



Toyota Prius 1.8 Plug-In Hybrid Life

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

Nach einer Kleinserie im Jahr 2011 gibt es nun den Prius Plug-In für jedermann. Er basiert weitgehend auf dem "normalen" Prius, verfügt aber über eine Lithium-Ionen-Batterie mit deutlich höherer Kapazität (normaler Prius: Nickel-Metallhydridbatterien). Dank seiner ca. 20 mm längeren Karosserie ist im Innenraum des Prius Plug-In trotz größerer Batterien fast genauso viel Platz wie im anderen Modell. Die Akkus treiben den Elektromotor aber erheblich länger und kräftiger an. Sind die Batterien vollständig geladen, kann man bis zu 23 km und maximal 85 km/h rein elektrisch fahren. Darüber hinaus schaltet sich der Benziner wie gewohnt zu und das Fahrzeug fährt sich wie jeder andere Prius. Sein Ergebnis im ADAC EcoTest ist beachtlich. Mit 93 Punkten erreicht der Plug-In klar fünf Sterne. Auch wenn der Japaner aufgrund der geringen elektrischen Reichweite nicht als Elektroauto angesehen werden kann, eignet er sich speziell für Kurzstrecken. Der größte Nachteil des Prius Plug-In ist der Preis. Mit einem Grundpreis von 36.200 Euro ist er stolze 8.600 Euro teurer als der normale Prius. Rechnen wird sich das auch bei täglichen Kurzstrecken nicht, aber man leistet einen weiteren Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Opel Ampera.

+ sehr niedriger Verbrauch, fünf Sterne im EcoTest, Kurzstrecken sind rein elektrisch möglich, gute Kofferraumzugänglichkeit, gutes Raumangebot vorne

- geringe Zuladung, schlechte Rundumsicht, mäßige Heizleistung, sehr großer Wendekreis, extrem teurer Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,4 Langstrecke

3,0 Transport

2,9 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Die Verarbeitung der Karosserie ist insgesamt gut, im Detail gibt es aber Raum für Verbesserungen. Auch das Interieur zeigt sich solide verarbeitet, allerdings könnten die verwendeten Materialien 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. 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 Remplern vor Beschädigungen schützen würden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Der auf der linken Seite angebrachte Tankdeckel zum Nachfüllen von Kraftstoff kann aber über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum entriegelt werden. Anders sieht es bei der zweiten Klappe auf der rechten Seite aus, unter welcher sich der Stromanschluss zum Laden der Batterien befindet. Dieser ist nicht verriegelbar und somit für jedermann zugänglich. Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz am Kraftstoffzufüllstutzen, somit ist ein Betanken mit ungeeignetem Dieselmotorkraftstoff möglich.

Der Fünfsitzer (im Fond nur ein schmaler Mittelsitz) bietet eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Mit dem Prius Plug-In lassen sich mit voll geladener Batterie rund 23 km rein elektrisch zurücklegen (bis 85 km/h). Zum Laden der 4,4 kWh großen Akkus genügt eine haushaltsübliche 230V-Steckdose. Der Ladevorgang dauert rund 90 Minuten. Das Ladekabel ist einfach zu handhaben, der Ladeanschluss am Fahrzeug wird mittels LED beleuchtet, was die Handhabung bei Nacht erleichtert. Das Ladekabel kann mit einem Schloss, welches am Ladestecker angebracht werden kann, vor Diebstahl geschützt werden. Das Kabel zwischen Ladebox und Ladestecker kann in zwei Längen gewählt werden (5m oder 10m) und ist damit lang genug. Zu kurz ist allerdings das nur 30 cm Anschlusskabel zwischen Steckdose und Ladebox. Dadurch baumelt die Ladebox an der Steckdose und kann nicht sicher am Boden abgelegt werden. Der Ladezustand und die Restladezeit der Batterien werden im Fahrzeug angezeigt, es muss aber dafür die Zündung eingeschaltet werden. Losfahren kann man mit angeschlossenem Stecker nicht - hier kann also auch aus Unachtsamkeit nichts passieren.

+ Insgesamt lassen sich mit einer Tankfüllung (inkl. elektrischem Anteil) Reichweiten von über 1.000 km realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden.

- Die maximale Zuladung fällt mit 405 kg recht gering aus. Im Falle einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset. Im Fahrzeug findet man weder Bordwerkzeug noch einen Wagenheber.

3,3 Sicht

Die Karosserie des Prius ist unübersichtlich und die Sicht nach draußen fällt 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.

⊕ 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 gibt es beim Plug-In nicht. 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. 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. Wer Ausstattungsdetails wie einen automatisch abblendenden Innenspiegel, einen Parkassistenten oder die hellen LED-Scheinwerfer möchte, muss auf die teure Ausstattungsvariante Tec-Edition zurückgreifen.

2,5 Ein-/Ausstieg

Durch den niedrigen Türschweller und den geringen Abstand zwischen Schweller und Sitz lässt es sich relativ komfortabel Ein- und Aussteigen. Der Sitz ist in zufriedenstellender Höhe positioniert. Störend wirkt sich aber die flach verlaufende Frontscheibe aus, da große Personen den Kopf einziehen müssen, um nicht ans Dach anzustoßen. Im Fond fällt der Türausschnitt großzügig aus und die Rückbank ist in einer guten Höhe, dadurch fällt das Ein- und Aussteigen bequem aus. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über einen schlüssellosen Zugang (Sensor nur an der Fahrertür) und der Ein- und Ausstieg gelingt recht bequem. Wer auch Sensoren an der Beifahrertüre und Heckklappe haben möchte, muss das optionale Komfort-Paket ordern.

⊕ Es gibt für alle Insassen Haltegriffe am Dach. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Sie besitzen aber nur zwei Rasterungen, was beim Ein- und Aussteigen in engen Parklücken nachteilig ist, da die Türe bei der ersten Rasterung schon relativ weit öffnet. Man kann sich aufgrund des schlüssellosen Zugangssystem nicht versehentlich aussperren, da das Auto merkt, wenn der Schlüssel im Fahrzeug liegt.

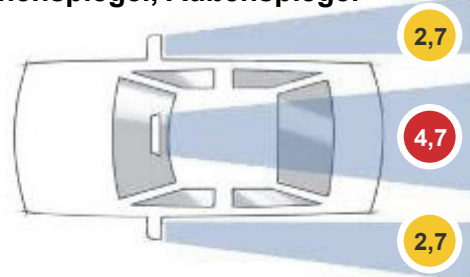


Die breiten Dachsäulen verhindern trotz zusätzlicher Dreiecksfenster die Sicht nach schräg hinten.

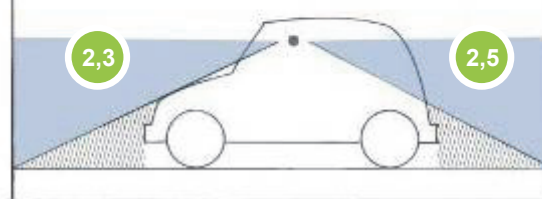
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Die Größe des Kofferraums liegt im Mittelfeld seiner Klasse. Gegenüber dem normalen Prius ist das Kofferraumvolumen trotz größerer Akkus kaum eingeschränkt.

⊕ Bei umgeklappten Rücksitzen liegt das Kofferraumvolumen bei zufriedenstellende 630 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Zusätzlich befindet sich unter dem Kofferraumboden ein kleines Fach mit 25 l Volumen, in welchem das Ladekabel Platz findet. Bei vorgeklappter Rücksitzfläche lässt sich das Ladeabteil über einen gewissen Bereich bis unters Dach beladen.

⊖ Ohne geklappte Rücksitze fällt das Kofferraumvolumen des Prius mit 285 l für diese Fahrzeugklasse recht mager aus (gemessen bis Gepäckraumabdeckung).



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

2,4 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 die Ladekante relativ hoch liegt. 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 ist zufriedenstellend ablesbar, jedoch sind die Anzeigen digital und teilweise (z.B. Tankanzeige) grob gegliedert. Zudem wird der Fahrer mittels ECO-Drive-Monitor über den aktuellen Energiefluss des Hybridantriebs informiert. Beim Plug-In findet man hier zusätzliche eine Anzeige über die Restreichweite im rein elektrischen Betrieb. Im Ganzen ist der Prius nach einer gewissen Eingewöhnungszeit einfach bedienbar.

+ 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 Nebelleuchtschalter lassen sich ebenfalls dort bedienen. Der Frontscheibenwischer hat eine Intervallschaltung und zwei Wischgeschwindigkeiten, sowie eine Antippfunktion. Einen Regensensor findet man bei Wahl des Komfort-Pakets an Bord. Der Prius Plug-In besitzt serienmäßig 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. Eine Geschwindigkeitsregelanlage ist beim Prius Plug-In serienmäßig an Bord. Alle Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und fahren selbst bei offener Fahrertür 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. 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 Fahrlicht beleuchtet. Die Fußfeststellbremse ist ungünstig links im Fußraum angeordnet und nur schwer aufzufinden.



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

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. Auch 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.



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.

Das subjektive Raumempfinden ist dank der großzügigen Innenbreite zufriedenstellend, auch wenn die flach verlaufende Dachlinie etwas bedrückend wirkt. Personen bis 1,85 finden im Fond genügend Kopffreiheit vor, die Beinfreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichen.

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

2,5 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Prius Plug-In ist ausgewogen abgestimmt und zeigt sich einen Tick feinfühlicher als im normalen Prius. Lange Bodenwellen werden komfortabel abgefedert, allerdings tendiert die Karosserie zu leichtem Nachschwingen (besonders bei voller Beladung). Kurzwellige Fahrbahnunebenheiten werden zufriedenstellend absorbiert. Auf Einzelhindernisse oder Querfugen spricht die Federung etwas hölzern an und gibt diese deutlich bis zu den Insassen weiter, wirklich unbequem wird es aber nie. Bei regelmäßiger Anregung ist nur eine geringe Stuckerneigung vorhanden. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster werden gut abgefedert. Vertikalschwingungen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden, die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven könnte aber geringer sein. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut.

2,5 Sitze

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

⊕ Der Fahrersitz kann über einen weiten Bereich, manuell in der Höhe eingestellt werden. Vorn sind Sitzflächen und -lehnen körpergerecht 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 Fahrzeuglenker 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.

2,6 Innengeräusch

Beim Innengeräusch präsentiert sich der Prius Plug-In 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 Plug-In kann mit voll geladenen Batterien bis zu Geschwindigkeiten von 85 km/h maximal 20 km rein elektrisch gefahren werden. Dabei fällt das Innengeräusch sehr niedrig aus. 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 gemessener Geräuschpegel von 69,7 dB(A) im Innenraum vor. Windgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten zurück und Fahrgeräusche sind durchschnittlich vorhanden.

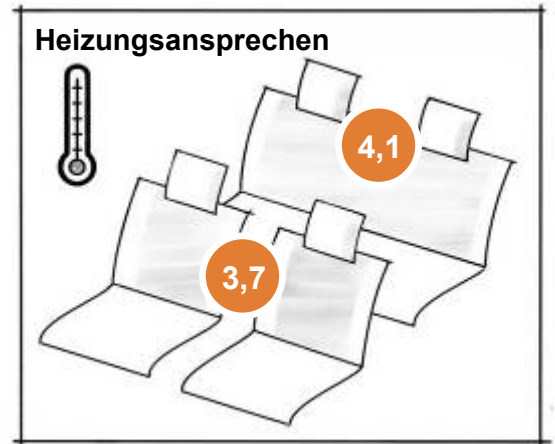
– Wird allerdings beschleunigt, dreht der Motor oft mit sehr hohen Drehzahlen und ist dann deutlich im Innenraum hörbar.

3,5 Klimatisierung

Der Prius ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Beim ADAC Heizungstest kann der Prius Plug-In nur wenig überzeugen. Vorne wie hinten dauert es verhältnismäßig lange bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Fährt man den Prius im Eco-Modus wird die serienmäßige Sitzheizung automatisch mit der Funktion der Klimaanlage koordiniert. Sie erwärmt in diesem Fall den Sitz schneller, um den Heizbedarf der Klimaanlage zu reduzieren, wodurch zusätzlich Kraftstoff und Strom gespart werden kann.

+ 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.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Der Prius Plug-In bietet dank gleicher Leistung und nur geringfügig höherem Gewicht ähnliche Fahrleistungen wie der normale Prius. Er wird von einem 1,8-l-Ottomotor mit 99 PS und zusätzlich von einem Elektromotor mit 82 PS - Systemleistung 136 PS - angetrieben. Die Fahrleistungen die damit erzielt werden können liegen im durchschnittlichen Bereich. Für einen simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der Prius rund 7,2 Sekunden (normaler Prius: 7,0 s). Beim Plug-In stehen drei Fahrmodi zur Verfügung: Der EV-Modus, der HV-Modus und der EV-City Modus. Im EV-Modus wird die erweiterte Kapazität der Batterie für rein elektrisches Fahren genutzt - bei Geschwindigkeiten bis 85 km/h sind Reichweiten von bis zu 25 km möglich. Bei geringer Leistungsanforderung fährt der Prius dabei rein elektrisch, bei höherer Leistungsanforderung schaltet sich der Verbrenner dazu. Im HV-Modus funktioniert der Plug-In wie der normale Prius. Teilweise werden kurze Strecken rein elektrisch zurückgelegt, die zusätzliche elektrische Reichweite wird für eine spätere Nutzung aufgespart. Der EV-City Modus funktioniert ähnlich wie der EV-Modus, der Verbrenner schaltet sich allerdings erst zu, wenn das Gaspedal ganz durchgedreht wird - dadurch wird ungewolltes Zuschalten des Verbrennermotors verhindert.

2,3 Laufkultur

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

+ Im stationären Betrieb, also bei niedrigen Drehzahlen läuft auch das Benzinaggregat kultiviert und weitgehend 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 Wirkbereich arbeiten.

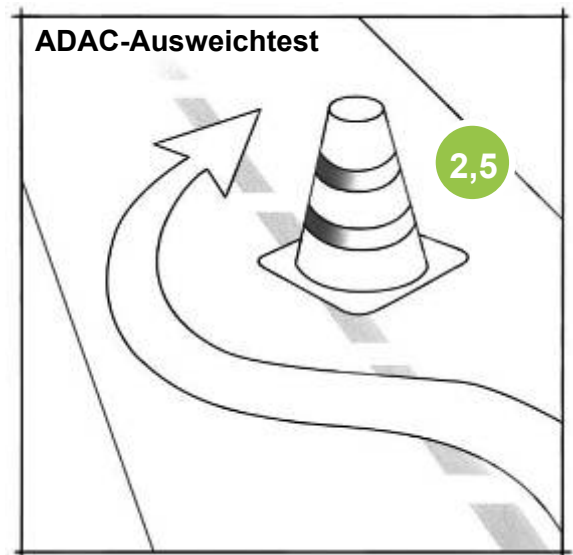
⊕ Bei Konstantfahrten werden die Drehzahlen über einen weiten Geschwindigkeitsbereich niedrig gehalten.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

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

⊕ Der Prius Plug-In reagiert spontan auf einen plötzlichen Lenkimpuls und zeigt dabei trotz eines leicht nachpendelndes Hecks eine gute Stabilität. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lassen den Prius weitgehend 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 oder beim heraus beschleunigen aus Kurven greift die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle frühzeitig ein und verhindert so das Durchdrehen der Antriebsräder. Beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu.



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.

3,1 Lenkung*

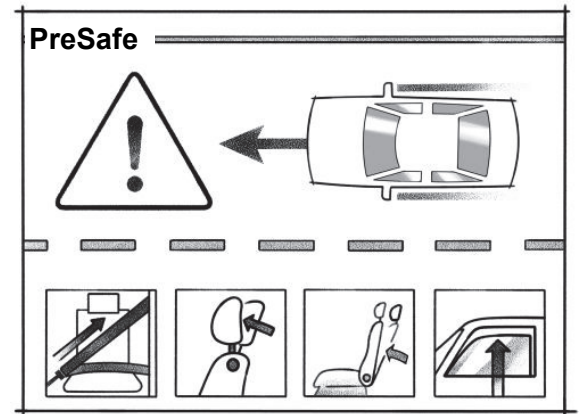
Die Lenkung spricht gut an und weist eine zufriedenstellende Übersetzung auf. Beim Wendekreis kann der Prius allerdings nicht überzeugen.

⊕ 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 12 m für diese Fahrzeugklasse viel zu groß aus.

2,8 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 den Bremswegmessungen erzielt der Prius Plug-In ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 38,9 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver 91H der Größe 195/65 R15 H). 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. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.



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

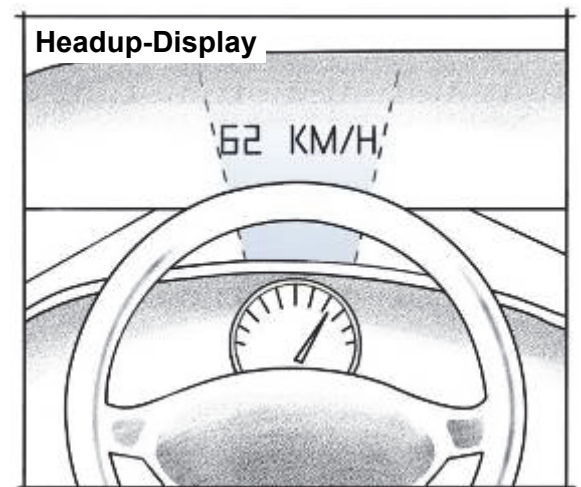
2,1 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Prius Plug-In Life landet im guten Mittelfeld bei der aktiven Sicherheit. Einige wichtige aktive Sicherheitssysteme wie das Notbremsssystem Pre-Crash Safety System oder LED-Scheinwerfer sind aber leider nur in der höheren Ausstattungsvariante Tec-Edition verbaut.

⊕ 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.



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.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den EuroNCAP-Crashtests kann der normale Prius (Test von 2009, Rechtslenker) mit guten Ergebnissen überzeugen. Die Ergebnisse sollten auch auf den Prius Plug-In übertragbar sein.

+ 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 Anschnallerinnerer ausgestattet, für die hinteren Sitzplätze wird dem Fahrer in einem Display der Anschnallstatus 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. Warndreieck und Verbandskasten sind nicht optimal erreichbar unter der Kofferraumabdeckung verstaut.

1,7 Kindersicherheit

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

+ Beim Crashtest 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

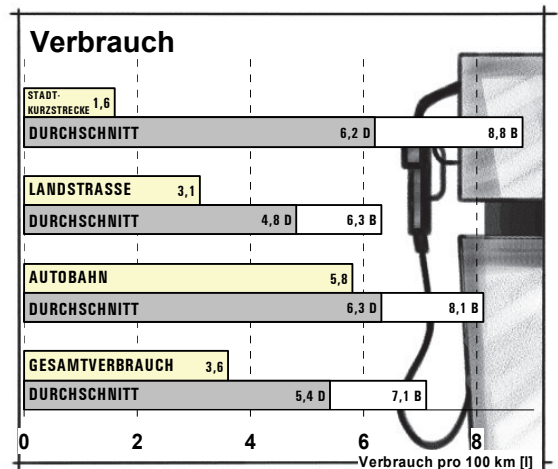
Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Prius noch gut 68 % der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz.

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

1,4 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Verbrauch des Toyota Prius Plug-In Hybrid liegt im Mischbetrieb (Mittelung aus rein elektrischer und benzinbetriebener Fahrweise) bei 3,6l/100km Benzin und 3,74 kWh/100 km Strom (inkl. Ladeverluste). Diese Angaben dienen als Vergleichsbasis. Im Privatgebrauch können die Verbräuche je nachdem wie die beiden Antriebe eingesetzt werden, variieren. Beim ADAC EcoTest liegt der Verbrauch innerorts bei nur 1,6 l und außerorts bei 3,1 l pro 100 km. Es wird davon ausgegangen, dass mit vollem Akku gestartet wird. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher CO₂-Ausstoß von 121 g pro Kilometer, wobei der Stromverbrauch berücksichtigt wird und die damit verbundene CO₂-Emission im CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs enthalten ist. Das reicht für 43 EcoTest-Punkte im Bereich CO₂. Besonders sparsam zeigt sich der Prius im Stadtbetrieb, dort kann zu Fahrtbeginn mit maximal 85 km/h bis zu 23 km rein elektrisch gefahren werden. Erst wenn volle Beschleunigung verlangt wird, schaltet sich der Benzinmotor zu. Im reinen Autobahnbetrieb pendelt sich der Verbrauch bei 5,8 l pro 100 km ein.



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 ausgesprochen gering. Mit 50 Punkten in diesem Kapitel erreicht der Toyota Prius Plug-In Hybrid Bestwerte. Zusammen mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß werden 93 Punkte erreicht. Das bedeutet volle fünf Sterne beim ADAC-EcoTest.

3,0 AUTOKOSTEN

0,6 Betriebskosten*

+ Bei den Betriebskosten, die sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, landet der Prius Plug-In im Klassenvergleich ganz weit vorn. Die günstigen Verbrauchswerte des Prius Plug-In sowie die Möglichkeit, kurze Fahrstrecken rein elektrisch zu absolvieren, führen zu einer sehr guten Bewertung.

1,2 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.

2,0 Wertstabilität*

+ Dem Toyota Prius Plug-In kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein sehr stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

- Für den Toyota Prius Plug-In sind in der getesteten Basisausstattung mindestens 36.200 Euro fällig. Das ist für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse schlicht zu viel, auch wenn der Plug-In mit zukunftsweisender Hybrid-Technik ausgestattet ist und zudem für kurze Entfernungen an der Haushaltssteckdose aufgeladen werden kann. Die Serienausstattung fällt dabei zwar großzügig aus, doch findet man einige innovative Systeme wie das Notbremssystem PCS oder LED-Scheinwerfer nur in der nochmals 6.300 Euro teureren Ausstattungsvariante Tec-Edition.

3,7 Fixkosten*

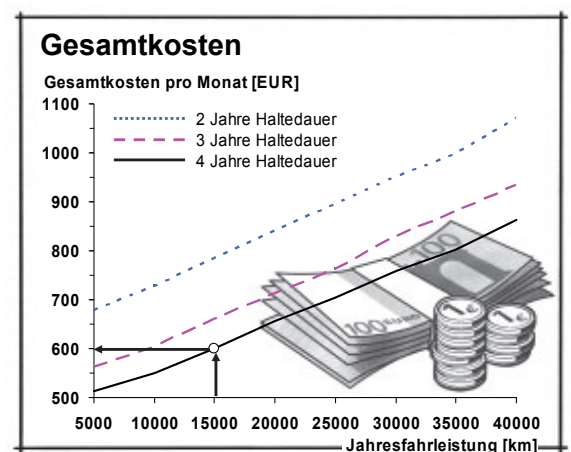
Auch bei den Fixkosten landet der Prius Plug-In im hinteren Klassenmittelfeld.

+ Die jährliche KFZ-Steuer beträgt dank des geringen CO₂-Ausstoßes lediglich 36 Euro. Doch auch die Teilkaskoeinstufung (TK: 16) fällt günstig aus.

- Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung zeigen sich dagegen sehr teuer (KH: 19; VK: 22).

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen noch überschaubar aus. Das größte Manko des Toyota Prius Plug-In ist der Anschaffungspreis, der sich negativ auf die monatlichen Gesamtkosten auswirkt. Trotz der geringen Betriebskosten und der guten Wertstabilität erhält das Fahrzeug hier nur eine zufriedenstellende Beurteilung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 600 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	11,75/12 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	2,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super/Strom (kWh))	3,6 l / 3,74 kWh
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	1,6/ 3,1/ 5,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	49g/km / 121g/km
Innengeräusch 130km/h	69,7dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4480/1745/1490 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1435 kg/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	1040 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km 5 Jahre/100.000 km auf Hybridantrieb
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	65 Euro
Monatliche Werkstattkosten	40 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	385 Euro
Monatliche Gesamtkosten	600 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/16
Grundpreis	36.200 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
Lichtsensoren (nur beim Tec-Edition)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Regensensor (Komfort-Paket)	790 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (LED beim Tec-Edition)	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (nur beim Tec-Edition)	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 el. anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,7
Verarbeitung	3,0	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,7	Lenkung*	3,1
Sicht	3,3	Bremse	2,8
Ein-/Ausstieg	2,5	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Volumen*	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,6	Kindersicherheit	1,7
Innenraum	2,4	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,6	Umwelt/EcoTest	1,4
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO ₂ *	1,7
Raumangebot hinten*	3,0	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,8		
Federung	2,5	AUTOKOSTEN	3,0
Sitze	2,5	Betriebskosten*	0,6
Innengeräusch	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,2
Klimatisierung	3,5	Wertstabilität*	2,0
Motor/Antrieb	2,5	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	3,1	Fixkosten*	3,7
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Schaltung	2,6		
Getriebeabstufung	1,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen