

---

## Fahrbericht Toyota Yaris Hybrid: Anders fahren

Von Jens Riedel, cen

Mit rund 24 000 verkauften Einheiten war der Yaris im vergangenen Jahr der Bestseller von Toyota in Deutschland. Zugleich war der Kleinwagen das meistverkaufte Hybridmodell der Japaner. Mindestens 18 240 Euro werden dafür fällig. Im Gegenzug gibt es die Einstufung in die Effizienzklasse A+ und einen WLTP-Normverbrauchswert von – je nach Reifengröße und Ausstattung – durchschnittlich 3,7 bis 4,0 Liter je 100 Kilometer sowie einen CO<sub>2</sub>-Wert von 84 Gramm bis maximal 91 Gramm je Kilometer.

Nach wie vor ist der Hybridantrieb, der im Gegensatz zum Mild-Hybrid-System einiger Wettbewerber auch kurzzeitig rein elektrisches Fahren erlaubt, in dieser Fahrzeugklasse einmalig. Optisch ist der Yaris ganz Toyota, will meinen, eher unauffällig gestylt. Ein gewisses Selbstbewusstsein zeigt der Kleinwagen aber zumindest seit dem 2014 erfolgten Facelift mit der auffälligen X-förmigen Front sowie der Option auf unterschiedliche Lackierung von Dach und Karosseriekörper. Doch die Entscheidung für einen Kleinwagen fällt selten aus ästhetischen, sondern vor allem aus praktischen Erwägungen heraus.

Typisch für Toyota ist das recht niedrig stehende Lenkrad, an dem auch die Möglichkeit der horizontalen Justierung nichts grundlegend ändert. Daran gewöhnt man sich aber recht rasch, und es hat den Vorteil, dass alle Anzeigen des Cockpits stets voll im Blick bleiben. Das Interieur selbst überrascht durch seine Gefälligkeit, die in dieser Klasse nicht selbstverständlich ist. Allen voran fällt das weichgeschäumte (!) Dashboard und Softtouch-Elemente an den Türen auf. Auch die übrige Materialanmut ist höher als in vielen anderen Fahrzeugen des Segments. Dazu kommt im Fall unseres Testwagens in der zweifarbigen Ausstattungsstufe Style Selection unter anderem noch die Annehmlichkeit einer herunterklappbaren Armlehne am Fahrersitz, ein schwarzer Dachhimmel und Zwei-Zonen-Klimaautomatik sowie Tempomat. Fernlichtassistent, Frontkollisionswarner mit Notbremsfunktion, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung mit Warnung beim Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie Rückfahrkamera (bis auf Basis) gehören beim Yaris zum Standard.

Der Hybridantrieb des zweitkleinsten Toyota setzt sich aus einem 1,5-Liter-Benziner mit 74 PS (55 kW), einem 61 PS (45 kW) leistenden Elektromotor und einem CVT-Getriebe zusammen. Die Systemleistung liegt bei 100 PS (74 kW). Gestartet wird grundsätzlich im Elektrobetrieb. Ein grün aufleuchtendes „Ready“ in der Instrumentenanzeige signalisiert auch in diesem Auto, dass gefahren werden kann, obwohl kein Motorengeräusch zu hören ist. Dennoch springt beim Starten überraschend schnell erst einmal der Benziner dem Antrieb zur Seite.

Der Störfaktor der in Japan so beliebten stufenlosen Automatik ist bekannt, der „Gummibandeffekt“ (hohe Drehzahl schlägt sich nur in gemächlicher Beschleunigung nieder) hält sich beim Yaris aber in Grenzen. Das liegt nicht zuletzt auch daran, dass man dieses Auto ohnehin mit sanftem Gasfuß fährt. Ein Hybrid, und erst recht in dieser Klasse, macht letztendlich nur dann Sinn, wenn er auch entsprechend entspannt und ohne Hektik bewegt wird. Um den Yaris zum rein elektrischen Rollen zu bewegen, muss es eh besser im Schiebetrieb vorwärts gehen. Nur äußerst sachte Pedalbewegung verhindert im Stadtverkehr das Anspringen des Verbrenners. Immerhin gleitet der kleine Toyota so immer wieder ein paar hundert Meter am Stück geräusch- und emissionslos durch den Verkehr. Rein theoretisch soll das bis etwa 80 km/h funktionieren. Bei uns klappte es in der Regel bis knapp 60 km/h, was in geschlossenen Ortschaften ja ausreicht. Insofern

besteht grundsätzlich auch kaum Anlass, den erst noch per Tastendruck aktivierbaren Eco-Mode im Yaris überhaupt zu verlassen. Umgekehrt bringt der EV-Knopf nicht wirklich mehr elektrische Reichweite am Stück als im sanften Hybridbetrieb und empfiehlt sich allenfalls für die Tempo-30-Zone. Nach rund 500 Metern schaltet er sich ohnehin automatisch wegen zu schwacher Batterie wieder ab.

Das Fahrwerk bietet bei manchmal etwas rumpelig abrollenden Rädern ausreichend Komfort. Die Lenkung reagiert ein wenig träge, dafür ist die Geräuschdämmung recht gut. Angesichts einer Fahrzeuglänge von 3,95 Metern bietet der Yaris auch hinten erfreulich viel Platz. Ausgenutzt hat Toyota ebenso fast jede Möglichkeit, kleine Ablagen zu schaffen. So findet sich beispielsweise eine links neben dem Lenkrad und eine über dem Handschuhfach.

Die Entscheidung für einen Hybrid-Kleinwagen ist in der Regel eine der Vernunft und keine emotionale. Sie macht sich im wahrsten Sinne des Wortes letztendlich nur bezahlt, wenn der Fahrer zurückhaltend agiert und im Alltag ein entsprechendes Streckenprofil vor sich hat. Konzeptionell ist der Yaris Hybrid nun einmal mehr zur Freude am Sparen als Spaß am Fahren gedacht. Wer entsprechend anders als üblich fährt, der wird auch belohnt. Wir kamen bei überwiegend Landstraßenfahrten, etwas Stadtanteil und einigen kürzeren Autobahnetappen auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,3 Litern je 100 Kilometer. Das schafft ein Kleinwagen mit Dieselmotor auch. Die sind aber nicht nur selten, sondern eben auch nicht mehr überall gern gesehen. Toyota hat den Selbstzünder daher nicht nur beim Yaris gestrichen – und bietet mit dem Hybrid tatsächlich eine echte Alternative. Dass angesichts eines Basispreises unseres Testwagens von fast 23 000 Euro der variable Gepäckraumboden für eine ebene Ladefläche bei umgeklappten Rückenlehnen noch mit 75 Euro extra bezahlt werden muss, ist dagegen absolut nicht nachvollziehbar. (ampnet/jri)

#### Daten Toyota Yaris Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 3,95 x 1,70 (o. Sp.) x 1,51  
Radstand (m): 2,51  
Motor: R4-Benziner, 1497 ccm  
Leistung: 55 kW / 74 PS bei 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 111 Nm bei 3600–4400 U/min  
Elektro-Motor: 45 kW / 61 PS  
Drehmoment E-Motor: 169 Nm  
Systemleistung: 74 kW / 100 PS  
Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,8 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 3,7–4,0 Liter  
Effizienzklasse: A+  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 84–91g/km (Euro 6)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1160 kg / max. 405kg  
Kofferraumvolumen: 286–786 Liter (fensterhoch)  
Wendekreis: 9,60 m  
Basispreis: 18 240 Euro  
Testwagenpreis: 22 990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Yaris Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota