



Toyota Yaris 1.0 Cool

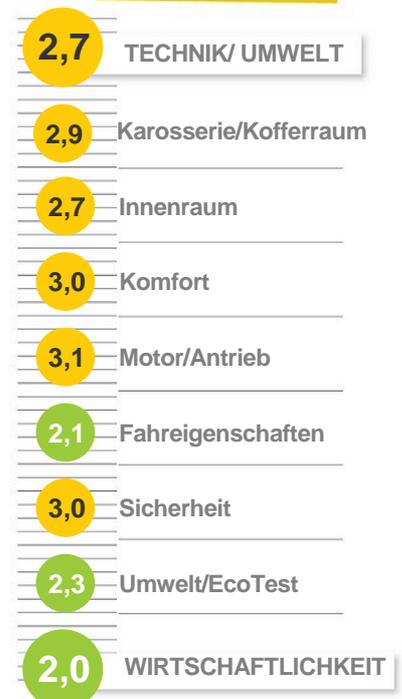
Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(51 kW / 69 PS)

Toyota schickt im Kleinwagen-Segment den Yaris ins Rennen. Er bietet vorne auch großen Erwachsenen viel Platz und bringt hinten eine geteilt verschiebbar Rückbank mit - das ist in dieser Klasse eine Besonderheit. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt - unbedingt sollte man das optionale ESP ordern. Bei der Konkurrenz ist dieses meistens Serie. Der Fahrkomfort kann nicht so recht überzeugen. Auch bei der Bedienung macht es Toyota den Insassen manchmal unnötig schwer mit der verspielten Schalteranordnung. Der Tacho gehört eigentlich vor den Fahrer und nicht in Armaturenbrettmitte. Der Motor verrichtet seinen Dienst ordentlich, Dynamik darf man aber nicht erwarten. Insgesamt stellt der Yaris 1.0 einen ordentlichen Kleinwagen für die Stadt dar, ein Schnäppchen ist er aber nicht: ab 13.950 Euro. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Opel Corsa, Peugeot 207, Seat Ibiza, VW Polo

- +** vielfach variable Rückbank, vorne viel Platz, mit ESP sicheres Fahrwerk
- kleiner Kofferraum, unpraktische Schalter, Tacho außerhalb Fahrerblickfeld, zäher Motor, hinten kurze Kopfstützen, ESP nur gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen einen noch zufriedenstellenden Eindruck. Die Türausschnitte sind nach außen recht ordentlich gegen Verschmutzen abgedichtet, es fehlt aber ein Schwellerschutz gegen Verkratzen.

- +** Auf dem Dach sind Lasten bis 70 kg erlaubt. Die effektive Zuladung (inkl. Fahrer) beträgt ordentliche 410 kg.
- Obwohl Stadtauto, muss der Yaris ohne Schutzleisten an den Flanken auskommen. Der Unterboden ist total zerklüftet, der Motorraum unten offen, was sich luftwirbel- verbrauchserhöhend auswirken dürfte. Im Innenraum dominiert hartes Einfachplastik, das nicht überall sauber eingepasst bzw. ausgestanzt wurde. Die elektrischen Sicherungen sind schlecht zugänglich und unbeleuchtet, zum Wechseln muss man rücklings in den Fußraum kriechen. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung, mit dem höchstens mit maximal 80 km/h zur nächsten Werkstatt gefahren werden darf. Für die Fahrbereifung ist die Reserveradmulde etwas zu klein geraten. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet dich schwierig.

Sicht

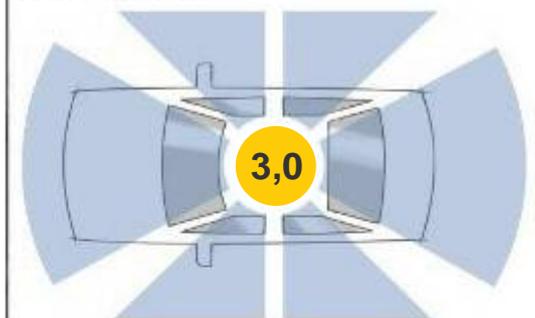
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Die Fahrzeugenden muss man abschätzen. Parksensoren für den Heckbereich gibt's gegen Aufpreis. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Yaris zufriedenstellend ab, die Dachsäulen fallen nicht zu breit aus und schränken damit die Sicht nicht zu sehr ein. Praktisch sind auch die versenkbaren Kopfstützen. Der gewischte Bereich auf der Frontscheibe geht in Ordnung, den Bügelwischern ohne Spoiler fehlt aber der nötige Anpressdruck, vor allem bei höheren Geschwindigkeiten. Das Halogenlicht sorgt für eine mäßige Ausleuchtung der Fahrbahn, für den Stadtverkehr und kürzere Strecken reicht es. Die Außenspiegel sind groß genug - ihnen fehlt aber ein asphärischer Bereich, der eine bessere Sicht in den Toten Winkel gewährleisten würde.

- Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich, ebenso wenig Kurven- oder Abbiegelicht.

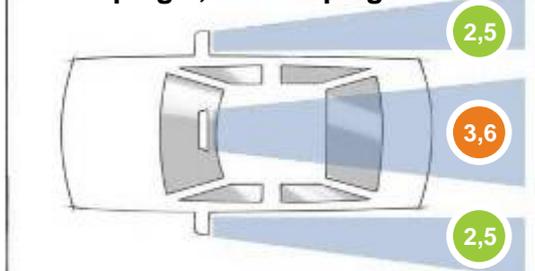


Sowohl die versenkbaren Kopfstützen als auch die nicht zu breiten Dachsäulen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

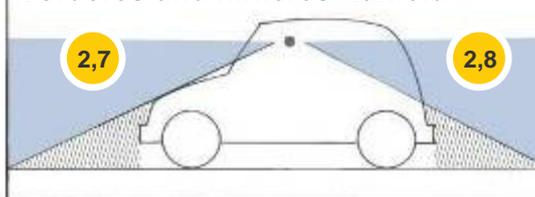
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,6 Ein-/Ausstieg

Die Türbremsen halten die Türen zwar recht gut, allerdings nur in zwei Stellungen - das sind ganz klar zu wenig Rasterungen.

⊕ Vorne steigt man recht bequem ein, die Schweller sind angenehm niedrig und die Türausschnitte hoch genug. Hinten gelingt der Zustieg nicht ganz so bequem, aber trotzdem ordentlich. Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings kann man die kleinen Tasten leicht verwechseln, es hilft nur ein kleiner Knubbel auf der einen Taste. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst nur 225 l. Bei vorgeklapptem Rücksitz sind es immerhin 640 Liter (bis Fensterunterkante). Dank der recht steilen Heckscheibe kann man den Kofferraum teilweise bis zum Dach hoch beladen.



Der Kofferraum des Toyota Yaris zählt mit 225 l Volumen zu den Kleinsten in dieser Fahrzeugklasse.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Beim Entriegeln der Heckklappe macht man sich den Finger schmutzig, das anschließende Anheben vollzieht sich ohne viel Kraftaufwand. Die Bordwand, über die das Gepäck beim Einladen gehoben werden muss, ist durchschnittlich hoch (außen 70 cm). Die innere Ladekante liegt 18 cm hoch, beim Ausladen muss das Gepäck also weit angehoben werden. Bei geöffneter Heckklappe müssen größere Menschen auf ihren Kopf achten. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Rücksitz ist asymmetrisch geteilt. Die beiden Teile lassen sich unabhängig verschieben und auch vorklappen, wobei dann eine Stufe entsteht.

⊖ Für Einkaufsgepäck fehlen Ablagen oder Haken.

2,7 INNENRAUM

3,0 Bedienung

⊕ Die Schalter für Fahr- und Nebellicht sowie für die Wischer befinden sich in praktischen Lenksäulenhebeln. Momentan- und Durchschnittsverbräuche werden in einem Display angezeigt. Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar (Schalter leider unbeleuchtet). Das CD-Radio ist hoch und damit günstig angeordnet. Es stehen zwei Handschuhfächer zur Verfügung, beide sind aber nicht besonders groß und leider unbeleuchtet. Geöffnete Türen und Heckklappe werden dem Fahrer angezeigt.



Der Yaris kann weder bei der Verarbeitung noch bei der Bedienbarkeit überzeugen.

⊖ Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe einstellen, und das auch nur über einen kleinen Bereich. Beim Kuppeln tritt man auf die Befestigungsstange des Pedals, möchte man nicht den Fuß zu sehr knicken. Die in der Mittelkonsole untereinander angeordneten Drehschalter liegen zu weit außerhalb des Sichtbereichs des Fahrers. Zudem sind die Piktogramme klein, sodass Verwechslung leicht möglich ist. Der Luftverteilungsschalter ist unlogisch in der Funktion, denn zeigt der Schalter nach unten, wird die Luft nach oben geführt, zeigt er nach oben, bedeutet das Luft nach unten. Die Instrumente liegen nicht vor dem Fahrer, sondern nach rechts versetzt und sind somit nur durch einen Kopfschwenk abzulesen. Das Display des Radios ist nicht gut ablesbar, da es zu wenig Kontrast aufweist. Die Fensterheber in den Vordertüren funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Vorn gibt es kaum Ablagen. Es fehlt eine Kühlmitteltemperaturanzeige.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne sorgen die enorme lichte Höhe und die große Innenbreite für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,87 zurück schieben.

2,8 Raumangebot hinten*

Hinten gibt es zwei vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz in der Mitte. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten noch Leute bis zu einer Größe von 1,83 m gut sitzen (Sitzbank ganz nach hinten gerutscht). Insgesamt hat man ein angenehmes Raumgefühl.



Auf den äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, der Federungskomfort insgesamt mäßig. Denn auch bei Fahrten auf der Autobahn regen kleinere Unebenheiten die Karosserie zum latent leichten Hüpfen an, was eine gewisse Unruhe während der Fahrt mit sich bringt und den Insassen ein unruhiges Gefühl beschert.

3,0 Sitze

Die eher straff gefederten Vordersitze bieten genügend Halt, die Fahrerseite verfügt über eine Höheneinstellung. Auf der Rückbank werden auch erwachsenen Mitfahrern die Oberschenkel genügend unterstützt, außerdem lassen sich die Lehnteile in der Neigung einstellen.

⊖ Es fehlt eine bequeme Abstellfläche für den ruhenden Kupplungsfuß. Der Beifahrer hat keine Höheneinstellung. Die Rückbank ist kaum gefedert und hat eine kurze Lehne, größeren Personen drückt die Kopfstütze in den Rücken. Auf dem höckerartigen Platz in der Mitte sitzt man unbequem.

3,1 Innengeräusch

Der Motor ist nicht gerade laut, da er aber meist bei hohen Drehzahlen agiert, um für halbwegs Schubkraft sorgen zu können, hört man ihn dann doch vernehmlich. Wind- und Fahrtgeräusche halten sich in erträglichem Rahmen.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und zeigt eine ordentlich Wirkung. Die manuelle Klimaanlage sorgt im Sommer für rasche Abkühlung. Leider kann man die Temperatur nur grob vorwählen. Auch die Luftmengenverteilung kann nur in bestimmten Kombinationen erfolgen - hier wünscht man sich manchmal mehr Flexibilität.

⊖ Die Heizung spricht hinten zwar zufriedenstellend schnell an, ihre Wirkung ist aber nur ausreichend.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

4,6 Fahrleistungen*

⊖ Der Motor reagiert nicht nur sehr zäh aufs Gas, er ist auch durchzugsschwach. Um für ordentlichen Vortrieb sorgen zu können, muss er bei hohen Drehzahlen gehalten werden. Im vierten und fünften Gang sind die Geschwindigkeitszuwächse im Zeitlupenbereich. Akzeptable Fahrleistungen lassen sich erzielen, wenn man die Gänge ausdreht. Ab etwa 120 km/h geht dem Motor aber spürbar die Puste aus.

2,3 Laufkultur

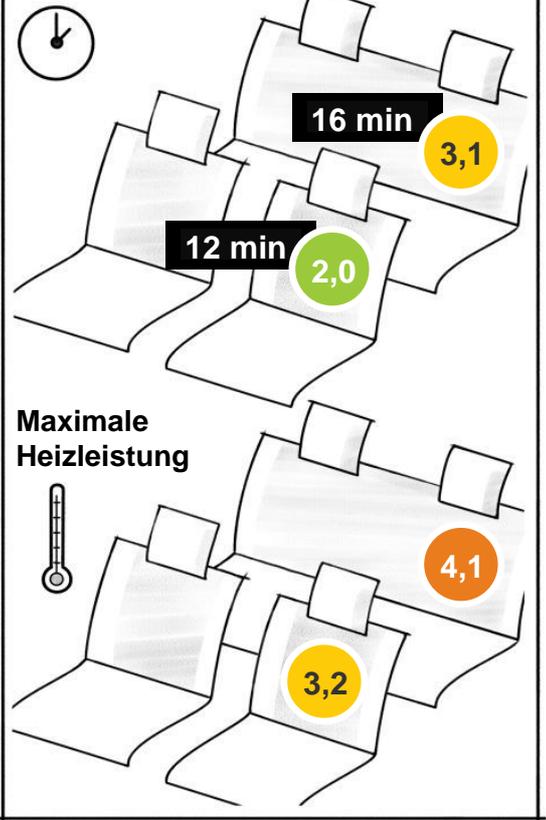
⊕ Der kleine Dreizylinder-Motor legt eine recht ordentliche Laufkultur an den Tag, nur bei niedrigen Drehzahlen arbeitet er etwas brummig und lässt Vibrationen zu den Insassen durch. Insgesamt geht die Laufkultur aber in Ordnung.

2,6 Schaltung

⊕ Das Fünfgang-Getriebe lässt sich recht gut schalten, nur beim Runterschalten hakt es manchmal. Schnelles (Hoch-)Schalten klappt ohne Probleme. Die Schaltwege sind angenehm kurz.

⊖ Beim schnellen Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe, wenn man nicht steht. Der Rückwärtsgang ist nicht deutlich genug von den Vorwärtsgängen abgesetzt.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Getriebeübersetzung wurde nicht zu lange gewählt, zumal in diesem Zusammenspiel ein sechster Gang wenig Sinn machen würde, weil der Motor nicht genug Kraft hat.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist recht gut. Für bessere Traktion auf rutschigem Untergrund sorgt das TRC (Traktionskontrollsystem). ADAC-Ausweichtest: Der Yaris reagiert willig auf Lenkbefehle, übersteuert beim Gegenlenken leicht und harmlos. Hier leistet der Schleuderschutz VSC (optional) ganze Arbeit, setzt vehement, doch gleichmäßig ein. Von Schleudern oder Ausbrechen keine Spur.

2,0 Kurvenverhalten

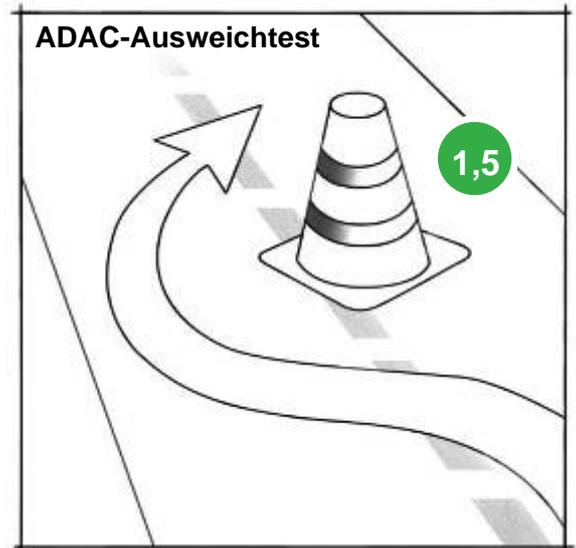
⊕ Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd ausgelegt, eine Eigenschaft, die besonders den wenig erfahrenen Autofahrern entgegen kommt. Nimmt der Fahrer versehentlich die Kurve zu schnell, neigt das Heck zum Drängen, was aber auch hier vom Schleuderschutz VSC (optional) durch gezieltes Bremsen und Gaswegnehmen sicher abgefangen wird.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung spricht passabel an und ist weitgehend zielgenau. Es wird wenig Gefühl zur Fahrbahn vermittelt. Das Lenkrad lässt sich leicht drehen, der Wendekreis ist ziemlich klein (10 m), was für müheloses Rangieren bei wenig Platz sorgt.

2,1 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich recht gefühlvoll dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stand 37 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelbremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,0

SICHERHEIT

3,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das Fahrzeug ist optional mit dem Schleuderschutz VSC ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen - das elektronische Stabilitätsprogramm sollte unbedingt mitbestellt werden, es erhöht die aktive Sicherheit erheblich. ABS inkl. Bremsassistent sind Serie.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. VSC kostet Aufpreis - das sollte Serie sein.

2,5

Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Yaris von Toyota bietet dank intelligentem Gurtsystem, steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen sehr guten Insassenschutz. Für den Fahrer gibt es sogar einen Knieairbag. Mit insgesamt 35 Punkten (Frontalcrash: 15; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) erreicht er klar 5 Sterne für den Insassenschutz nach der EuroNCAP-Norm. Die Kopfstützen der vorderen Sitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist aber nur zufriedenstellend. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Kopfstützen sind vorn etwas schmal, hinten sind sie zu schmal und zu niedrig, reichen in der Höhe höchstens für 1,55 m große Mitfahrer. Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

2,9

Kindersicherheit

Mit den vorhandenen Sicherheitsgurten lassen sich auf der Rückbank Kinderrückhaltesysteme weniger gut befestigen, denn die Gurtanordnung ist ungünstig. Besser mit Isofix und Ankerhaken, die auf den äußeren Plätzen vorhanden sind. Die Euro-NCAP-Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein eineinhalb und dreijähriges Kind durchgeführt: Britax Römer Baby Safe und Britax Römer Duo Plus, jeweils mit Gurtbefestigung. Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, lediglich die Brustbelastungswerte waren beim Frontalcrash bei beiden Kindern leicht erhöht.

- + Auf dem Beifahrersitz dürfen rückwärts gerichteten Kindersitze installiert werden, weil sich der Frontairbag deaktivieren lässt.

3,1

Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte insbesondere an den seitlichen Kanten der Motorhaube noch verbessert werden, da hier ein harter Aufschlag ermittelt wurde. Es werden nur 18 von max. 36 Punkten erreicht.

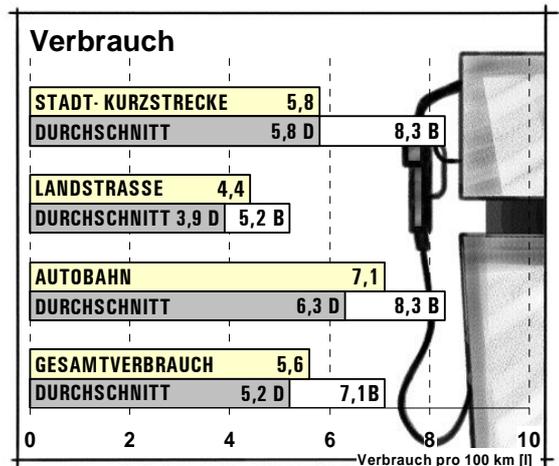
2,3

UMWELT/ECOTEST

3,2

Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Yaris mit dem 1,0-l-Dreizylinder liegt bei zufriedenstellenden 5,6 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 129 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das für 28 Punkte. Innerorts benötigt der Kleinwagen günstige 5,8 l, außerorts 4,4 l und auf der Autobahn vergleichsweise üppige 7,1 l Super pro 100 km. Ohne den recht hohen Autobahnverbrauch würde der Verbrauch unter fünf Litern auf 100 km liegen und damit deutlich besser ausfallen.



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

1,4

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig. So kann der Yaris im EcoTest 46 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es insgesamt für gute 74 Punkte und damit für vier von fünf möglichen Sternen - für einen Kleinwagen ein ansehnliches Ergebnis.

2,0

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,3

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Yaris 1.0 im durchschnittlichen Bereich liegt, fällt auch die Bewertung in diesem Kapitel vergleichbar aus.

1,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner Servicecheck - alle 30.000 km oder alle 24 Monate eine Inspektion fällig. Der Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Langlebige Verschleißteile sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

2,1

Wertstabilität*

⊕ Dem Yaris 1.0 wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Der Berechnungszeitraum für diese Beurteilung erstreckt sich über vier Jahre, weshalb kurzfristige Entwicklungen (z.B. Rückrufaktionen) sich nicht zu sehr darauf auswirken.

2,9 Kosten für Anschaffung*

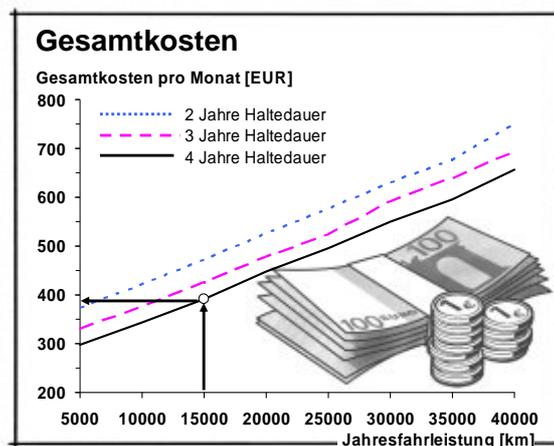
Mit einem Anschaffungspreis von knapp 14.000 Euro sind die Zeiten der günstigen Japaner beim Yaris vorbei. Die Komfortausstattung umfasst zwar alles Nötige, u.a. eine Klimaanlage, jedoch fehlt eine sehr wichtige Komponente im Bereich der Sicherheit: das elektronische Stabilitätsprogramm sollte unbedingt hinzubestellt werden.

0,9 Fixkosten*

⊕ Die festen Kosten fallen sehr niedrig aus. Vor allem die KFZ-Steuer ist kaum der Rede wert: 20 Euro im Jahr. Aber auch bei der Versicherung kann der Yaris mit niedrigen Einstufungen punkten. Die Haftpflicht ist sehr günstig, aber auch Teil- oder Vollkasko sind nicht teuer.

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Bei den absoluten monatlichen Kosten liegt der Yaris 1.0 im vorderen Feld seiner Klasse. Vor allem mit günstigen Fixkosten kann er punkten, aber auch sonst halten sich die Aufwendungen für den Kleinwagen in Grenzen. Nur für Leute, die lange Strecken auf der Autobahn zurücklegen, ist diese Motorisierung weniger geeignet.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 390 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.33	1.4 D-4D
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1329	4/1364
Leistung [kW(PS)]	51(69)	74(101)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	93/3600	132/3800	205/1800
0-100 km/h[s]	15,7	11,7	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	175	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,6 S	5,7 S	4,7 D
CO2 [g/km]	118	120	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/15	14/17/15	14/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	20	28	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	372	415	410
Preis [Euro]	12.395	15.050	16.850

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	998 ccm
Leistung	51 kW(69 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	93 Nm
bei	3600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	9,95/10,05 m
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	10,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 4,4/ 7,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	118g/km/ 129g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3785/1695/1530 mm
Leergewicht/Zuladung	1030 kg/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	225 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/750 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	750 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	119 Euro
Monatliche Werkstattkosten	31 Euro
Monatliche Fixkosten	57 Euro
Monatlicher Wertverlust	183 Euro
Monatliche Gesamtkosten	390 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/15
Grundpreis	13.950 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Toyota Yaris 1.0 Cool

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	520 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	350 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (inkl. MP3-CD-Player)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt/verschiebbar)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	2,8	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Sicherheit	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,8
Innenraum	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Bedienung	3,0	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	2,8	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,2
Komfort	3,0	Schadstoffe	1,4
Federung	3,0		
Sitze	3,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,0
Innengeräusch	3,1	Betriebskosten*	3,3
Klimatisierung	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,2
Motor/Antrieb	3,1	Wertstabilität*	2,1
Fahrleistungen*	4,6	Kosten für Anschaffung*	2,9
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	0,9
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,0
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest