ecotest, hier fordern die schlechtere Aerodynamik sowie das höhere Fahrzeuggewicht des SUVs ihren Tribut.

Das Crossover punktet mit einer guten Bedienbarkeit und sicheren, wenn auch wenig dynamischen Fahreigenschaften. Auf der Malusseite stehen die geringe Anhängelast sowie die gerade in Anbetracht des hohen Grundpreises einfache Materialauswahl im Innenraum. Toyota verlangt für den Yaris Cross Hybrid Elegant knapp 30.000 Euro – viel Geld für einen Kleinwagen, auch wenn dieser sehr gut ausgestattet ist. **Konkurrenten:** Hyundai Kona Hybrid.

- +** gute Bedienung, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Komfort- und Serienausstattung
- hohes Innengeräuschniveau, geringe Anhängelast, gefühllose Lenkung, schlechte Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,4
	Transport	3,2
	Fahrspaß	3,4
	Preis/Leistung	1,2

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,5 Verarbeitung

Die Karosserie des Yaris Cross ist bis auf die teils recht großen Spaltmaße 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, die Materialien sind fast durchgehend hart, dabei dominieren großflächige Kunststoffflächen. Allein auf der Oberseite des Armaturenbretts ertasten die Fingerkuppen geschäumten Kunststoff. Klavierlackflächen und zahl-

3,5 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Yaris Cross Hybrid dürfen 434 kg zugeladen werden, 60 kg davon auf dem Dach. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,6 l/100 km lassen sich Strecken von bis zu 640 km zurücklegen, obwohl das Tankvolumen nur 36 l beträgt. Dank der kompakten Außenmaße und des recht kleinen Wendekreises von 11,3 m ist der Toyota in der Stadt wendig und praktisch.

Mit der optionalen Anhängerkupplung dürfen lediglich bis zu 750 kg gezogen werden, ungebremste Hänger gar nur bis 550

3,0 Licht und Sicht

Der Yaris Cross ist als Elegant mit Matrix-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das Lichtsystem bietet eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung, auch wenn das Abblendlicht homogener sein und das Fernlicht heller und weiter leuchten dürfte. Der serienmäßige Fernlichtassistent blendet entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge automatisch aus. Auf ein Abbiege- oder Kurvenlicht muss man verzichten, wie auch auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Der Innenspiegel blendet



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

reiche Umrandungen in Metalloptik sorgen jedoch dafür, dass das Interieur insgesamt durchaus ansehnlich wirkt. Enttäuschend sind allerdings der billige Dachhimmel und die Türeinslagen, aufgrund der Stoffoptik zwar ansprechend aussehen. Sobald die Fingerspitzen jedoch darüberfahren, spürt man, dass es sich lediglich um Kunststoffaufdruck handelt.

⊖ Unschön: Der hintere Abschlepphaken ist fest verbaut und schaut deutlich sichtbar unter der Heckschürze hervor.

kg. Die erlaubte Stützlast ist mit 75 kg jedoch ordentlich und reicht auch für den Transport von zwei E-Bikes.

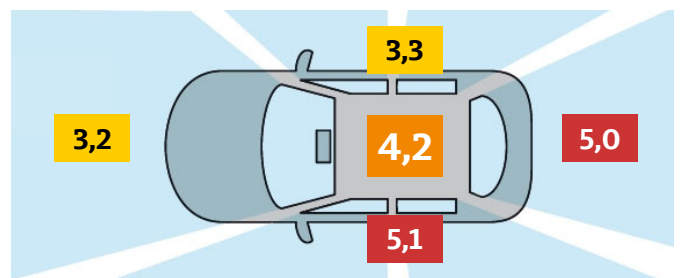
⊖ Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Schäden als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

Der Tankdeckel muss umständlich über einen Hebel im Fahrerfußraum entriegelt werden.

ab Werk automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion wie in dieser Klasse üblich nicht erhältlich.

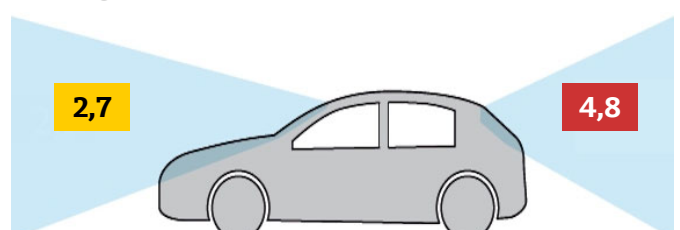
Rundumsicht

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.



⊕ Die kompakte Karosserie lässt sich gut abschätzen, zudem ist der Yaris Cross bei den Parkassistenten sehr gut aufgestellt: Parksensoren vorn und hinten, 360-Grad-Kamera und sogar ein Parkassistent sind serienmäßig an Bord.

⊖ 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 draußen versperren.

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.

2,5 Ein-/Ausstieg

Ab Werk ist der Yaris Cross Elegant 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 sind in der untersten Sitzstellung 51 cm über der Straße und damit in sehr angenehmer Höhe. Lediglich der recht hohe Schweller stört. Hinten sind die Türen kleiner und der Türausschnitt 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 vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten und das Auto so öffnen und starten. Weiterführende Infos: adac.de/keyless

3,0 Kofferraum-Volumen

Bis zur Abdeckung fasst der Kofferraum nur 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 der Kofferraumabdeckung befindet sich ein Stauraum mit einem Volumen 15 l.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

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 Heckklappe öffnet und schließt im Yaris Cross Elegant serienmäßig elektrisch, bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckschürze. Unter der geöffneten Heckklappe können



Für einen Kleinwagen bietet der Kofferraum des Yaris Cross ordentlich Platz.



Eine Ladekante in Höhe von ca. 77 cm macht das Be- und Entladen doch recht beschwerlich.

selbst knapp 1,90 m große Personen stehen, das Heckklappenschloss ist verkleidet und steht kaum ab.

⊖ Die Ladekante ist mit einer Höhe von 77 cm ziemlich hoch geraten und erschwert damit das Be- und Entladen. Mit nur

2,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand dreigeteilt umklappen – sind die Vordersitze recht weit hinten, muss man aber die Fondkopfstützen vorher entfernen. Neben dem

einer kleinen Lampe ist der Kofferraum zu schwach ausgeleuchtet. Die Hutablage besteht aus einem dünnen Stoff und ist dadurch weder wertig noch stabil.

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

2,7 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Das Armaturenbrett ist übersichtlich gestaltet und in weiten Teilen an das Cockpit des Toyota Yaris angelehnt. Die meisten Funktionen werden über das in der Ausführung Elegant 8 Zoll große Zentraldisplay gesteuert, das erfreulicherweise über praktische Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen sowie einen Drehregler für die Lautstärke verfügt. Dass der Yaris Cross über eine separate Klimabedieneinheit verfügt, haben wir ebenfalls erfreut zur Kenntnis genommen. Das Kombiinstrument ist im mittleren Bereich als TFT-Display ausgeführt, links und rechts befinden sich analoge Zeiger u. a. für den Tankinhalt und die Motorkühlmitteltemperatur.

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 das Kombiinstrument wühlen. Grundsätzlich sind manche Menüpunkte noch dazu nicht besonders gut ausgedrückt beziehungsweise ins Deutsche übersetzt.

⊖ Kritik verdienen die Schaltergruppe (u. a. für Fernlichtassistent, Lenkradheizung und Heckklappe) links unterhalb des Lenkrads, 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 im Innenraum ist gut, die Materialanmutung weniger. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Der Yaris Cross Elegant ist serienmäßig mit dem Multimedia-System Toyota Touch samt digitalem und analogem Radioempfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Audio-streaming sowie sechs Lautsprechern ausgestattet. Stets an Bord ist zudem ein USB-Anschluss. Apple CarPlay oder Android Auto lassen sich ebenfalls serienmäßig nutzen und das Smartphone induktiv laden. Die „MyT connected Services“ sind beim Yaris Cross stets an Bord. Mit der entsprechenden App

lässt sich das Auto finden, man erhält eine Fahrdatenauswertung samt Tipps zum Spritsparen und kann sich auch an einen bevorstehenden Servicetermin erinnern lassen. Bemerkenswert: Selbst ein Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsdaten und Apps wie Wettervorhersage oder Parkplatzsuche sind bei der Elegant-Ausführung Serie – darin inbegriffen sind auch drei Jahre kostenlose Kartenupdates.

2,4 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 Cross dennoch nicht eingeeignet. Das Armaturenbrett ist nicht besonders wuchtig und die Fensterflächen sind groß genug.

3,2 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 C-Säule direkt neben dem Kopf ein.

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 Flaschenhaltern, Becherhalter sowie eine Ablage in der Mittelkonsole findet, gibt es hinten nur kleine Türfächer und zumindest zwei Lehnentaschen, allerdings keine Becherhalter.



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

Das Handschuhfach ist klein und weder beleuchtet noch abschließ- oder gar klimatisierbar.

2,9 KOMFORT

2,8 Federung

Der Yaris Cross Hybrid verfügt über die in der Kleinwagenklasse übliche Fahrwerkstechnik in Gestalt einer McPherson-Vorderachse und einer Verbundlenker-Hinterachse. Dennoch bietet das Crossover insgesamt einen für einen Kleinwagen ansprechenden Federungskomfort. Dank der nicht zu straffen

Fahrwerksabstimmung dringen Unebenheiten nicht zu deutlich in den Innenraum durch, selbst im unteren Geschwindigkeitsbereich. Auf Landstraßen und Autobahnen halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen und es lassen sich auch längere Etappen entspannt zurücklegen.

3,2 Sitze

Der Fahrersitz ist in jedem Yaris Cross in der Höhe einstellbar, der Beifahrersitz erst ab der Ausstattungslinie Comfort – also auch beim getesteten Yaris Cross Elegant. Die Sitzflächenneigung ist nicht einstellbar, dafür hat der Japaner immerhin eine Zweiwege-Lordosenstütze.

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. Das gefällt uns ebenso wenig wie die Neigungsverstellung der Sitzlehne, die nicht stufenlos über ein Drehrad, sondern mittels eines schlecht erreichbaren Hebels in fixen Rastungen erfolgt.

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.

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 mit an, bleibt aber akustisch im Hintergrund.

⊖ Dennoch ist der Gesamtgeräuschpegel im Yaris Cross Hybrid für ein aktuelles Auto zu hoch. Beschleunigt man etwas stärker, ist der Motor stets im Innenraum präsent: Dann

schnell 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 dominieren die stark ansteigenden Windgeräusche die Geräuschkulisse – auch so kann man den Fahrer dazu erziehen, nicht zu schnell zu fahren.

Das laute Geräuschniveau belegt auch die Messung bei Tempo 130 – es sind hohe 70,7 dB(A).

2,2 Klimatisierung

⊕ Als Elegant hat der Yaris Cross immer eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord, zudem sind die hinteren Scheiben dann abgedunkelt. Für die kalten Tage bringt der Japaner beheizbare Vordersitze, Lenkradheizung sowie eine Frontscheibenheizung serienmäßig mit.

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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen

Der Hybridantrieb des Yaris Cross 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 Volllast von 60 auf 100 km/h) schließt der Kleinwagen nach 8,9 s ab, von 80 auf 120 km/h braucht der

Fronttriebler 11,7 s. Laut Hersteller vergehen aus dem Stand auf Tempo 100 11,2 s, bei 170 km/h endet der Vortrieb.

⊕ 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 rauhen 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 Cross 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.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Der Yaris Cross besteht den ADAC Ausweichtest problemlos und sicher. Lenkt man ruckartig, um dem simulierten Hindernis auszuweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm energisch ein und bremst den Wagen stark ab. Das ist zwar wenig fahraktiv, die Fahrsicherheit ist dadurch aber gut. Versucht man mit sanfteren Lenkbewegungen dynamischer durch den die Pylonengassen zu fahren, machen die stark ausgeprägte Untersteuertendenz und die ausgeprägte Wankneigung dem Treiben rasch ein Ende.

Lastwechsel nimmt der Yaris Cross gelassen hin, im Ernstfall greift auch hier das ESP helfend ein und bringt den Wagen wieder auf Kurs.

3,1 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 erfüllen. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand speziell innerorts hält sich dadurch angenehm in Grenzen.

3,0 Bremse















Bei geringem Pedalweg rekuert der Yaris Cross und lädt die Hybrid-Batterie. Bei stärkerer Pedalbetätigung greift die mechanische Bremse ins Geschehen ein – der Übergang ist recht harmonisch. Ein Bremsweg von 36,1 m aus Tempo 100 bis zum Stillstand ist aber verbesserungswürdig. Die Spritsparreifen des Testwagens sind hier sicher nicht hilfreich.

2,0 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Yaris Cross bietet bereits in der Basisvariante eine bemerkenswert umfangreiche Sicherheitsausstattung. Das serienmäßige Safety Sense-Paket beinhaltet einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarner und City-Notbremsfunktion. Darüber hinaus unterstützen ein Spurhalteassistent sowie ein Totwinkelassistent samt Querverkehrserkennung 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

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	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

darstellendes Head-up-Display verbaut, das direkt in die Frontscheibe projiziert.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP erreicht der Yaris Cross fünf Sterne (Stand: 10/2021). 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 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.

⊖ Verbandkasten 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.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro-NCAP-Norm erreicht der Yaris Cross 84 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.

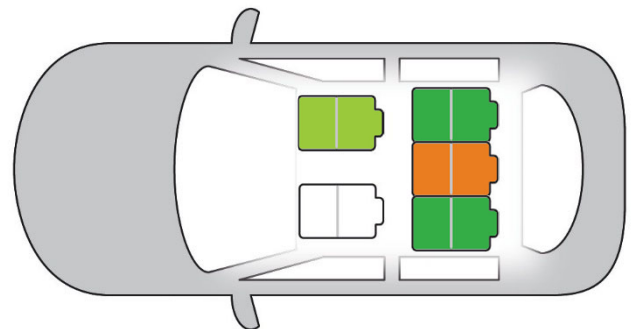
Auf den äußeren Fondplätzen ist die Montage mit Isofix-System samt iSize-Kennung problemlos möglich. Die Kindersitze können aber auch ohne Weiteres mit den Gurten verzurr werden.

⊖ 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 platz-einnehmenden Basis verbaut, lässt sich der Vordersitz nicht

mehr komplett nach hinten schieben. Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf anzuraten.

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)

2,6 Fußgängerschutz

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Yaris Cross beim Fußgängerschutz 78 Prozent der möglichen Punkte. Vor allem A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger. Der Notbremsassistent kann auch Fußgänger (tags und nachts) und Radfahrer (tags) erkennen, was Unfälle gleich ganz verhindern kann.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Im Ecotest ist die Vorstellung des Yaris Cross Hybrid überzeugend, auch wenn er deutlich mehr verbraucht als der windschnittigere und leichtere Yaris. Das SUV erreicht mit seinem Antriebskonzept dank einer CO₂-Bilanz von 154 g/km 32 von 60

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,7	
Durchschnitt	60 D	7,7 B
Landstraße	5,0	
Durchschnitt	48 D	5,6 B
Autobahn	8,0	
Durchschnitt	66 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punkten in diesem Kapitel. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 5,6 Litern Super auf 100 Kilometer und damit knapp einen Liter mehr als beim Yaris mit identischem Antrieb. Innerorts kann der Hybrid seine Vorteile ausspielen, da er dort

häufig rein elektrisch unterwegs ist – bis zu 50 km/h schnell und 1,5 km weit. Hier konsumiert der kleine Toyota lediglich 3,7 l/100 km. Außerorts verbraucht der Hybrid 5,0 l/100 km und auf der Autobahn recht hohe 8,0 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Yaris Cross Hybrid überzeugt auch in diesem Kapitel. Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchweg gering, der Lohn sind 49 von 50 möglichen Punkten. In der Summe bringt es der Yaris auf gute 81 Punkte, was vier

von fünf Sternen im ADAC Ecotest entspricht. Auch die Straßenmessungen (RDE) bestätigen das gute Resultat des Prüfstandtests.

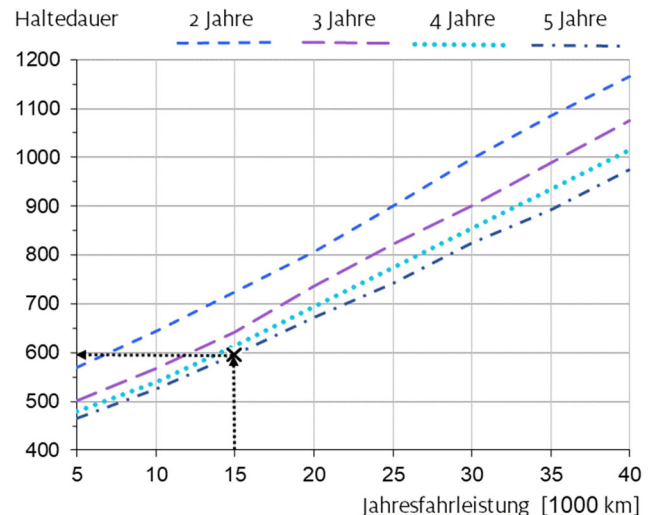
2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den Yaris Cross Hybrid Elegant verlangt Toyota bereits 29.990 Euro, was für einen Kleinwagen schon sehr viel Geld ist. Zumindest ist die Ausstattung in Sachen Sicherheit und Komfort dann wirklich umfangreich. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt bescheidene 42 Euro, zudem kommen die Versicherungseinstufungen nicht sehr teuer. Drei Jahre oder 100.000 km Garantie gibt Toyota auf den Yaris Cross (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung), die Hybrid-Komponenten sind bis fünf Jahre oder 100.000 km von der Garantie abgedeckt. Die dreijährige Gesamtfahrzeuggarantie lässt sich gegen Aufpreis auch auf sieben 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: 595 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Yaris Cross 1.5 Hybrid 2WD CVT
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1490
Leistung [kW (PS)]	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./3800
0-100 km/h [s]	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,4/4,4 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	101/101
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	42
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	533
Preis [Euro]	22.690

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

HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.490 ccm
Systemleistung	85 kW/116 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,4 l
CO ₂ -Ausstoß	101 g/km-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.180/1.765/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	1.170/605 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)	8,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear EfficientGrip Performance 2
Wendekreis links/rechts	11,3/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,7/5,0/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	133 g/km (WTW* 154 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	70,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.256/434 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/665/1.090 l

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

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	111 Euro	Wertverlust	306 Euro
Monatliche Gesamtkosten	595 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	42 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/20		
Basispreis Yaris Cross 1.5 Hybrid Elegant 2WD CVT	29.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.08.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.780 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.645 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. ¹ 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	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	790 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	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	849 Euro
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/790 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: November 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner