



Toyota Prius 1.8 Hybrid

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

Die dritte Generation des Prius erhielt nun eine Modellpflege. Die Karosserie wurde leicht modifiziert, der Innenraum mit neuen Armaturen ausgestattet. So auch mit dem neuen Multi-Informationssystem, das u. a. den aktuellen und den Durchschnittsverbrauch der letzten fünf Monate anzeigt. Angetrieben wird der Prius weiterhin von einem 1,8-Liter-Ottomotor mit 73 kW/99 PS und einem 60 kW/82 PS starken Elektromotor, was eine Systemleistung von 100 kW/136 PS ergibt. Dies geschieht im EV-Modus - dann sind emissionsfreie Fahrten bis 50 km/h über eine Distanz von maximal zwei Kilometern möglich. Zudem verfügt der Prius über ein Bremssystem, das die beim Verzögern entstehende Energie zum Aufladen der Hybridbatterie nutzt. Diese beiden Systeme spielen vor allem in der Stadt ihr Potenzial aus und sind maßgeblich an der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs beteiligt. So wurde beim ADAC EcoTest innerorts ein Kraftstoffverbrauch von lediglich 2,6 l/100 km ermittelt. Doch dank des ECO-Modus (Verbrenner und Elektromotor arbeiten gemeinsam) schlägt sich der Toyota auch außerhalb der Stadt gut und erreicht insgesamt volle fünf Sterne beim EcoTest. Fazit: Bei vorausschauender Fahrweise erweist sich der Prius als alltagstauglicher Sprintsarkünstler, für den Toyota allerdings mindestens 26.500 Euro verlangt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Honda Insight, Lexus CT 200h, Toyota Auris Hybrid, Toyota Prius+ Hybrid.

+ große Reichweiten, gutes Raumangebot vorn, sehr niedriger Geräuschpegel (EV-Modus)

- geringe Zuladung, schlechte Rundumsicht, mäßige Heizleistung



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,3 Langstrecke

3,0 Transport

3,0 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: September 2012
Text: Martin Poloczek

2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

Finish und Verarbeitung der Karosserie sind im Allgemeinen gut, wenn auch teilweise verbesserungswürdig. Auch das Interieur zeigt sich solide verarbeitet, allerdings könnten die verwendeten Materialien etwas hochwertiger sein.

+ Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Motorraum ist vollständig abgeschottet, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum entriegelt werden. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, zudem werden die lackierten Schweller durch Kunststoffleisten vor Verkratzen geschützt. Im Motorraum ist noch genügend Platz vorhanden, so dass defekte Scheinwerferlampen auch eigenständig gewechselt werden können.

- An den Türinnenseiten sind unschöne Schweißstellen sichtbar und die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind kratzempfindlich. Weder Stoßfänger noch Fahrzeugflanken besitzen Kunststoffleisten, die bei kleinen Rempler vor Beschädigungen schützen würden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, somit ist ein Befüllen mit ungeeignetem Dieselmotorkraftstoff möglich.

2,5

Alltagstauglichkeit

Der Fünfsitzer (im Fond nur ein schmaler Mittelsitz) kann noch mit einer guten Alltagstauglichkeit überzeugen, wenn auch die Zuladung höher sein könnte.

+ In Abhängigkeit des Testverbrauchs lassen sich Reichweiten von bis zu ca. 980 km mit einer Tankfüllung realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden.

- Die maximale Zuladung fällt mit 415 kg recht gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset.

3,2

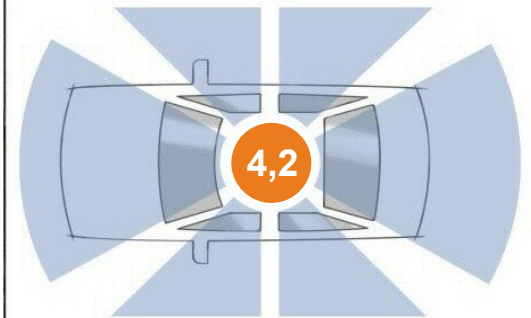
Sicht

Die Karosserie des Prius ist recht unübersichtlich und die Sicht nach draußen fällt ebenfalls spärlich aus. Durch die recht niedrige Sitzposition kann der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn bei Dunkelheit zufriedenstellend aus.

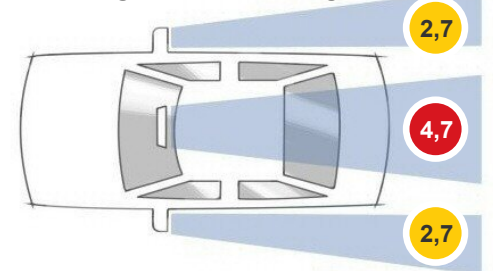


Die breiten Dachsäulen verhindern trotz zusätzlicher Dreiecksfenster die Sicht nach schräg hinten.

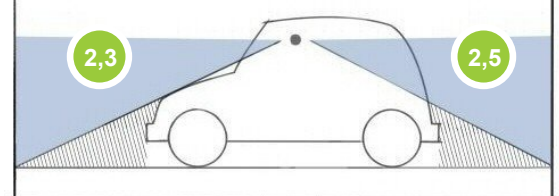
Rundumsicht



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.

+ Tief liegende Hindernisse können sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Die Außenspiegel weisen ein zufriedenstellendes Format auf und ermöglichen ein akzeptables Sichtfeld nach hinten. Zudem hat der linke Spiegel einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel besser eingesehen werden kann. Beim Rangieren hilft die serienmäßige Rückfahrkamera - Parksensoren können jeweils gegen Aufpreis an Front und Heck geordert werden (nicht im Testfahrzeug). Durch das serienmäßige LED-Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen.

- Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Prius nur ausreichend ab. Die A-Säulen beeinträchtigen trotz der kleinen Dreiecksfenster den Blick nach schräg vorn und nach schräg hinten fällt die Sicht ebenfalls 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. Letzterer beeinträchtigt zusätzlich die Sicht im Innenspiegel, der ohnehin nur ein kleines Sichtfeld liefert.

2,5 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über einen schlüssellosen Zugang (Sensor nur an der Fahrertür) und der Ein- und Ausstieg gelingt recht bequem.

+ Durch die recht tief positionierten Türschweller wird der Zustieg nicht erschwert. Und auch der horizontale Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist akzeptabel. Auch die Sitzposition ist vorn zufriedenstellend, könnte allerdings etwas höher liegen. Im Fond fällt der Türausschnitt großzügig aus und die Rückbank ist in einer guten Höhe, dadurch fällt das Ein- und Aussteigen bequem aus. Es gibt für alle Insassen Haltegriffe am Dach. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Eine Aussperrmöglichkeit ist nicht gegeben.

- Vorn stört die schräge Frontscheibe und die flache Dachlinie beim Einsteigen.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen reiht sich im Klassenmittelfeld ein.

+ Klappt man die Rücksitzbank um, so können zufriedenstellende 630 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) im Ladeabteil verstaut werden. Zusätzlich befindet sich unter dem Kofferraumboden ein großes Fach, das weiteren 55 l Platz bietet. Bei vorgeklappter Rücksitzfläche lässt sich das Ladeabteil über einen gewissen Bereich bis unters Dach beladen.

- Üblicherweise fasst der flache Kofferraum magere 285 l Gepäck.



Trotz der aufwändigen Hybridtechnologie hat es Toyota trotzdem geschafft, den neuen Prius mit einem gut nutzbaren Kofferraum auszustatten.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht Öffnen und Schließen, zudem ist das Ladeabteil aufgrund der recht kompakten Maße gut zugänglich.

+ Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis rund 1,85 m genügend Platz darunter. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Diese müssen zum Ausladen nicht weit angehoben werden, da der Kofferraumboden eben zur Ladekante ist. Die Ladeöffnung ist recht hoch, dadurch wird das Einladen großer Gegenstände erleichtert.

– Zum Einladen muss das Ladegut weit angehoben werden, da sich die Ladekante in einer Höhe von 73 Zentimetern befindet. Der Kofferraum selbst ist recht schmal und niedrig, was die Nutzbarkeit einschränkt. Am abstehenden Kofferraumschloss kann man sich leicht den Kopf stoßen. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer Lampe recht spärlich aus.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Das Ladeabteil weist mit einer asymmetrisch geteilten Rückbank eine übliche Variabilität auf.

+ Die Rücksitzlehne lässt sich nur von vorn aber mit wenigen Handgriffen einfach umklappen. Die Gurte können beim Zurückklappen der Lehnen dank Gurthalter an der Lehne nicht eingeklemmt werden. Kleine Utensilien lassen sich mittels Zurrösen (Sicherungsnetz erforderlich) oder unter dem Kofferraumboden recht gut sichern.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit des Prius ist anfangs etwas unübersichtlich. Die schwebende Mittelkonsole ist zwar am Fahrer orientiert und beinhaltet die meisten Bedienelemente, allerdings erhält dieser einige Informationen vom mittig positionierten Kombiinstrument - die erstmal vom Fahrer verarbeitet werden müssen. Das Multi-Info-Display wurde modifiziert und ist nun besser ablesbar, jedoch sind die Anzeigen weiterhin digital und dadurch teilweise (z.B. Tankanzeige) grob gegliedert. Zudem wird der Fahrer mittels ECO-Drive-Monitor über den aktuellen Energiefluss des Hybridantriebs informiert. Im Ganzen ist der Prius jedoch nach einer gewissen Eingewöhnungszeit einfach bedienbar.



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

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, wenn auch der Bereich größer sein könnte. Die Position der Pedale geht in Ordnung und der Wählhebel ist gut erreichbar. Der Start-/Stopp-Knopf ist zwar etwas hinter dem Lenkrad versteckt, aber beleuchtet und dadurch auch bei Dunkelheit gut zu finden. Erscheint das "Ready"-Symbol im Display ist das Fahrzeug betriebsbereit. Das Licht wird über einen gut greifbaren Schalter im Blinkerhebel aktiviert, die Nebelleuchterschalter lassen sich ebenfalls dort bedienen. Der Frontscheibenwischer hat eine Intervallschaltung und zwei Wischgeschwindigkeiten, sowie eine Antippsfunktion. Der Prius besitzt ein Head-Up-Display, das u.a. die Geschwindigkeit wiedergibt, so muss der Fahrer den Blick nicht vom Verkehrsgeschehen abwenden. Sind Türen oder die Heckklappe offen, so wird der Fahrer gewarnt. Das Klimaanlagebedienteil zeigt sich praxisgerecht positioniert und übersichtlich gestaltet. Temperatur sowie Frisch-/Umluftfunktion können auch im Lenkrad verändert werden. Die Heckscheibenheizung wird automatisch, nach einer gewissen Zeit deaktiviert. Die Position des Radio-/Navigations-System wurde in der Höhe gut gewählt, wenn auch das Bedienteil recht weit weg vom Fahrer ist. Das ist bei einem Touch-Display etwas ungünstig - Abhilfe leisten hier zusätzliche Bedienelemente im Lenkrad. Alle Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und fahren selbst bei offener Fahrtür und ausgeschalteter Zündung noch in die Endposition. Im Dunkeln sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und der Prius besitzt eine helle Innenraumausleuchtung. Vorn wie hinten ist die Anzahl und Größe der Ablagen gut bis zufriedenstellend. Auch das Handschuhfach ist recht groß, allerdings zweigeteilt.

– Der Blinker besitzt keine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Es fehlen teilweise wichtige Anzeigen wie ein Drehzahlmesser oder eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Eine Geschwindigkeitsregelanlage ist für die getestete Variante nicht erhältlich, Regen und Lichtsensor gibt es ebenfalls nicht. Vorn stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Zum Schließen voll geöffneter Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet.

1,8 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Raumangebot recht großzügig.

+ Hier finden Personen bis knapp 1,95 m genügend Platz vor. Zudem zeigt sich die Kopffreiheit großzügig bemessen. Doch die Innenbreite ist im Klassenvergleich üppig, so dass sich ein angenehmes Raumempfinden einstellt.

3,0 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse beengter, liegen aber dennoch im Klassenmittelfeld. Das subjektive Raumempfinden wird jedoch durch die recht geringe Kopffreiheit getrübt.

+ Auf der Rückbank ist die Beinfreiheit (sind die Vordersitze auf 1,85 m Personengröße eingestellt, reicht diese für Passagiere bis 1,95 m Größe) großzügig und auch die Innenraumbreite fällt zufriedenstellend aus.

– Die maximale Körpergröße wird im Fond durch die Dachlinie auf 1,85 m beschränkt.



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.

4,0 Innenraum-Variabilität

Da es für den Prius keine Sitzvarianten gibt, sich die Vordersitze aber in Liegeposition bringen lassen, ist die Innenraumvariabilität ausreichend.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Das Feder-Dämpfer-System zeigt sich recht ausgewogen. Es tendiert prinzipiell in Richtung weich, könnte aber bei Einzelhindernissen feiner ansprechen. Im Ganzen kann auch ein recht guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

+ Lange Bodenwellen werden komfortabel abgefedert, allerdings tendiert die Karosserie zu leichtem Nachschwingen. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten werden zufriedenstellend absorbiert. Auf Einzelhindernisse oder Querfugen spricht die Federung etwas hölzern an und gibt diese deutlich bis zu den Insassen weiter, zu unbequem wird es aber nicht. Bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden.

Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster werden gut bis zufriedenstellend von den Passagieren ferngehalten. Vertikalschwingungen halten sich zurück - Seitenneigungen sind allerdings in schnell durchfahrenen Kurven recht ausgeprägt, allerdings noch im akzeptablen Bereich. Voll beladen ändern sich die Federungseigenschaften kaum.

2,4 Sitze

Der Sitzkomfort ist insgesamt noch gut, wenn auch vorn etwas mehr Seitenhalt und hinten mehr Oberschenkelunterstützung schön wären.

+ Der Fahrersitz kann über einen weiten Bereich, manuell in der Höhe eingestellt werden. Vorn sind Sitzflächen und -lehnen köpergerecht gestaltet und recht gut konturiert. Das Sitzpolster ist bequem und die Sitzposition angenehm. Der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Zudem kann der Fahrzeuggelenker seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Im Fond sind die Sitze weniger konturiert und bieten dadurch auch weniger Halt - eine angenehme Sitzposition ist jedoch auch hier möglich. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch.

- Der Beifahrersitz besitzt weder eine Höheneinstellung noch eine Lordosenstütze.

2,5 Innengeräusch

Beim Innengeräusch präsentiert sich der Prius von zwei Seiten: Bei Konstantfahrten bleibt es angenehm ruhig im Innenraum, fordert man das Aggregat jedoch, so steigt auch der Geräuschpegel stark an.

+ Der Prius kann bis zu 2 Kilometer (max. 50 km/h) rein elektrisch fahren, dann sind auch keine Motorgeräusche im Innenraum zu vernehmen. Fährt man schneller schaltet sich der Verbrennungsmotor dazu, dann steigen die Geräuschemissionen zwar etwas an, laut wird es aber nicht (Konstantfahrt). So herrscht bei 130 km/h ein Geräuschpegel von rund 68 dB(A) im Innenraum vor. Windgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten zurück und Fahrgeräusche sind durchschnittlich vorhanden.

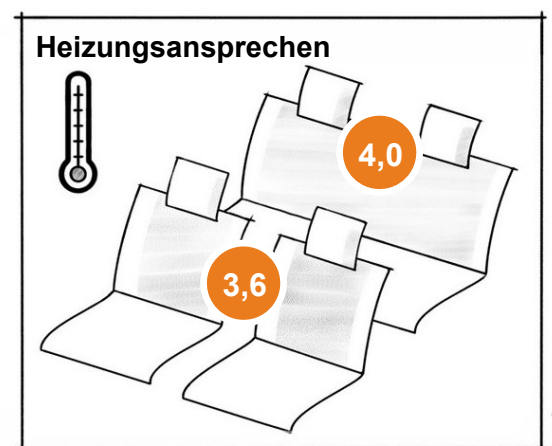
- Wird allerdings beschleunigt, dreht der Motor oft mit hohen Drehzahlen und ist dann deutlich im Innenraum hörbar.

3,5 Klimatisierung

Der Prius ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Das optionale Solar-Schiebedach, welches das Belüftungssystem beim Parken mit elektrischer Energie versorgt ist für die getestete Variante nicht erhältlich. Beim ADAC Heizungstest kann der Prius nicht überzeugen.

+ Die Klimaautomatik regelt die Temperatur im Innenraum situationsangepasst. Die Temperatur kann allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden.

- Die Luftmengenverteilung erfolgt nur in vorgegeben Kombinationen. Die Passagiere müssen sich vorn und besonders im Fond lang gedulden, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4

MOTOR/ANTRIEB

3,0

Fahrleistungen*

Der Prius landet bei den Fahrleistungen im Klassenmittelfeld. Er wird von einem 1,8-l-Ottomotor mit 99 PS und zusätzlich von einem Elektromotor mit 82 PS - Systemleistung 136 PS - angetrieben. Prinzipiell stehen drei unterschiedliche Fahr-Modi zur Verfügung. Im Hybrid-ECO-Modus wird das Fahrzeug rein elektrisch betrieben. Im Hybrid-Modus arbeiten beide Motoren parallel. Der Power-Modus wird z.B. bei voller Beschleunigung genutzt, dann arbeiten Benzin- und Elektromotor am wirkungsvollsten.

+ Ab dem Stand heraus sind gute Beschleunigungswerte möglich. Mit steigender Geschwindigkeit wird die Elastizität zwar geringer, dennoch kann der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in zufriedenstellenden sieben Sekunden absolviert werden.

2,3

Laufkultur

Der Elektromotor läuft zu jedem Zeitpunkt vibrations- und geräuschfrei. Doch auch der Verbrenner legt eine gute Laufkultur an den Tag.

+ Im stationären Betrieb, also bei niedrigen Drehzahlen läuft auch das Benzinaggregat kultiviert und frei von Vibrationen.

- Wird der Motor jedoch gefordert, so dass er mit hohen Drehzahlen läuft, wird er laut und ist nicht mehr so kultiviert.

2,6

Schaltung

Die Schaltvorgänge des stufenlosen Getriebes funktionieren ruckfrei, allerdings werden die Übersetzungsverhältnisse nicht immer optimal gewählt.

+ Der Getriebewählhebel ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich, denn er springt nach dem Einlegen einer Fahrstufe wieder in die Mittellage, so dass man nur am Display erkennen kann, welche Fahrstufe eingelegt ist. Bei moderater und vorausschauender Fahrweise wird die Übersetzung so gewählt, dass der Motor mit niedrigen und spritsparenden Drehzahlen läuft. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. An Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs vermieden.

- Auf eine sportlicher ambitionierte Fahrweise reagiert das Automatikgetriebe recht sensibel. Dann wird die Übersetzung so gewählt, dass der Motor mit sehr hohen Drehzahlen arbeitet. Das ist aufgrund der enormen Geräuschkulisse nervig.

1,0

Getriebeabstufung

Dank des stufenlosen Getriebes kann der Motor theoretisch immer in seinem optimalen Wirkungsbereich arbeiten.

+ Bei Konstantfahrten werden die Drehzahlen über einen weiten Geschwindigkeitsbereich niedrig gehalten.

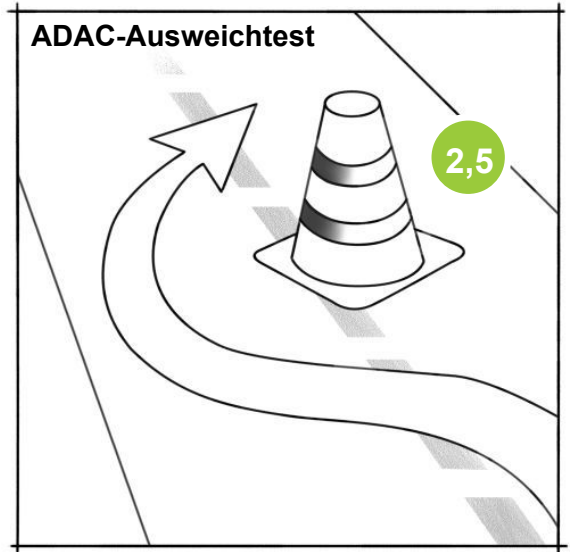
3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Der Prius kann mit einer guten Fahrstabilität überzeugen. Insgesamt ist er untersteuernd ausgelegt, das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht.

+ Der Prius reagiert unverzüglich auf plötzliche Lenkimpulse und zeigt dabei trotz eines leicht pendelndes Hecks eine gute Stabilität. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lassen den Prius unbeeindruckt. Beim ADAC Ausweichtest kann er ein noch gutes Ergebnis einfahren: Er reagiert zunächst stark untersteuernd auf den ersten Lenkbefehl, drängt allerdings beim Einfahren in die Ausfahrgasse leicht mit dem Heck nach. Dank des effektiv regelnden Fahrstabilitätsprogramms (VSC+) bleibt das Fahrzeug allerdings stets gut beherrschbar - eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Auf rutschigem Untergrund hilft die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle beim Anfahren. Beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,0 Lenkung*

Die Lenkung spricht gut an und weist eine zufriedenstellende Übersetzung auf. Beim Wendekreis kann der Prius allerdings nicht überzeugen.

+ Dem Fahrer wird ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt, allerdings wäre speziell bei höheren Geschwindigkeiten mehr Lenkgefühl wünschenswert. Der Kraftaufwand der geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung ist beim Rangieren gering.

- Der Wendekreis fällt mit rund 12 m für diese Fahrzeugklasse zu groß aus.

3,9 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 den Bremswegmessungen gibt der Prius jedoch kein gutes Bild ab.

+ 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 - insgesamt ist es jedoch zufriedenstellend.

- Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand rund 42 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone B250 ecoPia; 195/65 R15 91H) - das ist zu lang.

2,2 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der getestete Prius landet im guten Mittelfeld bei der aktiven Sicherheit. Allerdings ist für diese Variante das Pre-Crash Safety System (PCS) nicht erhältlich, was die Beurteilung jedoch verbessern würde.

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zudem verfügt der Prius serienmäßig über ein Head-Up-Display, dadurch kann der Fahrer die Geschwindigkeit sehen, ohne den Blick vom Verkehrsgeschehen zu wenden. Bei Gefahrensituationen sind die LED-Rückleuchten besonders gut vom nachfolgenden Verkehr zu erkennen.

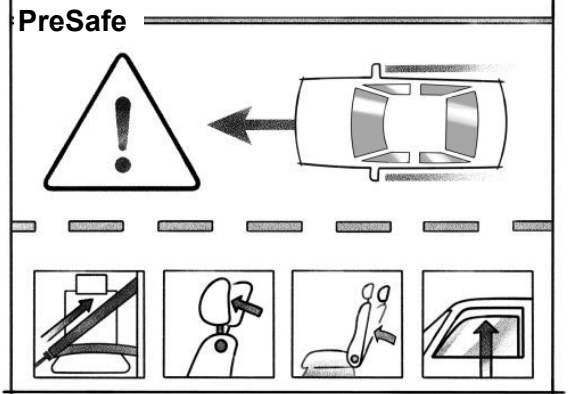
- Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden. Der Blinker funktioniert nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist, dadurch kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

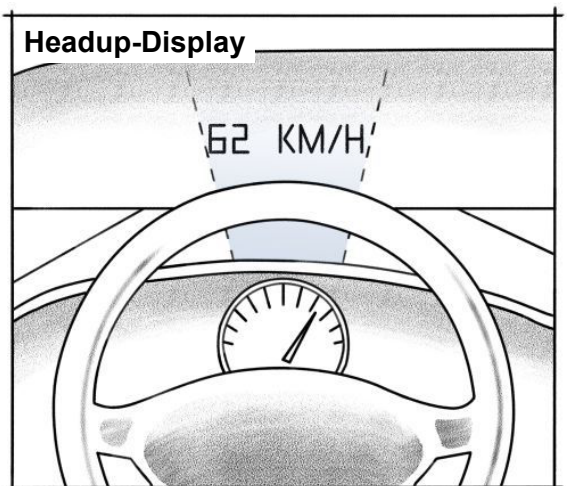
Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Prius (Test von 2009, Rechtslenker) mit guten Ergebnissen überzeugen.

+ Das Rechtslenkerfahrzeug erreicht beim Crashtest 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 gut 1,80 m, der Abstand zum Kopf ist gering, wodurch die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Das Fahrzeug ist auf beiden vorderen Sitzen mit Ansnallerinnerer ausgestattet, für die hinteren Sitzplätze wird dem Fahrer in einem Display der Ansnallstatus angezeigt, schnallen sich die Fond-Passagiere während der Fahrt ab, wird der Fahrer zusätzlich akustisch gewarnt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann.

- Die hinteren Kopfstützen bieten in der Höhe nur für Personen bis knapp 1,60 m Körpergröße guten Schutz, das weit herunter gezogene Dach kann aber einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen. Doch auch der Abstand zum Kopf könnte kleiner ausfallen.



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

1,8 Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit kann der Prius mit einem guten Crashtestergebnis punkten, allerdings lassen sich im Fond nur zwei Kindersitze nebeneinander sicher montieren. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle Sitzplätze für universale Kindersitze.

- +** Beim Test nach EuroNCAP-Norm erreicht der Prius gute 82% der möglichen Punkte. Auf den äußeren Rücksitzen sind Isofix-Halterungen mit Ankerhaken vorhanden - damit lassen sich Kindersitze unkompliziert befestigen. Alternativ können Rückhaltesysteme auch mit den Gurten sicher befestigt werden. Die Gurtschlösser sind fest und sowohl Position als auch der Abstand der Gurtanlenkpunkte wurde optimal gewählt (auf den äußeren Sitzplätzen). Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass auch auf diesem Platz Kindersitze verwendet werden können. Auf allen Plätzen ist eine Montage hoher Sitze möglich. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig und minimiert das Verletzungsrisiko. Die Gurtschlösser sind im Fond verwechslungssicher ausgeführt.
- Auf der Rückbank reichen die Gurtlängen gerade so für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Auf dem Mittelsitz sind die Gurtranlenkpunkte nicht ideal, dadurch lassen sich Rückhaltesysteme nur bedingt lagestabil befestigen. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

2,4 Fußgängerschutz

Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Prius noch gut 68 % der möglichen Punkte.

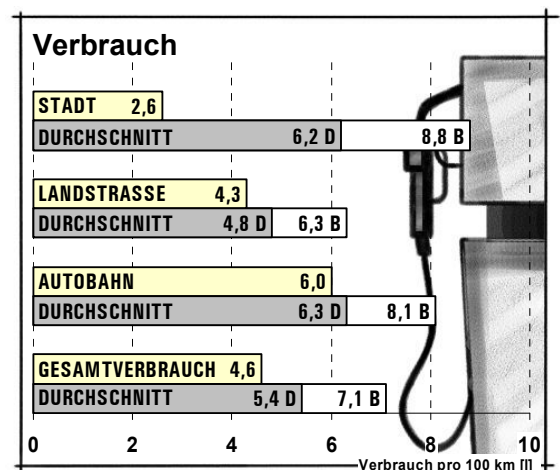
- +** Der vordere Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind gut entschärft, nur die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

1,5 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch und CO₂-Ausstoß erreicht der Prius ein gutes Ergebnis. Durch die Kombination aus Elektro- und Verbrennungsmotor lassen sich gute Verbrauchswerte erzielen - besonders im Stadtverkehr. Hier ist der EV-Modus wirkungsvoll, da dieser für zwei Kilometer ein rein elektrisches Fahren (bis maximal 50 km/h) ermöglicht. Doch auch der Eco-Modus eignet sich für eine ökonomische Fahrweise.

- +** Beim ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 128 g/km ermittelt - dies ist ein gutes Ergebnis und entspricht 40 Punkten in diesem Kapitel. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch beträgt 4,6 Liter auf 100 Kilometer. Er setzt sich aus sehr niedrigen 2,6 l/100 km innerorts, ebenfalls sehr geringen 4,3 l/100 km außerorts und guten 6,0 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,0 Schadstoffe

Im Schadstoff-Kapitel glänzt der Prius und kann mit voller Punktzahl überzeugen.

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchweg gering, dafür wird der Prius mit 50 Punkten belohnt. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Prius 90 Punkte - dies entspricht vollen fünf Sternen beim ADAC EcoTest.

2,7 AUTOKOSTEN

2,3 Betriebskosten*

Bei den Betriebskosten, die sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, landet der Prius im Klassenvergleich recht weit vorn.

+ Die günstigen Verbrauchswerte des Prius führen zu einer guten Bewertung.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder alle 24 Monate ein großer Service fällig. Eine Steuerkette im 1.8- L-Motor macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig. Die Hybridbatterie hält gemäß Hersteller ein "Fahrzeugleben" lang, Garantie darauf wird fünf Jahre lang gewährt.

+ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Auch die Kosten für den Reifenersatz sind günstig. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

3,2 Wertstabilität*

Dem Toyota Prius kann in der dritten Generation für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

+ Positiv wirken sich der Hybrid-Antrieb und der daraus resultierende niedrige Kraftstoffverbrauch aus.

3,6 Kosten für Anschaffung*

Bei den Betriebskosten landet der Prius im hinteren Klassenmittelfeld. Besonders der hohe Anschaffungspreis verhindert eine bessere Bewertung.

+ Der Prius zeigt sich bereits in der Grundvariante gut ausgestattet, so dass für alle klassenüblichen Ausstattungsdetails lediglich 520 Euro zusätzlich aufgewendet werden müssen.

- Der Anschaffungspreis von 26.500 Euro ist für diese Fahrzeugklasse recht teuer, zumal Toyota selbst in diesem Segment einen günstigeren Hybrid-Konkurrenten anbietet.

3,5 Fixkosten*

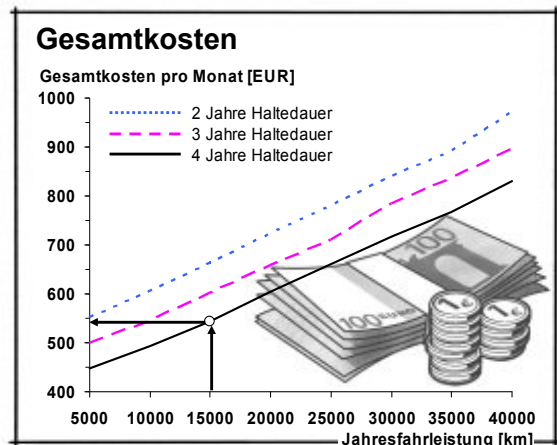
Auch bei den Fixkosten landet der Prius im hinteren Klassenmittelfeld.

- +** Die jährliche KFZ-Steuer beträgt dank des geringen CO₂-Ausstoßes (Herstellerangabe 98 g/km) lediglich 36 Euro. Doch auch die Teilkaskoeinstufung (TK: 16) fällt günstig aus.
- Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung zeigen sich teuer (KH: 19; VK: 22).

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen noch überschaubar aus.

- +** Der Prius leistet sich in keinem Einzelkapitel der Autokosten einen Fauxpas, so dass er bei den absoluten monatlichen Kosten eine noch gute Bewertung erhält.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 544 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	3,9 S	2,1 S
CO ₂ [g/km]	89	49
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/16	19/22/16
Steuer pro Jahr [Euro]	36	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	544	575
Preis [Euro]	26.500	36.200

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)	195/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	2,6/ 4,3/ 6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	89g/km / 128g/km
Innengeräusch 130km/h	68,3dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4460/1745/1490 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1390 kg/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	975 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
	5 Jahre / 100.000 km auf Hybridantrieb
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	314 Euro
Monatliche Gesamtkosten	544 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/16
Grundpreis	26.500 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
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 (über Fahrertür)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	550 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und heranklappbar)	
Einparkhilfe hinten	290 Euro
Einparkhilfe vorne	330 Euro
Lackierung Metallic	520 Euro ^o
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

AUTOKOSTEN

2,7

Betriebskosten*	2,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Wertstabilität*	3,2
Kosten für Anschaffung*	3,6
Fixkosten*	3,5
Monatliche Gesamtkosten*	2,5

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen