



Twardsze nastawy zawieszenia i sztywniejsza platforma sprawiają, że Yaris prowadzi się precyzyjniej, z minimalną utratą komfortu



We wnętrzu odczuliśmy wyraźny progres w jakości użytych materiałów. System Toyota Touch II ma większy ekran i nowe funkcje



Wygodne fotele z wysoko umieszczonym siedziskiem ułatwiają zajmowanie miejsca



Nowe projektorowe reflektory mają większy zasięg. Wraz ze światłami LED efektywnie wyglądają



W Yarisie zmieniono ponad 1000 części. To największy lifting w historii Toyoty

PIERWSZY TEST



Toyota Yaris Hybrid 100

Komfortow

Do salonów Toyoty wjechał Yaris po liftingu. W

Toyota, firma z 16-letnim doświadczeniem w seryjnej produkcji aut hybrydowych, promuje hasło, że to napęd przyszłości. Mimo że do tej pory wyprodukowała ponad 4 mln takich ekologicznych pojazdów, a do tego coraz więcej producentów ma w ofertach hybrydy, to jednak trudno pokusić się o stwierdzenie, że nastąpiła moda na taki rodzaj aut.

Choć ich ceny w ostatnich latach znacząco spadły, nadal do tanich nie należą. Pewną zachętą do zakupu hybryd są ulgi podatkowe, ale nie wprowadzono ich we wszystkich krajach Unii Europejskiej (w tym w Polsce). W zasadzie auta te w naszym kraju nie miałyby racji bytu, gdyby nie przyszły

ZOBACZ WIĘCEJ

ZESKANUJ KOD QR



Obejrzyj film z testu Toyoty Yaris Hybrid

Sprawdź, jakie zmiany wprowadzono w aucie po face liftingu



a i naprawdę oszczędna!

naszym teście sprawdzamy czy warto kupić jedyny w tej klasie samochód z napędem hybrydowym

im w sukurs nowoczesne diesle, a konkretnie ich wysoka awaryjność i drogie naprawy. Poprzednia generacja Yaris Hybrid znalazła w Polsce ponad 1400 nabywców, z czego większość stanowiły nie floty, lecz klienci indywidualni. Co ich przekonało?

Z pewnością – dynamika zbliżona do tej z odmiany benzynowej, spalanie i cena niemal takie same jak w dieslu, a do tego bogatsze wyposażenie i tańsze przeglądy. Ale zaraz, zaraz, jak to możliwe? Przecież hybryda to bardzo skomplikowana konstrukcja! Nic bardziej mylnego, bowiem jest to połączenie wolnossącego silnika benzyno-

wego z jednostką elektryczną. W trakcie regularnych przeglądów w ASO napęd elektryczny nie wymaga praktycznie żadnej obsługi, z kolei rzadziej obciążony benzyniak i odciążone hamulce mniej się zużywają. Koszty przeglądu w ASO w porównaniu z Yarisem 1.4 D4-D są za każdym razem niższe o ok. 200 zł.

OK, ale przecież hybryda ma baterię, która się zużywa. Owszem, jednak producent daje aż 5-letnią gwarancję (do 100 tys. km) na elementy układu hybrydowego i aż 10-letnią na baterię. W przypadku diesla otrzymacie tylko 3 lata ochrony, jeśli chodzi

Yaris z hybrydowym napędem to doskonała alternatywa dla diesla. Jego zakup opłaci się osobom jeżdżącym głównie w mieście

o mechanikę, poza tym musicie się liczyć z drogą naprawą sprzęgła dwumasowego i filtra cząstek stałych.

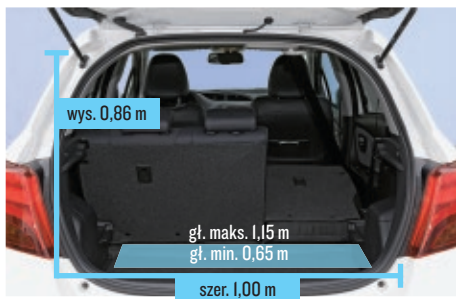
Kolejny atut hybrydy to spalanie. 99-konny Yaris benzynowy w teście zużywał średnio 6,3 l/100 km. Słabsza o 9 KM wersja wysokoprężna – 5 l/100 km. Na ich tle hybryda jest jednak najoszczędniejsza, bo w teście spaliła średnio 4,7 l/100 km. Ponieważ koszty eksploatacji hybrydy i diesla są najbardziej zbliżone do siebie, trzeba jasno zaznaczyć, że w przypadku pierwszej z tych wersji największe oszczędności w spalaniu osiągniecie podczas jazdy ➔



Jeszcze nie testowałeś?

Najwyższej jakości Paliwa VERVA





Dane techniczne

Silnik: typ/cylindry/zawory	elektr.+benz./R4/16
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu
Zasilanie	wtrysk wielopunktowy
Pojemność skokowa (cm ³)	1497
Moc maksymalna (KM/obr./min)	75/4800
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	111/3600-4400
Łączna moc systemu hybryd. (KM)	100
Skrzynia biegów/napęd	E-CVT/przedni
Hamulce (przód/tył)	tw/t
Opony testowanego auta	195/50 R 16
Dł./szer./wys. (mm)	3950/1695/1510
Rozstaw osi (mm)	2510
Masa własna/ładowność (kg)	1085/480
Pojemność bagażnika (l)	286-1180
Pojemność zbiornika paliwa (l)	36

Osiągi*

Przyspieszenie 0-100 km/h	11,8 s
Prędkość maksymalna	165 km/h
Spalanie w mieście	3,3 l/100 km
poza miastem	3,6 l/100 km
średnie	3,6 l/100 km
Emisja CO ₂	82 g/km
Teoretyczny zasięg	1000 km
Średnica zawracania	11,2 m

*dane producenta

Wypożyczenie

Wersja	Hybrid Dynamic
Airbagi czołowe	S
Airbagi boczne	S
Kurtyny powietrzne	S
Poduszka kolanowa kierowcy	S
System stabilizacji jazdy ESP	S
Światła przeciwmgielne	S
Hill holder	S
Pełne przednie światła LED	S
Klimatyzacja man./aut.	N/S
Elektrycznie ster. szyby/lusterka	S/S
Radiodtwarzacz płyt CD	S
Sterowanie radiem na kierownicy	S
Gniazdo USB	S
Bluetooth	S
Nawigacja z aplikacjami internet.	2100 zł <i>warto dokupić</i>
Panoramyczny dach	2900 zł
System bezkluczkowy, czujniki deszczu i zmierzchu	2500 zł
Alufelgi/lakier perłowy	S/2900 zł

Gwarancja/ceny

Cena podst. testowanej wersji	74 900 zł
Gwarancja mechaniczna	3 lata (5 lat - ukt. hybryd.)
Gwarancja perforacyjna	12 lat
Przebieg	co 15 tys. km/rok
Cena po doposażeniu*	79 900 zł

*brakujące (wyróżnione pogrubioną czcionką) elementy wyposażenia dodaje się do ceny podstawowej testowanej wersji



Hybrydowy Yaris jest tylko o 1000 zł droższy od diesla. Koszty eksploatacji obu wersji są podobne, jednak ryzyko awarii w hybrydzie jest mniejsze. Ekologiczną wersję rozpoznacie po logo Toyoty na niebieskim tle

mięskiej (częste korki i postoje przed światłami), natomiast w dieslu – w trakcie użytkowania auta w trasie. Ci, którzy wybiorą hybrydę do miasta, docenią w niej wygodną skrzynię automatyczną (bezstopniową), z kolei nabywcy wersji wysokoprężnej pochwalą doskonałą elastyczność motoru na trasie. A co z tymi, którzy wahają się między benzyniakiem 1.33 a hybrydą? Tu różnica w zakupie wynosi aż 13 000 zł na korzyść pierwszego. Gdy jednak wybierze się wersję z „automatem”, a do tego zrówna wyposażenie, to okaże się, że przewaga cenowa nad hybrydą znacznie stopnieje, a poza tym oszczędności w spalaniu po kilku latach zniwelują tę dużą różnicę w cenie!

Poza zmianami widocznymi zwłaszcza w przedniej części samochodu i we wnętrzu face liftingu Yaris można dostrzec także podczas jego prowadzenia. Utwardzone zawieszenie (sztywniejsze stabilizatory, nowe amortyzatory, sprężyny i belka skrętna) wraz z nowym wspomaganie układu kierowniczego sprawiają, że samochód posłusznie reaguje na ruchy kierownicy i jest o wiele bardziej stabilny na zakrętach. Nadwozie ma mniejsze wychyły, a także odczuwalnie została ograniczona podsterowność auta. Niestety, z powodu usztywnienia podwozia zmniejszył się nieco komfort jazdy. Zwłaszcza przy małym obciążeniu na poprzecznych nierównościach czuć, że nadwozie bardziej podskakuje.

Inżynierowie Toyoty postarali się o ograniczenie hałasu we wnętrzu. W i tak cichej hybrydzie do uszu kierowcy dociera jedynie szum opon i wiatru opływającego nadwozie. To zasługa grubszej przegrody grodziowej, lepszego wyciszenia tunelu oraz nowych uszczelek pokrywy silnika i drzwi.

W Yarisie spodobał nam się nowy system multimedialny Toyota Touch II, a zwłaszcza zestaw zawierający nawigację oraz aplikacje: Google Street View, powiadomienia o korkach i pocztę elektroniczną.

→ EKSPLOATACJA

OSZCZĘDNA JAZDA W MIEŚCIE



Jazda hybrydowym Yarisem jest prosta. Żeby jednak była oszczędna, trzeba trzymać się kilku zasad. Pierwsza to delikatny nacisk na pedał gazu – wskazówka wykorzystywania energii powinna pracować w zielonym zakresie Eco. W sytuacji zjazdu ze wznieślenia lub zwalniania warto użyć trybu szybszego ładowania baterii – lewerek biegów w pozycji „B”. Dodatkowo oszczędności przyniesie przycisk „Eco Mode” (ograniczone osiągi przy mniejszym spalaniu). Warto też na bieżąco monitorować na ekranie przepływ energii.



NASZA OCENA

Redaktor
Janusz Borkowski

HYBRYDY NIE TRZEBA SIĘ BAĆ!

Niskie spalanie, pełna funkcjonalność, a także niezawodność sprawiają, że warto zainteresować się hybrydą. Według rankingu TÜV starszy brat Yaris – Prius – zajął I. miejsce w ocenie niezawodności w grupie aut 4- i 5-letnich oraz 6- i 7-letnich. Zmiany w Yarisie po liftingu oceniamy bardzo dobrze i okazuje się, że nie tylko my, gdyż podczas sierpniowych dni otwartych Toyoty aż 20 proc. zamówień stanowiły Yaris Hybrid.

OCENA

