

Datum	Kilometerstand	Preis	Verkäufer
-------	----------------	-------	-----------

Worauf es ankommt: Eines der zuverlässigsten Autos in dieser Klasse. Schaltgetriebe ab 2014 ist die sicherste Wahl. Beim Kaltstart auf Steuerkettenrasseln achten.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufstatus mit FIN prüfen**
Bei Toyota anrufen und die Fahrzeug-Identifizierungsnummer durchgeben. Besonders wichtig: der Rückruf zur elektrischen Servolenkung (Modelle Juli 2011 bis März 2012). Auch Airbag- und Sicherheitsgurt-Rückrufe abfragen.
- Serviceheft und Ölwechsel prüfen**
Toyota empfiehlt Ölwechsel alle 15.000 km oder jährlich mit 0W-20-Öl. Kürzere Intervalle sind beim 1NR-FE ein gutes Zeichen. Bei Modellen 2011-2012 gezielt nach Ölnachfüllbedarf zwischen Inspektionen fragen.
- Getriebeart klären: Schaltung oder CVT**
Unbedingt vorher klären, ob ein Schaltgetriebe oder das CVT-Automatikgetriebe (Multidrive S) verbaut ist. CVT-Modelle vor 2014 sind deutlich anfälliger. Schaltgetriebe-Modelle sind bei diesem Auto klar zuverlässiger.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie prüfen**
Standardgröße ist 175/65 R15 oder 185/60 R15. Profiltiefe und DOT-Alter auf der Seitenwand kontrollieren. Ungleichmäßiger Verschleiß an der Vorderachse kann auf verschlissene Spurstangenköpfe hindeuten, ein typisches Yaris-Thema.
- Kaltstart: Steuerkette hören**
Den Motor komplett kalt starten und in den ersten 30 Sekunden genau hinhören. Ein kurzes Rasseln (1 bis 2 Sekunden) ist noch tolerierbar. Längeres metallisches Rasseln deutet auf Spannersverschleiß hin, typisch ab 80.000 km.
- Ölstand kontrollieren**
Peilstab ziehen (gelber Griff, linke Seite des Motorraums). Der Ölstand sollte zwischen Minimum und Maximum liegen. Sehr niedriger Stand bei Modellen von 2011 bis 2012 kann auf den bekannten Ölverbrauch durch Kolbenringverschleiß hindeuten.
- Kühlmittelstand und Wasserpumpe**
Ausgleichsbehälter im Motorraum kontrollieren. Niedriger Stand oder Feuchtigkeit am Pumpengehäuse deuten auf eine defekte Wasserpumpe hin, ein bekanntes Thema ab 90.000 km. Milchige Verfärbung des Kühlmittels lohnt sich genau anzuschauen.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- CVT-Getriebe testen (bei Automatik)**
Mindestens 15 Minuten fahren, bis das Getriebe warm ist. Auf ruckartiges Schalten, Zögern oder Pfeifgeräusche achten. Besonders bei CVT-Modellen vor 2014 genau hinspüren. Bei Schaltgetriebe stattdessen auf sauberes Einrasten aller Gänge achten.
- Motorlauf und Leerlauf beobachten**
Der 1NR-FE sollte ruhig und gleichmäßig laufen. Unrunder Leerlauf oder Zögern beim Beschleunigen kann auf eine verschlissene Zündspule hindeuten, häufiger ab 80.000 km. Die Motorkontrollleuchte sollte während der Fahrt nicht aufleuchten.
- Lenkung und Fahrwerk prüfen**
Auf leichtes, gleichmäßiges Lenken achten. Schwergängigkeit bei niedrigem Tempo kann bei Modellen 2011 bis 2012 auf das bekannte Problem mit dem Servolenkungssteuerggerät hindeuten. Klopfgeräusche über Unebenheiten deuten auf verschlissene Koppelstangen hin.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Zuverlässiger Kleinwagen mit bewährtem 1NR-FE-Motor. Schaltgetriebe ab 2014 nahezu sorgenfrei, CVT vor 2014 ist die Schwachstelle.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

CVT-Getriebe (vor 2014)

Ruckeln, Zögern, Pfeifgeräusche
€1.500-3.500

Steuerkettenspanner

Kaltstart-Rasseln ab 80.000 km
€900-1.500

Ölverbrauch (2011-2012)

Kolbenringverschleiß, Nachfüllen
€50-800

Wasserpumpe

Leck ab 90.000 bis 150.000 km
€350-550

Zündspulen

Aussetzer ab 80.000 bis 120.000 km
€150-450

