



## Toyota Prius 1.8 Plug-In Hybrid

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Eine erste Kleinserie von 600 Fahrzeugen im Jahr 2011 kündigt an, was ab Mitte 2012 jeder kaufen kann: den Prius Plug-In Hybrid. Er basiert weitgehend auf dem "normalen" Prius, verfügt aber über Lithium-Ionen-Batterien mit deutlich mehr Kapazität. Diese Akkus treiben den Elektromotor erheblich länger und kräftiger an. Sind die Batterien vollständig geladen, kann man bis zu 20 km und maximal 100 km/h rein elektrisch fahren. Darüber hinaus schaltet sich der Benziner wie gewohnt zu und der Plug-In Hybrid fährt sich wie jeder andere Prius III. Die sonstigen Qualitäten des Testfahrzeugs sind bereits aus früheren Prius-Tests bekannt: gutes Raumangebot, ordentliche Fahrleistungen, sicheres Fahrwerk. Beim Serien-Plug-In Hybrid ab Mitte 2012 wird sich noch ein entscheidender Punkt ändern: der Akku wird - bei gleicher nutzbarer Kapazität - kleiner und leichter, was sich positiv auf die Fahrleistungen und den Verbrauch auswirkt, weil das Auto leichter wird. Man darf also gespannt sein, zumal Toyota im Zuge eines Facelifts noch Feinschliff an Fahrwerk und Karosserie sowie im Innenraum verspricht.

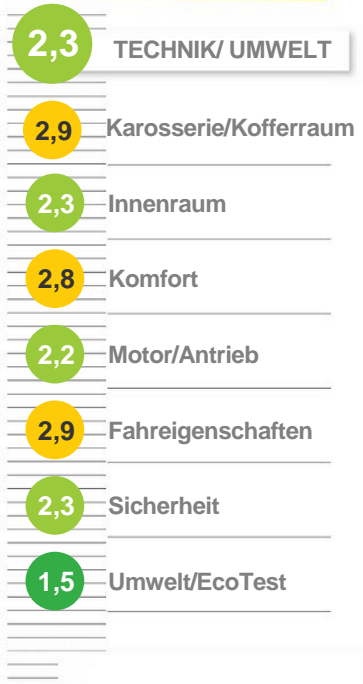
**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Opel Ampera.

**+** sehr niedriger Verbrauch, 5 Sterne im EcoTest, gute Kofferraumzugänglichkeit, gutes Raumangebot vorne, gute Fahrleistungen

**-** sehr schlechte Sicht nach hinten, teuer in der Anschaffung



### ADAC-URTEIL



⊕ Der Prius zeigt sich in der dritten Generationen gut verarbeitet. Türen und Klappen schließen leicht, die Spaltmaße verlaufen zwar nicht besonders schmal aber gleichmäßig. Die Heckscheibe wird durch einen kleinen Spoiler geteilt. Im Innenraum dominiert grauer Kunststoff, welcher sich gegenüber dem Vorgänger etwas hochwertiger anfühlt. Die Kanten der Kunststoffteile sind aber nicht immer sauber entgratet, zudem sind die verwendeten Materialien teilweise kratzempfindlich. Der Unterboden ist im vorderen Bereich fast komplett glattflächig, der Motor gegen Verschmutzung geschützt. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt für einen Fünfsitzer zufriedenstellende 385 kg.

⊖ Es ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich bei einer Reifenpanne schnell als unbrauchbar erweisen kann. In dieser Plug-In-Variante haben Wagenheber und Bordwerkzeug keinen Platz mehr. Ein Reserverad ist nicht erhältlich. An den Türen und an den Stoßfängern fehlen Schutzleisten gegen kleine Parkrempfer. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, im Innenraum findet sich aber ein gut erreichbarer Hebel zur Tankdeckelentriegelung.

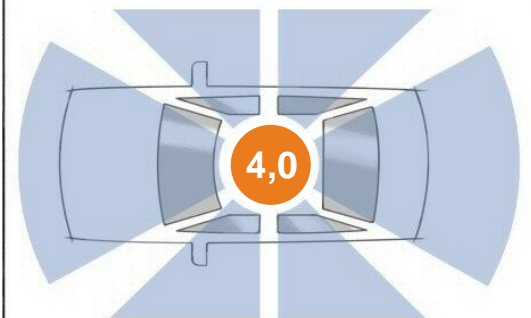
Die Rundumsicht des Prius fällt nicht besonders gut aus. Die A-Säulen beeinträchtigen den Blick nach schräg vorne, die kleinen Dreiecksfenster verbessern hierbei die Sicht kaum, da sie zu weit unten angebracht sind. Auch nach schräg hinten fällt die Sicht trotz zusätzlicher Dreiecksfenster nicht besonders gut aus. Den Blick nach hinten behindert der Spoiler, welcher mittig in der Heckscheibe platziert ist und genau im Blickfeld des Fahrers liegt. Dadurch wird auch die Sicht im recht kleinen Innenspiegel stark eingeschränkt. Die Front kann schlecht eingesehen werden, da die Motorhaube stark abfällt. Das Sichtfeld in den Außenspiegel ist zufriedenstellend groß, der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Bodenblick fällt vorne wie hinten gut aus.

⊖ Eine akustische Einparkhilfe ist im Testfahrzeug nicht vorhanden. Sichtverbessernde Features wie ein automatisch abblendender Innenspiegel oder Scheinwerfer mit neuester LED-Technik sind in den dieser Prius-Variante nicht enthalten.

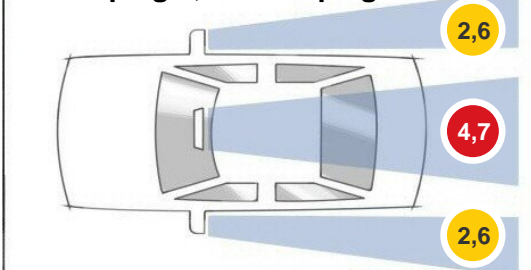


Die breiten Dachsäulen verhindern trotz zusätzlicher Dreiecksfenster die Sicht nach schräg hinten.

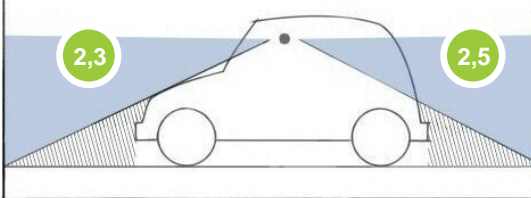
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

---

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg vorne fällt zufriedenstellend aus. Während das niedrige Schwellerniveau gefällt, stört vor allem die sehr schräge Frontscheibe beim Einsteigen. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die leichten Türen auch an Steigungen offen zu halten.

⊕ Hinten fällt das Ein- und Aussteigen recht bequem aus, da die Türen hoch sind und die Sitzfläche in angenehmer Höhe positioniert ist. Für alle Insassen gibt es Haltegriffe am Dach. Der schlüssellose Zugang ist serienmäßig verbaut.

---

## 3,7 Kofferraum-Volumen\*

Der flache Kofferraum fasst durchschnittliche 250 l Gepäck; die voluminöseren Batterien im Kofferraum des Plug-In kosten Stauraum. Allerdings wird die Serienversion ab Mitte 2012 kleinere Batterien bekommen, wodurch der Kofferraum wieder deutlich größer ausfallen sollte. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen ist das Volumen auf 595 l erweiterbar (gemessen bis zur Fensterunterkante).



**Der Kofferraum ist momentan mit 250 l Volumen nicht unbedingt das Maß der Dinge. Der herkömmliche Prius Hybrid bietet immerhin 55 l Volumen mehr.**

---

## 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Personen bis 1,85 m finden darunter Platz, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Es gibt zwar keine innere Bordwand, über die das Gepäck gehievt werden muss, die Ladefläche liegt jedoch recht hoch.

⊖ Durch das flache Kofferraumformat ist die Nutzbarkeit in der Höhe eingeschränkt. Am abstehenden Kofferraumschloss kann man sich leicht den Kopf anschlagen. Die Kofferraumbeleuchtung fällt recht spärlich aus.

---

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. Es entsteht ein ebener Ladeboden. Die Kopfstützen können eingesteckt bleiben und die Gurte können beim Zurückklappen der Lehnen dank Gurthalter an der Lehne nicht eingeklemmt werden. Das Ablagefach unter dem Kofferraumboden ist stark geschrumpft und nur noch für schmale Gegenstände ausreichend. Das Ablagefach rechts ist mit Reifendichtmittel und Kompressor belegt.

⊖ Eine Durchladeluke oder ein Skisack sind nicht erhältlich.

---

## 2,3 INNENRAUM

---

### 2,5 Bedienung

Der Prius ist nach einer gewissen Eingewöhnungszeit einfach bedienbar. Die Anordnung des Getriebewählhebels ist nun deutlich besser als beim Vorgänger. Das Lenkrad kann zwar in Höhe und Weite eingestellt werden, allerdings ist es grundsätzlich tief angeordnet und der Einstellbereich gering.

Über das schlüssellose Zugangssystem kann das Fahrzeug durch Knopfdruck gestartet werden, es erscheint dann ein "Ready"-Symbol im Display. Die Instrumente sind in Richtung Fahrzeugmitte verschoben und nicht ideal ablesbar. Die Tachoinformationen werden auf das Display projiziert und sind dadurch leicht verschwommen. Beim Betätigen der Lenkradtasten werden die Funktionen der Tasten in den Tacho eingeblendet. Die meisten Schalter sind beleuchtet (außer Spiegeleinsteller). Die Vordersitzeinsteller sind zufriedenstellend erreichbar. Die Lehnenneigung ist aber nur grobrastig einstellbar.



**Der Fahrerplatz ist weitgehend funktionell gestaltet, bei der Verarbeitungsqualität befindet sich noch Raum für Verbesserungen.**

**+** Der Frontscheibenwischer besitzt eine Intervallschaltung (einstellbar) und zwei Wischgeschwindigkeiten, sowie eine Antipffunktion. Ein Regensensor ist nicht vorhanden, ebenso wenig ein Fahrlichtsensor. Der im Blinkerhebel integrierte Lichtschalter ist zufriedenstellend bedienbar, ebenso der daneben angebrachte Drehschalter für die Nebelleuchten. Schlecht ist allerdings, dass das Fahrlicht auch bei ausgeschalteter Zündung aktiv bleibt - es ertönt zwar ein Warnton beim Öffnen der Türe, überhört man diesen aber, bleibt das Licht an und die Batterie wird stark belastet. Die Klimaregelung liegt nun in guter Höhe und ist einfach bedienbar. Auch das Radio ist zufriedenstellend angeordnet, aufgrund der flachen Mittelkonsole ist es aber weit weg vom Fahrer. Die Bedienung gestaltet sich einfach (Tasten am Lenkrad vorhanden). Der Lautsprecherklang des serienmäßigen Audiosystems vermittelt aber speziell bei lauter Musik wenig Hörgenuss. Das Navigationssystem lässt sich einfach über den Touchscreen bedienen. Alle Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch nach dem Ausschalter der Zündung noch solange, bis eine Türe geöffnet wurde. Vorne gibt es viele Ablagen (auch Flaschenhalter in den Türen). Hinten ist das Angebot an Ablagefächern auf Lehnentaschen und Becherhalter beschränkt. Das zweigeteilte Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, der untere Teil ist beleuchtet. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Der Eco Drive Monitor zeigt dem Fahrer alle wichtigen Informationen des Hybridantriebs an. Der serienmäßige Berganfahrassistent kann durch einen kräftigen Tritt auf das Bremspedal bei stehendem Fahrzeug aktiviert werden. Dann wird für kurze Zeit die Traktionskontrolle deaktiviert und das Fahrzeug am Berg gehalten. Dadurch ist einfaches Berganfahren möglich. Das Anstecken und Laden des Plug-In-Prius funktioniert einfach und problemlos. Losfahren kann man mit angeschlossenem Stecker nicht - hier kann also auch aus Unachtsamkeit nichts passieren.

**-** Der Blinker besitzt keine Antipffunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Es fehlen teilweise wichtige Anzeigen wie ein Drehzahlmesser oder eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Kraftstoffvorratsanzeige ist nur grob ablesbar. Auf Tempomat oder gar eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) muss man verzichten. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

1,6

## Raumangebot vorne\*

**+** Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die großzügige Innenhöhe und -breite ein gutes subjektives Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m zurück schieben, die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen.



3,1

## Raumangebot hinten\*

Das Fahrzeug besitzt hinten zwei vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz. Auf den äußeren Rücksitzen finden Personen bis 1,85 m genügend Kopffreiheit vor.

**Auf den äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.**

Beinfreiheit ist selbst für 1,95 m große Personen vorhanden (Vordersitze auf Personengröße 1,85 m eingestellt). Dank der recht großen Innenbreite fällt das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend aus.

## 2,8 KOMFORT

### 2,7 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung des Prius zeigt sich insgesamt ausgewogen. Die tendenziell weiche Abstimmung hat zur Folge, dass das Fahrzeug bei langen Bodenwellen auf der Autobahn leicht nachschwingt. Bei kurzen Bodenwellen oder auch bei groben Einzelhindernissen ist der Federungskomfort zufriedenstellend. Querrillen werden ordentlich abgefedert. Vertikalschwingungen und Seitenneigung halten sich noch in Grenzen. Bei voll beladenem Fahrzeug zeigt sich das Fahrzeug schwingt die Karosserie mehr nach.

### 2,5 Sitze

+ Der Fahrersitz ist höhenstellbar. Die Lehnen der Vordersitze sind zufriedenstellend hoch und bieten dem Rücken festen Halt. Auch die Sitzflächen sind angenehm ausgeformt und weich gefedert. Der Seitenhalt könnte bei schnell durchfahrenen Kurven etwas besser sein. Der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Auch hinten lässt es sich angenehm reisen. Die Sitzposition ist für längere Strecken bequem, nur die kaum konturierten Sitzlehnen sorgen für wenig Halt.

- Der Beifahrersitz besitzt weder eine Höheneinstellung noch eine Lordosenstütze.

### 3,0 Innengeräusch

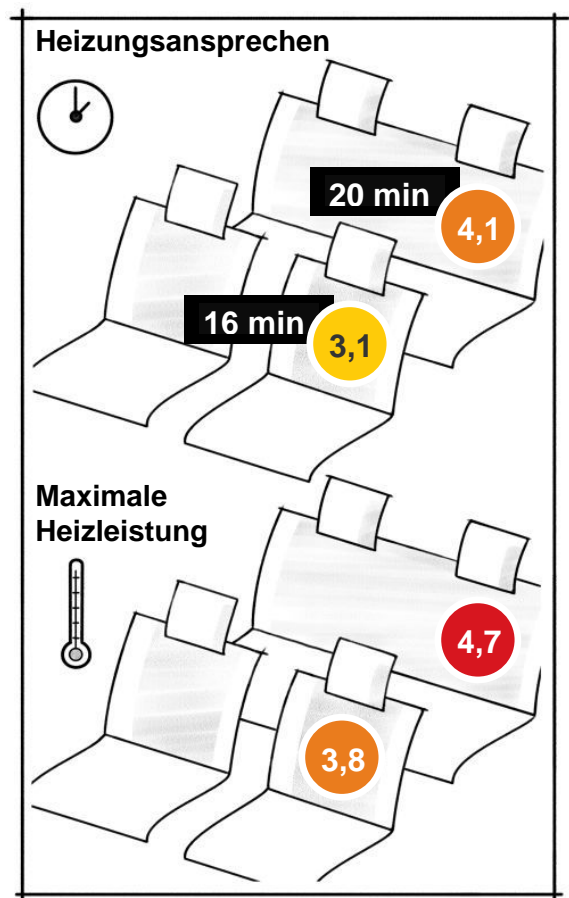
+ Im elektrischen Betrieb sind die Innengeräusche sehr niedrig. Bei 130 km/h arbeitet jedoch zusätzlich der Benzinmotor, der sich - vor allem wenn er gefordert wird - lautstark bemerkbar macht. Deshalb befinden sich die Messwerte bei Autobahnrichtgeschwindigkeit nur im zufriedenstellenden Bereich. Andere Fahr- und Windgeräusche sind unauffällig. Bei moderater Konstantfahrt dringen kaum Motorgeräusche in den Innenraum.

- Beschleunigt man allerdings, fährt der Motor oft mit hohen Drehzahlen, er ist dann deutlich im Innenraum hörbar.

### 3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an, die maximale Heizleistung ist ausreichend. Hinten dauert es deutlich länger, auch die Heizleistung ist hier geringer. Im aktuellen Testauto wird Wärme auch über eine sparsame, aber nicht allzu effektive Wärmepumpe gewonnen. In der Serienversion ab Mitte 2012 fällt diese weg.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊕ Der Prius Plug-In ist mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Sie regelt die Temperatur mit einer gut funktionierenden Automatikfunktion - der Fahrer kann auf Wunsch auch manuelle Einstellungen vornehmen. Die Luftmengen lassen sich aber nur in vorgegeben Kombinationen nach unten, Mitte und oben verteilen. Die gewünschte Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgegeben.

---

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen\*

⊕ Das Antriebssystem sorgt für gute Fahrleistungen, in der Plug-In-Variante kann der Elektromotor spürbar mehr leisten. So sind Fahrten bis 100 km/h auch rein elektrisch möglich. Wenn man das Gaspedal durchdrückt, springt auch schon bei niedrigeren Geschwindigkeiten der Benzinmotor an und steht dem Stromer zur Seite. Gemeinsam können sie noch gute Fahrleistungen erzielen. Dass die etwas schlechter als beim "Normal"-Prius ausfallen, liegt am höheren Gewicht des getesteten Fahrzeugs. Beim Serienmodell ab Mitte 2012 wird eine kompaktere Batterie eingesetzt, so dass das Gewicht auf das des Standard-Prius sinkt und die Fahrleistungen von allen Prius dann sehr ähnlich sein sollten.

### 2,0 Laufkultur

⊕ Der Elektromotor läuft immer frei, der Benzinmotor weitgehend frei von Vibrationen, wenn er wenig belastet wird. Nur bei hohem Tempo läuft der dann hochdrehende Benziner nicht mehr ganz so kultiviert.

### 2,8 Schaltung

Das stufenlose Automatikgetriebe des Prius reagiert sehr sensibel auf Gasbefehle und dreht den Benziner selbst bei moderatem Beschleunigen sehr hoch. Das funktioniert ruckfrei und kaum spürbar, allerdings nerven die ständigen hohen Drehzahlen des Vierzylinders und die daraus resultierende Geräuschkulisse. Der Getriebewählhebel ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich und springt nach dem Anwählen der Fahrstufe wieder in die Mittellage zurück. Es kann nur am Display erkannt werden, welche Stufe eingelegt ist. Der Rückwärtsgang ist einfach einzulegen, allerdings stört das andauernde Gepiepse im Innenraum beim Rückwärtsfahren enorm.

### 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Dank des stufenlosen Getriebes können die Motordrehzahlen bei Konstantfahrt über einen weiten Geschwindigkeitsbereich niedrig gehalten werden, selbst bei hohem Autobahntempo sind noch Drehzahlreserven vorhanden.

---

## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Prius Plug-In zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls eine gute Stabilität, das Fahrzeug pendelt dann zwar leicht nach, das elektronische Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) greift aber frühzeitig korrigierend ein und hilft dem Fahrer, die Spur zu halten.

Das Fahrzeug reagiert unempfindlich auf Spurrillen oder Seitenwind. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Prius III ein deutlich sichereres Verhalten als der Vorgänger. Das Fahrzeug untersteuert zwar relativ stark, es bleibt aber dank früher ESP-Eingriffe immer lenkbar. Schleuder- oder Kippgefahr besteht bei diesem Fahrzeug nicht.

---

## 2,3 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen relativ früh. Aufgrund des breiten Grenzbereiches ist er aber immer gut beherrschbar, das elektronische Stabilitätsprogramm greift im Notfall früh und effizient ein. Lastwechselreaktionen halten sich in Grenzen.

---

## 3,0 Lenkung\*

Die Lenkung spricht gut an und vermittelt einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Sie ist nicht besonders direkt ausgelegt. Gerade in schnell durchfahrenen Kurven wirkt sie etwas gefühllos.

⊕ Der Kraftaufwand der geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung ist beim Rangieren gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12 m für ein Fahrzeug dieser Klasse zu groß aus.

---

## 3,8 Bremse

Das Bremssystem des Prius nutzt bei leichtem Bremsen die Verzögerung des Generators und bremst damit den Wagen. Dabei wird Energie zurückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Für lange Bergabfahrten gibt es einen speziellen Berggang mit erhöhter Bremswirkung durch Elektro- und Benzinmotor. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand werden zusätzlich die üblichen Scheibenbremsen genutzt und der Prius steht nach mäßigen 41 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt auch nach mehrmaligen Bremsungen kein Fading. Die Bremse spricht schnell an, die Dosierbarkeit ist aber nicht ideal, speziell beim Übergang zwischen elektrischer und mechanischer Bremsung fehlt es an Gefühl.

---

## 2,3 SICHERHEIT

---

### 2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) und einem Bremsassistent ausgestattet.

⊖ Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden, und sitzt vor dem Schienbein des Fahrers. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr warnen.

---

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Beim EuroNCAP-Crashtest wurde der Toyota Prius nur als "Rechtslenker" getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashtestergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. Das Rechtslenkerfahrzeug erreicht aber sehr gute 88 % bei der Insassensicherheit. Der Prius ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zudem ist für den Fahrer ein Knieairbag vorhanden. Die vorderen aktiven Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis 1,85 m, der Abstand zum Kopf ist gering, wodurch die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Das Fahrzeug ist auf beiden vorderen Sitzen mit Anschnallerinnerer ausgestattet, für die hinteren Sitzplätze wird dem Fahrer in einem Display der Anschnallstatus angezeigt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

**-** Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,60 m Körpergröße, das weit herunter gezogene Dach kann aber einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen.

---

## 2,1 Kindersicherheit

Die hintere Sitzbank eignet sich nur für zwei Kindersitze, drei Kindersitze passen nicht nebeneinander.

**+** Bei der Kindersicherheit laut EuroNCAP werden gute 82% der möglichen Punkte erreicht. An den äußeren Rücksitzen sind Isofix-Befestigungspunkte und Ankerhaken vorhanden. Kindersitze mit Isofix lassen sich unkompliziert befestigen. Auch normale Kindersitze sind auf den äußeren Sitzen mit den vorhandenen Sicherheitsgurten einfach zu befestigen. Die Gurte sind aber etwas zu kurz geraten, wodurch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf eventuell nicht ideal befestigt werden können. Der Beifahrerairbag ist über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett abschaltbar, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

**-** Der mittige Sitzplatz hinten eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die Gurtanlenkpunkte nicht ideal sind und zudem die Sitzfläche wenig Stabilität bietet. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

---

## 2,4 Fußgängerschutz

**+** Der vordere Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind gut entschärft, nur die Flanken der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet. Beim EuroNCAP-Crashtest werden noch gute 68 % der Punkte erreicht.

---

## 1,5 UMWELT/ECOTEST

---

### 1,9 Verbrauch/CO2\*

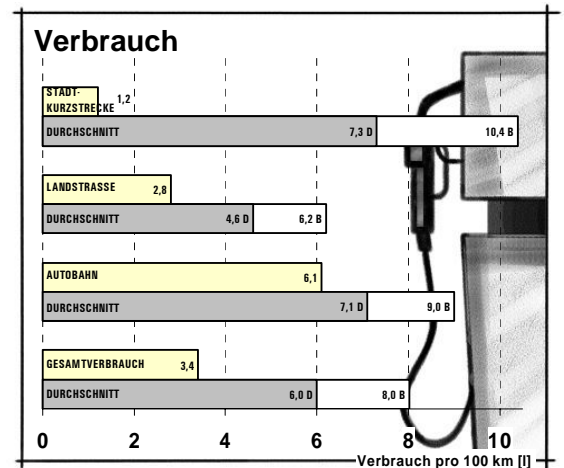
**+** Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Toyota Prius Plug-In Hybrid liegt im ADAC EcoTest Zyklus bei sehr niedrigen 3,4 l auf 100 km. Es wird davon ausgegangen, dass mit vollem Akkus gestartet wird - nach etwa 90 min. an der 230-V-Steckdose sind die Batterien voll geladen. Es ergibt sich ein durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoß von nur 111 g pro Kilometer, wobei der Stromverbrauch berücksichtigt wird und die damit verbundene CO<sub>2</sub>-Emission im CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Fahrzeugs enthalten ist.



Dies reicht für 41 EcoTest-Punkte im Bereich CO<sub>2</sub>. Besonders sparsam zeigt sich der Prius im Stadtbetrieb, dort kann zu Fahrtbeginn weitgehend rein elektrisch gefahren werden. Erst wenn volle Beschleunigung verlangt wird, schaltet sich der Benzinmotor zu, ebenso bei Geschwindigkeiten über 100 km/h. Im reinen Autobahnbetrieb pendelt sich der Verbrauch 6,1 l Super pro 100 km ein.

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering. Mit 50 Punkten in diesem Kapitel erreicht der Toyota Prius Plug-In Hybrid Bestwerte. Zusammen mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß werden 91 Punkte erreicht. Das bedeutet volle fünf Sterne beim ADAC-EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 Hybrid	1.8 Plug-In Hybrid
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1798
Leistung [kW(PS)]	100(136)	100(136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	142/4000	142/4000
0-100 km/h [s]	10,4	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	4,6 S	3,4 S
CO <sub>2</sub> [g/km]	89	59
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/16	17/19/16
Steuer pro Jahr [Euro]	36	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	537	n.b.
Preis [Euro]	25.750	n.b.

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	5200 U/min
Maximales Drehmoment	142 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/65R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,75/12 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>7,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>3,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>1,2/ 2,8/ 6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	59g/km / <b>111g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4460/1745/1490 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1525 kg/385 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>250 l/595 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>1320 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000km
	5 Jahre/100.000 km auf Hybridantrieb
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	Aufpreis
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro <sup>o</sup>
Leichtmetallfelgen	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,9</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,2
Sicht	3,4	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	3,0
Kofferraum-Volumen*	3,7	Bremse	3,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Variabilität	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,5	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	2,4
Raumangebot hinten*	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,5</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	1,9
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Schadstoffe	1,0
Federung	2,7		
Sitze	2,5		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	3,2		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,2</b>		
Fahrleistungen*	2,5		
Laufkultur	2,0		
Schaltung	2,8		
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
lademög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich