

Toyota Yaris 1,5 HSD



Av alla bilar med förbränningsmotor har Yaris Hybrid lägst bensinförbrukning. Till samma pris som dieselversionen får man Prius hybridteknik, utan att offra några innerutrymmen. Den som kör mycket i stan får en nästan-elbil, för andra är nyttan tveksam.

Bilen för stan

I tät stadstrafik gör sig Yaris Hybrid utmärkt. Den har motorn från förra Prius och ett något mindre batteri, men det räcker för att kunna köra på el större delen av tiden. Det finns ett särskilt EV-läge som garanterar ren eldrift, men för det mesta piper bilen att läget inte är tillgängligt; batteriet är inte tillräckligt laddat, luftkonditioneringen används eller något annat hindrar. EV-läget kopplas automatiskt ur så fort man trampar mer på gasen än elmotorn orkar svara upp mot; man får alltså ingen egentlig hjälp att hålla sig avgasfri. Även

Toyota Yaris 1,5 HSD

Pris: Från 173 500 kr, Active 187 900 kr, Style 206 500 kr.

Miljöpåverkan: 79-85 g CO₂/km, 197 mg CO/km, 43 mg HC/km, 6 mg NO_x/km, miljöklass Hybrid.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 0,35-0,37 liter bensin/mil, samma värden för landsväg, stadstrafik 0,31-0,34 liter mil.

Motor: Bensinmotor på 4 cylindrar, volym 1,5 liter, 75 hk vid 4800 varv/minut, vridmoment 111 Nm vid 3 600 – 4 400 varv/min. Elmotor på 61 hk (45 kW), max vridmoment 165 Nm. Max samlad uteffekt 101 hk.

Mått: L 391 cm, B 170 cm, H 151 cm, axelavstånd 251 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1 160 – 1 235 kg, maxlast 330-405 kg, släp ej tillåtet.

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 286 l, 768 l med fällt baksäte.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, elektronisk konstant variabel transmission (E-CVT).

Prestanda: 0–100 km/h 11,8 sekunder, toppfart 165 km/h.

Säkerhet: Fem stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan, gardiner och knäkrockkudde standard.

Garantier: Assistens 3 år, lack 3 år, nybilsgaranti 3 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år.

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i vissa kommuner.



när batteriet är för urladdat för ren EV-drift, kör vi ungefär två tredjedelar i avgasfri eldrift i tät stadstrafik, men stör oss på att bensinmotorn ibland träder in när vi inte alls önskar det, som vid rödlysen.

Toyotas hybridmodeller har lägst förbrukning i stadstrafik, när farten ökar träder förbränningsmotorn in mer och dominerar snart helt. Den brummar på samma vis som i Prius, men trots den lägre vikten förmår inte kombinationen av el- och bensinmotor att ge bilen någon vidare skjuts. 0-100 tar över 12 sekunder, och omkörningar tar farligt lång tid. Genom att växellådan är steglös CVT, finns inte heller någon möjlighet att växla ner. Det finns ett Eco-läge som kan kopplas ur, men inget Power-läge som i Auris och Prius.

Motorn är av Atkinsontyp; insugsventilerna stängs sent, kompressionen fördröjs och minskas. Därmed minskas energiförlusten och avgastemperaturen sjunker, så att avgaserna kan användas för att kyla motorn, istället för bränslet. Jämfört med när motorn användes i Prius har 70 % av komponenterna omdesignats för minskad friktion, så att effektiviteten ökas sex procent. Därtill har avgassystemet modifierats så att katalysatorn blir varm 24 % snabbare, medan en elektrisk värmepump och en särskild radiator värmer upp motorn snabbare. Därtill har Toyota minskat vikten med 20 kilo jämfört med föregångaren, trots att bilen blivit större, främst genom ökad användning av höghållfast stål och aluminium.

Allt sammantaget ska förbrukningen stanna vid 0,35 liter milen, fyra centiliter mindre än Prius. Men det gäller

om bilen har små 15-tumsfälgar, med 16-tummarna som de flesta väljer är förbrukningen 0,37 liter milen, med koldioxidutsläpp på 79 respektive 85 gram per kilometer. I vårt test snittar vi 0,45, men det är sommartid, mestadels med halvtom bil. Det är bra, men många bilar utan hybridteknik ligger nästan lika lågt. Undantaget är i stadstrafik, där ingen slår Yaris. Synd bara att den inte kan köras med förnybara drivmedel.

Smidig, bekväm och säker

Yaris vändcirkel är bara 9,4 meter, en av de allra minsta, vilket gör den mycket smidig i stan där man också uppskattar att inte behöva växla. Styrningen är elektrisk och väldigt lätt i låga farter, vilket också underlättar stadskörning. Här är också bilen väldigt pigg; snabbast iväg vid rödlyset om man trampar på gasen och får el- och förbränningsmotorn att samarbeta. Men känslan av att smyga iväg på el slår allt!

Yaris har ganska dyr McPherson-fjädring, som i hybridversionen kalibrerats om för den ökade vikten. Tillsammans med det ganska långa axelavståndet och den breda spårvidden ger det bekväm körning, även om bullret både från motor och däck är störande. Det hjälper inte mycket att vindrutan är isolerad mot vindbrus, resten av karossen är det inte.

Yaris fick toppbetyg i krocktest, är en av få småbilar som har krockkudde även för knäna och uppmanar till säker körning.



Fina innerutrymmen

En annorlunda nos med större luftintag för att kyla batterierna gör hybrid-Yaris två centimeter längre än övriga versioner, men innerutrymmena är precis det samma. Tack vare att Yaris från början är tänkt som hybrid, har batterierna kunnat placeras under baksätet utan att stjäla en enda liter bagageutrymme. Imponerande!

Fram sitter man som i en storbil, men det är ju inte längre ovanligt för superminiklassen. Sätena är tunna för att maximera utrymmena, men det märks inte utom kanske vid riktig långkörning som vi inte gjorde. Stolen kan höjas och sänkas, men svankstöd saknas vilket saknas vid de där långturerna som bilen inte är gjord för. Ratten är justerbar i alla led.

Bak sitter man bra så länge man är ganska kortväxt; med knappt 180 cm måste jag sitta lätt framåtlutad för att inte slå i taket, och värre blir det om man väljer glastaket. Mittplatsen är bara gjord för korta turer och har bälte som dras ner från taket. Bagageutrymme har låg tröskel och är alltså av precis samma storlek som i andra Yaris. Baksätet är delbart 40/60, men det blir inte alls platt när det fälls.

Lätt att tyda

Föraren får en redig miljö, där det mesta känns igen från andra Toyoter. I instrumentbrädan är varvräknaren utbytt mot en energimätare som visar hur mycket energi som går åt respektive återförs

till batteriet. Därtill finns en förbrukningsmätare i färd datorn och ungefär samma energidisply som i Prius. Den har också navigator, men pekknapparna är alltför små, informationen dåligt uppdaterad och kontakten med omvärlden bristfällig – flera gånger byter vi till mobilen för att hitta rätt.

Det mesta funkar fint – vad annars är att vänta i en Toyota – men att armstödet måste fällas upp för att komma åt handbromsen och att såväl stolsvärme som EV- och Eco-knappar är dolda mellan stolarna är dåligt. Det finns hela 13 förvaringsfack, men vissa är så små att det är svårt att se vad de ska användas till. Kvalitén känns god, men sköna material blandas med trist hårdplast på ett märkligt sätt.

Man växlar med en riktig spak till skillnad från i Prius, men man rör den egentligen bara när man ska lägga i backen eller parkeringsläget. I motsats till Prius har Yaris riktig handbroms.

Ett vettigt val för stan

Över 170 000 kronor för en liten bil är inte billig, men hybriden kostar å andra sidan inte mer än dieseln och är både billigare och smartare än Toyota Auris Hybrid. Kalkylen försvåras av att Toyota rear ut bensin-Yaris från 144 900 kronor, och att de erbjuder 10 000 kronor i valfri utrustning för alla Yaris-modeller utom just hybriden. I praktiken 40 000 kronor extra för hybriden är i saftigaste laget och är stört omöjligt att köra in med hjälp av lägre bränslenotor.



Andrahandsvärdet lär bli högt; kvaliteten är lika god som alltid trots att bilen är gjord i Frankrike sen första versionen 1999. Men det gäller å andra sidan alla Yaris-versioner, och samma sak gäller konkurrenter som Polo och Fiesta.

Yaris är vettigt utrustad redan i basversionen, vi nöjer oss med den, och hybriden finns bara i den självklara femdörrarsversionen. Enda tillval vi överväger är panoramasoltaket för knappt 5000.

Yaris Hybrid passar den som vill eller måste köra bil i innerstan, även om den förstas är för liten för taxi. Kör man mer landsväg gör hybridtekniken ingen större nytta och andra bilar blir lika snåla. Honda Jazz Hybrid är enda riktiga hybridkonkurrent. Hondan är smartare designad invändigt, men Toyotans hybridteknik är överlägsen. Båda är småtrista bilar, den som vill ha något roligare kan fundera på Peugeot 208, Ford Fiesta eller VW Polo, alla med nästan samma låga utsläpp som Yaris utanför stan. Något riktigt bra alternativ på förnybara drivmedel finns inte i klassen, de flesta alternativen är dieseldrivna vilket inte är lysande i stadstrafik.



Vi gillar:

- + Hybridteknik
- + Förbrukning i stadstrafik
- + Innerutrymmen
- + Komfort

Vi ogillar:

- Bullrig motor,
- Svag acceleration

Överväg också:

- Honda Jazz Hybrid
- Peugeot 208 (snåldiesel)
- Ford Fiesta (snåldiesel)
- VW Polo (snåldiesel)



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Maj 2013

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.