



Toyota Yaris 1.5 Hybrid Comfort

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW / 100 PS)

Toyota bietet den Yaris mit drei unterschiedlichen Motorisierungen an - zwei konventionellen Benzinmotoren mit einem bzw. 1,5 Liter Hubraum und dem Hybridantrieb. Größter Beliebtheit erfreut sich hierzulande allerdings die Hybridvariante, die im Jahr 2017 deutschlandweit mit rund 59 Prozent aller verkauften Yaris ausmachte. Für sie spricht vor allem der geringere Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu den beiden klassischen Verbrennungsmotoren. Das beweist auch der EcoTest: Während der Kleinwagen mit dem 1,5-l-Benziner im Test 5,3 l/100 km konsumiert, kommt der Hybrid mit 4,8 l/100 km aus. In der Stadt verbraucht der Toyota (3,6 l/100 km) sogar 2,3 Liter auf 100 km weniger, auf der Autobahn aber 0,3 l/100 km mehr. Fazit: Der Hybridantrieb kann seine Verbrauchsvorteile vor allem in der Stadt bzw. bei niedrigen Geschwindigkeiten ausspielen, auf der Autobahn hingegen wendet sich das Blatt. Das liegt mitunter daran, dass das stufenlose Automatikgetriebe den Motor selbst bei geringer Last mit hohen Drehzahlen arbeiten lässt. Darüber hinaus fällt das Aggregat akustisch unangenehm auf, da es deutlich und lautstark bei mittlerer Drehzahl brummt. Die Geräuschmessung belegt, dass es im Allgemeinen laut im Yaris zugeht.

Bei der Komfortausstattung hebt sich der Hybrid mit der serienmäßigen Klimaautomatik vom Standard-Yaris ab. Darüber hinaus bietet er auch das Toyota Safety Sense mit Notbremssystem samt City-Funktion sowie einen Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichenerkennung. Ärgerlich ist aber, dass man für die getestete Ausstattungsvariante keinen Tempomaten bekommt.

Günstig ist der Yaris Hybrid jedoch nicht, Toyota verlangt mindestens 19.590 Euro, was für einen Kleinwagen viel Geld ist. **Konkurrenten:** keine mit Hybridantrieb.








- + niedriger Kraftstoffverbrauch, viele Assistenten ab Werk an Bord, handlich in der Stadt
- hohes Geräuschniveau im Innenraum, lückenhafte Komfortausstattung, nur Halogenscheinwerfer erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 1,1

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,5
	Transport	3,7
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	1,9

EcoTest ★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Die Karosserie zeigt sich zwar insgesamt solide verarbeitet, hier und da ist aber noch Verbesserungspotenzial vorhanden: Die Spaltmaße beispielsweise könnten insgesamt etwas enger sein und der aufpreispflichtige Metalliclack sollte auch durchgängig aufgetragen sein. Öffnet man die Motorhaube, die nur mit einem Haltestab offen gehalten wird, oder die Heckklappe, läuft der Farblack aus und die Farbe ändert sich.

Der Innenraum zeigt sich zufriedenstellend gefertigt. Das

3,6 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Yaris Hybrid dürfen 430 kg zugeladen werden, 50 kg davon auf dem Dach. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs lassen sich Strecken von bis zu 750 km zurücklegen, beim Hybrid beträgt das Tankvolumen allerdings nur 36 und nicht wie beim Standard-Yaris 42 l.

⊕ Dank der kompakten Außenmaße und des recht kleinen Wendekreises von 10,5 m zeigt sich der Toyota in der Stadt wendig und praktikabel.

3,0 Licht und Sicht

In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Yaris mit Projektions-Halogencheinwerfern samt Tagfahrlicht ausgestattet. Diese besitzen allerdings keine tageslichtähnliche Farbe und auch die Leuchtkraft kann nicht vollends überzeugen. Besseres LED- oder Xenonlicht ist für den Yaris jedoch nicht erhältlich. Auch auf ein Abbiegelicht muss man verzichten. Immerhin ist der Toyota in allen Ausstattungsvarianten mit einem Fernlichtassistenten ausgestattet.



Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten. Immerhin sind die Kopfstützen teilversenkbar und schränken die Sicht nicht zusätzlich ein.

Cockpit wirkt mit leicht geschäumten und farblich abgesetzten Applikationen sowie Chromrändern optisch ansprechend, allerdings sind die verwendeten Kunststoffe hart und kratzempfindlich und insgesamt billig.

⊖ Am Unterboden ist nur mäßig Unterbodenschutz aufgetragen. Verkleidungen, die der Aerodynamik und dem Schutz des Motors dienen, sucht man vergeblich.

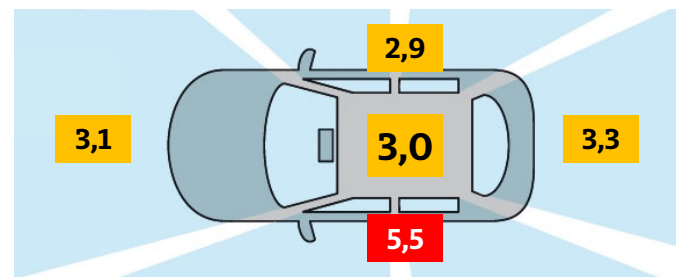
⊖ Beim Hybrid sind weder Anhängelast- noch Stützlasten seitens des Herstellers zugelassen.

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.

Die Windschutzscheibe wird von einem großen Wischer mit zufriedenstellendem Wirkungsbereich gereinigt, allerdings läuft links vom Wischerblatt aufgrund des Fahrtwindes Wasser in das Sichtfeld des Fahrers hinein.

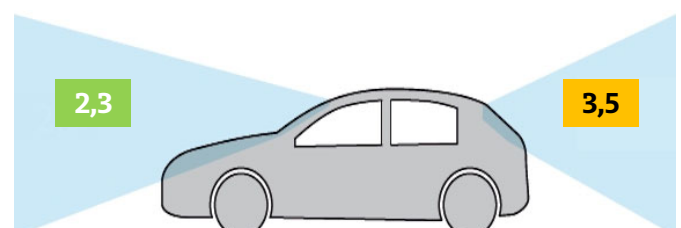
Rundumsicht

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.



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

⊖ Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung

2,2 Ein-/Ausstieg

Ab Werk ist der Yaris mit Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet. Ein schlüsselloses Entriegelungssystem (Smart-Key) mit Sensoren an den Türgriffen vorn und der Heckklappe ist für die getestete Ausstattungsvariante jedoch nicht mehr erhältlich.

⊕ Der Kleinwagen ermöglicht mit seinen großen Türausschnitten und in guter Höhe positionierten Sitzen und Haltegriffen über allen Türen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Nur der Abstand zwischen Fahrersitzfläche und dem Lenkrad dürfte größer sein. Auch in den Fond gelangt man bequem. Praktisch: Es gibt keinen Mitteltunnel, der beim Durchrutschen stört. Zieht man am Fernlichthebel, beleuchten die Scheinwerfer beim Aussteigen für kurze Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug.

3,7 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst der Kofferraum nur 240 Liter. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, finden 345 Liter oder sechs

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Während die Kofferraumöffnung ein praxistaugliches Format besitzt, dürfte die Heckklappe allerdings weiter aufschwingen - nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,84 m können aufrecht darunter stehen. Das Ladeabteil selbst ist recht schmal und nicht besonders tief, was den Transport sperriger Gegenstände erschwert. Während die Ladekante mit rund 69 Zentimetern nicht zu hoch über der Straße liegt, stört beim Ausladen eine 18 cm hohe Stufe.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Für die äußeren Sicherheitsgurte gibt es Halteclips an den Seitenverkleidungen. Im Kofferraum gibt es, außer dem Stauraum unter dem Kofferraumboden, keinerlei Staufächer oder Taschenhaken für kleinere Gegenstände.

deaktiviert. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nach aktueller Preisliste für die Ausstattung Comfort nicht einmal mehr optional erhältlich. Die Außenspiegel müssen ohne zusätzliche asphärische Bereiche auskommen, die den toten Winkel verkleinern würden.



Mit 240 l Volumen ist der Kofferraum des Yaris von klassenüblicher Größe.

handelsübliche Getränkekisten darin Platz. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterkante 490 Liter und bis unter das Dach 935 Liter verstauen.

⊖ Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne entsteht eine hohe Stufe, die das Verschieben des Ladeguts erschwert. Einen zweiten Kofferraumboden, der dann auf Höhe der Rücksitzlehnen positioniert werden kann, gibt es aber trotz der dafür schon vorgesehenen Halterungen in der Seitenverkleidung des Kofferraums nicht serienmäßig. Immerhin kann er optional geordert werden. Mit nur einer kleinen Lampe ist der Kofferraum zu schwach ausgeleuchtet.

⊖ Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss zum Umklappen der Rücksitzlehne umständlich am Hilfsschloss ausgehängt werden.

3,2 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Das Cockpit des Yaris ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System Toyota Touch gebündelt sind. Das sieben Zoll große Touchdisplay ist in ordentlicher Höhe positioniert, aber nicht zum Fahrer geneigt und je nach Einstrahlung spiegelt sich die Sonne kräftig darin. Immerhin verfügt das System noch über einen Drehregler zur Lautstärkeneinstellung. Die Bedienung erfordert eine zielgenaue Betätigung der Schaltflächen, die Menüführung ist aber gut verständlich.

Das Kombiinstrument liegt im Sichtfeld des Fahrers, doch auch hier spiegelt sich das Licht in der davor angebrachten Scheibe - die Instrumente selbst lassen sich einwandfrei ablesen. Anstatt eines Drehzahlmessers gibt es beim Hybrid eine Leistungsanzeige, über die man ablesen kann, wie viel Energie man gerade vom Antriebsstrang abrufen kann. Der Bordcomputer zeigt alle wichtigen Infos an. Während der Scheibenwischer vorn mittels Sensor gesteuert wird, muss das Abblendlicht manuell bedient werden. Das Fernlicht wiederum wird automatisch auf- und abgeblendet. Das Klimabedienteil ist nicht zu tief verbaut und übersichtlich gestaltet.

Insgesamt kommt man mit dem Yaris nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht.

⊖ Kritik verdienen beispielsweise die Schalter für den Fernlicht- oder Spurhalteassistenten, da diese ungünstig

3,5 Multimedia/Konnektivität

Der Yaris Hybrid ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit dem Multimedia-System Toyota Touch samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und sechs Lautsprechern ausgestattet. Stets an Bord ist zudem ein USB-Anschluss.

Gegen Aufpreis bekommt man ein Navigationssystem (Touch&Go) samt Echtzeit-Verkehrsdaten und Apps wie

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m nach hinten schieben - dabei hat der Fahrer noch ordentlich Platz über dem Kopf. Die Innenraumbreite ist entsprechend eines Kleinwagens

tief und nicht im Sichtfeld des Fahrers untergebracht sind. Darüber hinaus beschränkt sich die Schalterbeleuchtung aufs Nötigste. Weder die Lenkradtasten noch die Schalter am Himmel sind im Dunkeln beleuchtet. Auch eine Beleuchtung für die zweite Sitzreihe wurde weggelassen. Dass der Yaris immer noch keinen Tipp-Blinker hat (einmal tippen, drei mal blinken) ist nicht nachvollziehbar. Andere Toyota-Modelle besitzen diese Funktion.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum sind zufriedenstellend. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, pfiffige Ideen sucht man jedoch vergebens.

Wettervorhersage oder Parkplatzsuche - darin inbegriffen sind auch drei Jahre kostenlose Kartenupdates.

⊖ Ein CD-Player ist für den Yaris in der getesteten Ausstattungsvariante nicht erhältlich.

Smartphones lassen sich weder per Apple CarPlay noch via Android Auto mit dem Toyota koppeln.

nicht sehr üppig bemessen. Das Raumgefühl geht dennoch dank des hellen Himmels und der niedrigen Mittelkonsole in Ordnung.

3,7 Raumangebot hinten

Hinter einem 1,85 m großen Fahrer finden nur noch Passagiere bis zu einer Größe von rund 1,75 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.

4,6 Innenraum-Variabilität

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

⊖ Es gibt vorn wie hinten kaum brauchbare Ablagen. Während man vorn zumindest noch Türfächer samt Flaschenhaltern und Becherhalter in der Mittelkonsole findet, gibt es hinten weder Türfächer noch Lehnentaschen.

3,3 KOMFORT

2,9 Federung

Der Yaris Hybrid verfügt über ein konventionelles Fahrwerk, das einen vernünftigen Komfort bietet. Es ist recht ausgewogen, kann aber mit seiner einfach konstruierten Verbundlenkerhinterachse besonders Querfugen oder auch kurze Stöße nur mäßig wegfedern. Gerade bei niedri-



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

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

3,7 Sitze

Während sich der Fahrersitz zumindest noch in der Höhe einstellen lässt, ist dies auf der rechten Seite nicht möglich.

Die tendenziell straff gepolsterten Sitze sind vorn körpergerecht gestaltet und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Als Fahrer vermisst man aber eine Mittelarmlehne, die eine bequemere Sitzposition ermöglichen

würde.

Die Rückbank ist kaum konturiert, der Seitenhalt ist mäßig. Immerhin ist der Kniewinkel recht angenehm.

⊖ Die vorderen Gurte lassen sich nicht in der Höhe an Fahrer bzw. Beifahrer unterschiedlicher Größe anpassen.

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 schnellt nämlich die Drehzahl des Vierzylinders in die Höhe und bleibt dort auch, während das stufenlose Getriebe die Übersetzung anpasst. Akustisch besonders unangenehm ist der Verbrenner im letzten Viertel des Eco-Bereichs, da er hier lautstark mit brummt.

Bei höheren Geschwindigkeiten mischen sich zudem Wind- und allgemeine Fahrgeräusche dazu, die bei höherem Tempo die Geräuschkulisse dominieren.

Das hohe Geräuschniveau belegt auch die Messung bei Tempo 130 - es sind 71,6 dB(A).

2,9 Klimatisierung

In der Basisausstattung muss der Yaris ohne Klimaanlage auskommen (optional erhältlich), der getestete Hybrid ist sogar serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Im Zubehör findet man Sonnenschutzblenden für die hinteren Seitenscheiben.

⊖ Unter den Vordersitzen fehlen Luftdüsen, die sonst den hinteren Teil der Fahrgastzelle zusätzlich mit Heiz-/Kühlluft versorgen. Eine Sitzheizung für die vorderen Plätze ist für den Comfort nicht mehr erhältlich.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen

Der Hybridantrieb des Yaris besteht aus einem Vierzylinder-Benziner mit 1,5 l Hubraum und einem maximal 45 kW leistenden Elektromotor. Die Maximalleistung des Hybrid-systems beträgt 74 kW/100 PS. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung unter Volllast von 60 auf 100 km/h) schließt der Kleinwagen erst nach 8,5 Sekunden ab.

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

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Im rein elektrischen Betrieb werden keinerlei Vibrationen oder Störfrequenzen wahrgenommen - so können aber nur kurze Stecken zurückgelegt werden. Das Vibrationsverhalten des Ottomotors geht in Ordnung, er überträgt insgesamt merkliche aber nicht zu störende Vibrationen in den Innenraum. Akustisch zeigt er sich jedoch alles andere als unaufdringlich. Der Motorlauf ist insgesamt recht rau, besonders im mittleren Drehzahlbereich (oberes Viertel des Eco-Bereichs) brummt der Motor stark unter Last - dieser

Drehzahlbereich wird leider häufig vom Automatikgetriebe genutzt, bereits auch bei nur mäßiger Beschleunigung.

Das Ansprechen des Hybridsystems ist bei niedrigen Geschwindigkeiten spontan, die Leistungsentfaltung bei höheren Geschwindigkeiten aber nur mäßig, da dann der zusätzliche Schub des Elektromotors nicht mehr so stark zum Tragen kommt.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, die Gasse ist aber etwas hakelig. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie ist entsprechend der Topografie für maximal zwei bis vier Kilometer ein rein elektrisches Fahren möglich - die maximale elektrische Geschwindigkeit beträgt 74 km/h. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. 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. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

⊖ Das stufenlose Automatikgetriebe bereitet aber nicht viel Freude. Schon bei geringer Leistungsabforderung strebt es ständig hohe Drehzahlen an und das auch bei kaltem Motor. Dies sorgt unter anderem für einen höheren Verschleiß und für eine starke Lärmbelastung im Innenraum.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des Yaris ist nicht besonders gut, was auch an den Reifen liegt. Man hat das Gefühl, dass der Kleinwagen stets leicht in Bewegung ist und die Hinterachse nach Lenkbefehlen verzögert Seitenführungskräfte aufbaut. Darüber hinaus pendelt die Karosserie nach einem Lenkimpuls nach, ehe das Fahrzeug sich wieder stabilisiert. Das ist nicht unsicher, fühlt sich aber unkomfortabel und unpräzise an. Darüber hinaus neigt sich die Karosserie auch bei stärkeren Lenkmanövern.

Gleiches zeigt sich im ADAC Ausweichtest. Der Toyota lässt sich zwar nicht sehr präzise durch den Parcours manövrieren, wird aber stark vom elektronischen Stabilitätsprogramm eingeregelt und abgebremst, sodass er sich sicher durchfahren lässt.

3,0 Lenkung

Die leichtgängige Lenkung fühlt sich etwas teigig an, bietet recht wenig Rückmeldung und auch die Mittellage lässt sich nicht blind erfühlen. Durch das verzögerte Ansprechen der Hinterachse und das mangelnde Lenkgefühl muss gelegentlich in Kurven die Linie korrigiert werden.

⊕ Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig: Von Anschlag bis Anschlag sind es nur knapp über 2,5 Umdrehungen.

3,6 Bremse












Die Bremse kann nicht besonders fein dosiert werden und das Ansprechverhalten ist etwas gewöhnungsbedürftig. Bei geringem Pedalweg rekuperiert der Yaris und lädt die Hybrid-Batterie. Bei stärkerer Pedalbetätigung greift die mechanische Bremse vollkommen und verzögert den Kleinwagen wie gewohnt. Ein Bremsweg von 38,1 m aus Tempo 100 bis zum Stillstand ist zudem kein Ruhmesblatt.

2,8 SICHERHEIT

2,5 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Ab der Ausstattungsvariante Comfort besitzt der Yaris zudem eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Während einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu

warnen. Serienmäßig überwachen zudem Reifendrucksensoren den Luftdruck in den Rädern.

⊖ Ein Tempomat ist für den Comfort Hybrid nicht erhältlich.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der Yaris fünf Sterne (Stand: 12/2017). Beim Insassenschutz erhält er 83 Prozent der möglichen Punkte. Der Kleinwagen besitzt neben Front- und Seitenairbags vorn auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Vorn haben die Gurte sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer.

Die Kopfstützen lassen sich vorn für Fahrer bis zu einer

Größe von 1,90 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.

2,8 Kindersicherheit

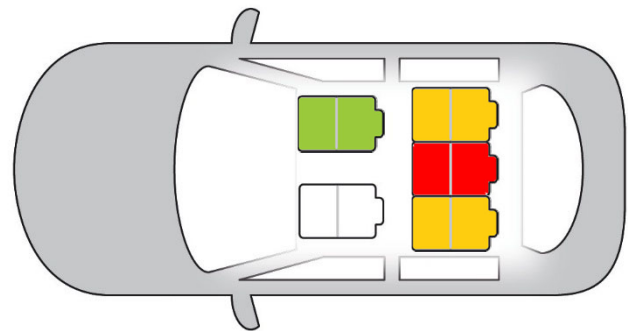
⊕ Im ADAC Crashtest von 2017 erreicht der Yaris 80 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze dürfen vorn rechts und auf den äußeren Rücksitzen befestigt werden. Da sich die Beifahrerairbags deaktivieren lassen, sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz zulässig. Kindersitze lassen sich hier problemlos mit den Gurten befestigen.

Auf den äußeren Fondplätzen ist die Montage mit Isofix-System samt iSize-Kennung problemlos möglich. Die Kindersitze können zwar auch mit den Gurten festgezurt werden, allerdings nur umständlich, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig unter dem Polster verbaut sind.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen ist auch von Kinderhänden leicht bedienbar.

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)

4,4 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest von 2017 erreicht der Yaris nur 63 Prozent der möglichen Punkte. Vor allem die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

⊖ Da im rein elektrischen Betrieb kein Warnton auf das fast lautlose Fahrzeug hinweist, wird es in diesem Kapitel abgewertet.

1,6 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Im EcoTest ist die Vorstellung des Yaris Hybrid überzeugend. Der Toyota erreicht mit seinem Antriebskonzept dank einer CO₂-Bilanz von 132 g/km 39 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 Litern Super auf 100 km kann sich durchaus sehen lassen. Zumal im Test mit 200 kg Zuladung gefahren wird, was für einen Kleinwagen relativ viel ist, und die Zyklen anspruchsvoller und realitätsnäher als der Zulassungszyklus sind. Besonders innerorts kann der Hybrid im Vergleich zum Standard-Yaris mit dem 1.5-l-Ottomotor seine Vorteile ausspielen. Hier konsumiert der kleine Japaner lediglich 3,6 l/100 km - beim konventionellen Antrieb lag der Verbrauch bei 5,9 l/100 km. Außerorts verbraucht der Hybrid 4,4 l/100 km und auf der Autobahn 6,3 l/100 km. Bei höheren Geschwindigkeiten wiederum ist der Benziner mit einem Verbrauch von 6,0 l auf 100 Kilometer leicht im Vorteil.

Verbrauch

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

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

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Yaris Hybrid überzeugt auch in diesem Kapitel. Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchweg gering, der Lohn: volle 50 Punkte. In der Summe bringt es der Yaris auf gute 89 von 110

Punkten, was vier Sternen entspricht. Auch die Straßenmessungen (RDE) bestätigen das gute Resultat des Prüfstandtests.

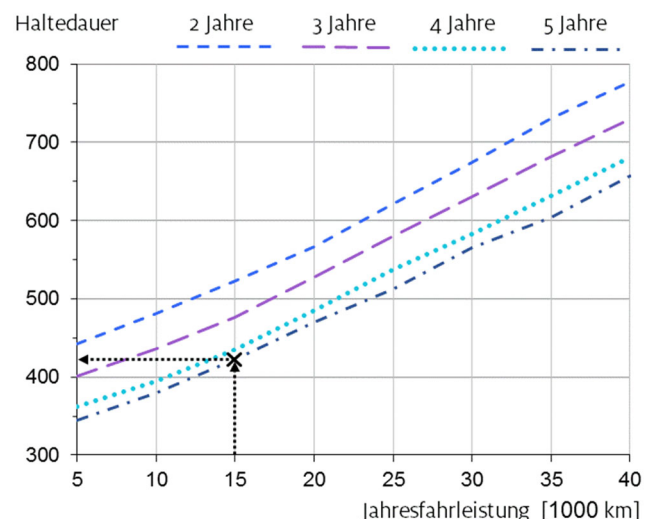
1,1 AUTOKOSTEN

1,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den Yaris Hybrid Comfort verlangt Toyota bereits 19.590 Euro, was für einen Kleinwagen vergleichsweise teuer ist. Während die Sicherheitsausstattung dabei umfangreich ausfällt, zeigt sich die Komfortausstattung lückenhaft. Zudem sind einige den Fahrkomfort steigernde Details wie eine Lichtautomatik, ein Geschwindigkeitsregler oder eine Sitzheizung für die getestete Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Während die jährliche Kfz-Steuer nur bescheidene 30 Euro beträgt, zeigen sich die Versicherungseinstufungen recht ungünstig. 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. Toyota gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung), auf den Hybridantrieb besteht eine fünfjährige Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 422 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0	1.5	1.5 Hybrid	GRMN
Aufbau/Türen	SR/3	SR/5	SR/5	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1497	4/1497	4/1798
Leistung [kW (PS)]	51 (69)	81 (111)	74 (100)	156 (212)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/4300	136/4400	111/3600	249/5000
0-100 km/h [s]	15,3	11,0	11,8	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	175	165	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,3 S	4,8 S	3,3 S	7,5 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	99	109	75	170
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/21	17/19/21	17/21/21	17/26/22
Steuer pro Jahr [Euro]	28	58	30	186
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	389	420	429	k.A.
Preis [Euro]	12.790	14.490	18.240	30.800

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 (4-Zylinder-Benziner/Permanenterregter Synchronmotor), Euro 6b	
Hubraum	1.497 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 4.800 1/min
Maximales Drehmoment	111 Nm bei 3.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Verbrauch pro 100 km	3,3 l
CO ₂ -Ausstoß	75 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	0,28 m ² /n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	175/65 R15
Länge/Breite/Höhe	3.945/1.695/1.510 mm
Leergewicht/Zuladung	1.055/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	286/768 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Tankinhalt	36 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km /12 Jahre
Produktion	Frankreich, Valenciennes

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße Testwagen	175/65 R15 84H
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport FastResponse
Wendekreis links/rechts	10,5/10,3 m
EcoTest-Verbrauch	4,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,6/4,4/6,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	111 g/km (WTW* 132 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	71,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1135/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240/490/935 l

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

Betriebskosten	78 Euro	Werkstattkosten	45 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	198 Euro
Monatliche Gesamtkosten	422 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21		
Basispreis Yaris 1.5 Hybrid Comfort	19.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.04.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	19.830 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.042 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie/-
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-
Einparkhilfe vorn/hinten	590 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	590 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 590 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,1

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

Stand: April 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand