
Fahrvorstellung Toyota Yaris Hybrid: Schluss mit niedlich

Von Frank Wald

In Sachen sparsamer Antrieb fährt der Toyota Yaris als bislang einziges Hybridmodell in der Kleinwagenklasse schon lange vorne weg. In der vierten Neuauflage, die ab 19. September beim Händler steht, schenken die Japaner ihrem meistverkauften Modell in Deutschland und Europa nun auch eine sportliche Optik, die mit der üblichen Niedlichkeit in der Klasse bricht. Die größeren Überraschungen stecken allerdings unter der schicken Schale

Einige Millimeter kürzer, dafür um einige Zentimeter breiter und flacher als der Vorgänger zeigt der 3,94 Meter lange Kleinwagen nun richtig stramme Proportionen mit kurzen Überhängen und größerem Radstand. Dazu blickt eine stark modellierte Frontpartie mit schwarzem Kühlermaul, aus dem sich eine breite, schwarze Kunststoffspange wölbt, und flankierenden Nebelscheinwerferöffnungen, die wie Ansauglöcher erscheinen, mit schräg angeschnittenen Scheinwerfern sportlich-grimmig auf den Asphalt.

Auch die Seitenlinie des nur als Viertürer angebotenen Wagens wird von betont konturierten Radhäusern dominiert. Vor allem die hinteren blähen sich muskulös aus dem Blech auf. Überhaupt ist die Heckansicht mit Dachspoiler, der breiten, die Rückleuchten verbindenden schwarzen Blende, die an den Crossover CHR erinnert, sowie dem als Diffusor geformten Stoßfänger die sportliche Visitenkarte des Yaris. Vor allem in der zweifarbigen Lackierung (ab Ausstattung Style) ergibt das insgesamt eine sehr kompakte Erscheinung.

Allerdings, trotz der zusätzlichen fünf Zentimeter zwischen den Achsen gibt es leider nicht mehr Platz für die Passagiere. Vorne sitzt es sich sehr bequem, mit gutem Seitenhalt, hinten kneift es bei größeren Personen auf längeren Strecken mit eingeschränkter Kniefreiheit und steiler Rückenlehne. Der Kofferraum fasst 286 Liter, nicht eben viel im Vergleich zu Wettbewerbern wie VW Polo (350) oder Hyundai i20 (326), aber immer noch mehr als beim Peugeot 208 (265) oder Nissan Micra (265). Werden die Rückenlehnen nach vorn geklappt, entstehen 768 Liter, die allerdings nur über eine recht hohe Ladekante befüllt werden können.

Beispiellose Sicherheit in Serie

Das Interieur suggeriert auf den ersten Blick mit unterschäumten Konsolen, Soft-Oberflächen und Stoffbezügen auf Armaturentafel und Türverkleidungen einen hochwertigen Anspruch – zumindest in der von uns gefahrenen, exklusiven Marktstart-Topversion „Premier Edition“. Das eine oder andere Stück Hartplastik wird so freundlich kaschiert und offenbart sich erst beim zweiten Klopfen. Die Verarbeitung insgesamt erscheint jedoch grundsolide.

Cockpit und Bedienung wirken für einen Kleinwagen im Allgemeinen und Japaner im Speziellen ungewohnt nüchtern und sachlich. Statt überdimensionierter Panels oder Displays gibt es ein Kombiinstrument im klassischen Rundtuben-Look mit digitalen Anzeigen für Antriebsart und Tempo sowie ein mittiger Multiinformations-Bildschirm, auf dem per Lenkradtasten alle relevanten Bord- und Fahrinfos aufgerufen werden können.

Umso größer trumpft der kleine Japaner dafür mit seiner möglichen Sicherheits- und Komfortausstattung auf. Stets zur Serie gehören etwa ein Abstandsradar, ein Spurhalte-, Spurwechsel- und Spurverfolgungsassistent, eine Verkehrsschild- und Müdigkeitserkennung, ein Abbiege- und Notbremsassistent, der Fußgänger Tag und Nacht

erkennt, sowie ein Notfall-Lenkassistent. Darüber hinaus sollen acht Airbags, darunter wie beim Hybrid-Konkurrenten Honda Jazz erstmals einer zwischen Fahrer und Beifahrer, dabei helfen, bei den künftig strengeren Vorgaben im Euro-NCAP-Crashtest die Fünf-Sterne-Höchstwertung zu erreichen.

Kartengrafik aus der Mottenkiste

Bei Infotainment und Konnektivität muss der Kunde allerdings ein paar Ausstattungen höher und dabei tiefer in die Tasche greifen. Im Grundmodell ab 15.392 Euro (16 Prozent Mehrwertsteuer) gibt es lediglich ein analoges 4,2 Zoll-Farbdisplay. Ein Multimediasystem mit Sieben-Zoll-Touchscreen und Smartphone-Integration findet sich in der zweiten Ausstattung „Comfort“ (ab 16.659 Euro). Und ein Acht-Zoll-Monitor mit Navigationssystem (575,13 Euro) ist erst ab der Version „Style“ (ab 21.533 Euro) vorgesehen. Wobei dessen Kartengrafik noch aus der Mottenkiste der Navigation zu stammen scheint. Ebenso überraschend ist dafür ein „echtes“ Zehn-Zoll-Head-up-Display, das die Tempo-, Fahr- und Navi-Infos in die Frontscheibe projiziert. Allerdings ist es nur im Technikpaket (ab 828,57 Euro) mit Toter-Winkel-Warner und automatisch abblendendem Innenspiegel zu bekommen.

Die größte Neuerungen jedoch finden sich unter der Motorhaube. Wie bisher startet der Yaris mit einem 1,0-Liter-Drei-Zylinder-Basisbenziner, dessen Leistung um zwei auf 71 PS angehoben wurde. Ein weiterer Dreizylinder-Benziner, allerdings mit 1,5-Liter Hubraum und 121 PS – ab Werk immer mit dem stufenlosen Automatikgetriebe Multidrive S gekoppelt – markiert die Leistungsspitze. Dazwischen rangiert der Hybridantrieb, den laut Toyota in der Vergangenheit – und wohl auch in der Zukunft – rund 80 Prozent der Käufer in Deutschland und Europa wählen.

Leicht unter vier Liter im Schnitt

Der Benzin-Elektro-Zwitter wurde von Grund auf neu entwickelt. Statt eines Vierzylinders übernimmt nun auch hier ein 1,5 Liter großer Drei-Zylinder-Benziner mit 92 PS (68 kW) die Hauptantriebsarbeit. Flankiert wird er dabei von einem 80 PS (59 kW) starken Elektromotor, was sich zu einer Systemleistung von 116 PS (85 kW) summiert. Zuvor brachte das Hybrid-Duo nur 100 PS zustande. Damit erreicht der kleine Japaner nun bereits nach 9,7 Sekunden die Tempo-100-Markierung und wird bis zu 175 km/h schnell.

So ist er beim urbanen Spurenschlingeln ebenso flott unterwegs, wie er sich auf Landstraße und Autobahn kaum abhängen lässt. Den angegebenen Durchschnittsverbrauch von 3,7 Liter nach realitätsnäherer WLTP-Norm kann man unter den Bedingungen zwar vergessen. Doch wer seinen Gasfuß zügelt und so fährt wie von Toyotas leistungsverzweigten Hybridsystem vorgesehen, also viel rollen (segeln) lässt und behutsam mit dem Pedal umgeht, ist häufig im Elektromodus unterwegs und bleibt leicht unter der Vier-Liter-Grenze. Wir hatten nach unseren Testfahrten zwar eine 4,4 im Display stehen, doch die war dem hohen Autobahnanteil und den einzelnen Testläufen geschuldet.

Freude am Fahren mit Hybrid?

Die weitaus größere Überraschung ist dabei jedoch das stufenlose Automatikgetriebe, das die Ingenieure endlich so abgestimmt haben, dass weder ein Aufjaulen der Drehzahl noch der berüchtigte Gummiband-Effekt bei der Beschleunigung zu spüren ist. Mit seinem ebenso sanftem wie schnellem Wechselspiel bietet das System damit sogar – wer hätte das je gedacht – sowas wie Freude am Fahren.

Ganz sicher auch ein Verdienst des neuen Antriebskonzepts, bei dem die bisherigen Nickel-Metallhydrid- durch Lithiumionen-Akkus ersetzt wurden. Die bauen nicht nur

kompakter unter der Rückbank und wiegen dazu noch zwölf Kilogramm weniger. Sie übertragen auch das permanente Wechselspiel zwischen Laden und Entladen besser, können ihre Energie schneller umsetzen und verschaffen damit dem Antrieb zusätzlichen Schub. Erst bei extremer Beschleunigung oder beim Kickdown werden die Anstrengungen wieder von der altbekannten Drehzahl-Orgelei begleitet. Wobei hier dann eher der knurrige Dreizylinder gegenüber dem CVT-Getriebe dominiert.

Fazit: Die vierte Generation des Toyota Yaris Hybrid überzeugt auf ganzer Linie. Der Kleinwagen trägt deutlich sportlichere Formen und Proportionen, bietet konkurrenzlose Sicherheit ab Werk und der verbesserte Hybridantrieb macht jetzt sogar richtig Spaß. Kleiner Wermutstropfen: die Preise. Als Hybrid startet der Yaris „nackt“ erst ab 19.486 Euro. Soll es etwas mehr Komfort und Chic sein, sind mindestens 24.457 Euro (Style) fällig, für die Einführungsreihe „Premier Edition“ sogar 25.140 Euro. Wer sparsam fahren will, muss erstmal ganz schön drauflegen. (ampnet/fw)

Daten: Toyota Yaris Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 3,94 x 1,75 x 1,47
Radstand (m): 2,56
Motor: 3-Zylinder-Benziner, 1490 ccm
Leistung: 68 kW / 92 PS
Max. Drehmoment: 120 Nm
Elektromotor: 59 kW / 80 PS
Max. Drehmoment: 141 Nm
Systemleistung: 85 kW / 116 PS
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,7 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 3,7 Liter
CO2-Emissionen: 85 g/km
Abgasnorm: Euro 6d
Leergewicht / Zuladung: min. 1625 kg / max. 505 kg
Kofferraumvolumen: 286-768 Liter
Bereifung: 205/45 R17
Preis: ab 19.486 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



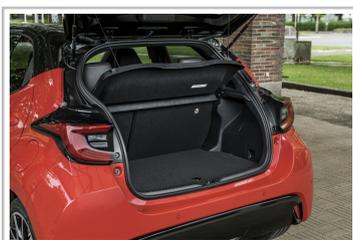
Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



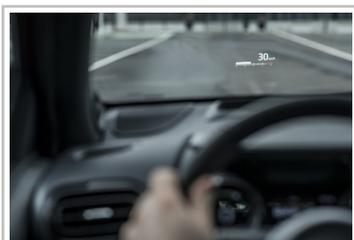
Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
