



Toyota Prius 1.8 Hybrid Executive

**Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(90 kW / 122 PS)**

Toyota hatte es sich bei der vierten Generation des Prius zum Ziel gesetzt, den Vollhybrid im Vergleich zum Vorgänger in puncto Effizienz, Sicherheit sowie Komfort und Fahrdynamik deutlich weiter zu verbessern. Es kommt erstmals die neu entwickelte Plattform TNGA (Toyota New Generation Architecture) zum Einsatz, die u. a. einen tieferen Schwerpunkt ermöglicht. Darüber hinaus wurde die Karosseriesteifigkeit erhöht sowie das Fahrwerk überarbeitet. Maßnahmen, die in Verbindung mit der neu entwickelten Lenkung für ein direkteres Fahrverhalten sorgen, aber auch im Vergleich zum Vorgänger einen besseren Federungskomfort bieten. Das Sicherheitsniveau liegt beim neuen Prius hoch, was die vollen fünf Sterne bei den ADAC Crashtests bestätigen. Dank des bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßigen Toyota Safety Sense, das u. a. ein Kollisionswarnsystem samt Personenerkennung mit autonomer Notbremsfunktion beinhaltet, kann der Prius bei der aktiven Sicherheitsausstattung ebenfalls auftrumpfen. Weiterentwickelt wurden auch die Aerodynamik und der Hybrid-Antriebsstrang, der nun eine Systemleistung von 90kW/122 PS aufweist. Sowohl beim 1,8-l großen Benziner als auch beim Elektromotor, der Hybridbatterie und dem Energiemanagement konnte die Effizienz gesteigert werden. Die Summe aller Maßnahmen führt zu einem Testverbrauch von 4,1 l Super auf 100 Kilometer. Der Lohn sind die vollen fünf Sterne im neuen ADAC EcoTest. Verbessert wurde auch das Ansprechverhalten des Antriebs, zudem ist der Benzinmotor unter Last im Innenraum nicht mehr so laut wie noch beim Vorgänger. Der Prius kostet in der Top-Ausstattung zwar 32.150 Euro. Dafür punktet der Japaner aber mit seiner sehr umfangreichen Serienausstattung.

Konkurrenten: Hyundai Ioniq, Kia Niro.

- + sehr umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot vorn, sehr niedriger Verbrauch
- eingeschränkte Sicht nach hinten, Beifahrersitz nicht höhenstellbar, mäßiger Bremsweg, komplizierte Bedienung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,1
	Fahrspaß	4,5
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★

2,9

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität der vierten Generation des Prius ist zufriedenstellend. Die Karosserieverarbeitung und das Finish gehen weitgehend in Ordnung, schaut man genauer hin, dann lassen sich aber auch leichte Schwächen erkennen. Die Türrahmen sind mehrteilig, aber immerhin hat Toyota die Schweißverbindungen mit Abdeckungen und Klebefolie kaschiert. Die Motorhaube wird nicht mittels Dämpfer, sondern nur durch einen einfachen Haltestab of-

fen gehalten. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Auch am restlichen Unterboden gibt es aerodynamische Optimierungen. Das Interieur zeigt sich gut verarbeitet, die Materialqualität ist allerdings nicht durchgehend überzeugend. Lackierte Oberflächen und Alu-Applikationen werfen den Innenraum zwar optisch auf. Dies kann aber nicht über die weitgehend harten und kratzempfindlichen Kunststoffe hinwegtäuschen.

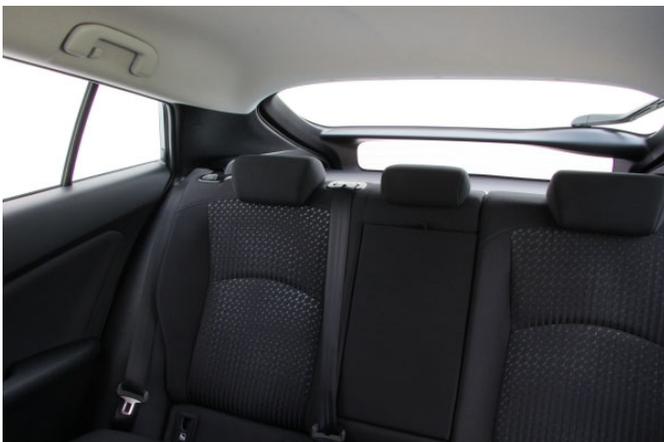
3,4 Alltagstauglichkeit

Im Prius können vier Personen bequem Platz nehmen, der schmale und harte Fondmittelsitz eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine stabile Reling gibt es aber nicht. Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten von rund 1.050 km möglich.

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit nur 370 kg gering aus. Mit dem Prius dürfen zwar Anhänger gezogen werden, die zulässige Anhängelast liegt aber niedrig. Sie beträgt

sowohl bei gebremsten als auch bei ungebremsten Anhängern nur 725 kg. Die zulässige Stützlast beträgt 60 kg, was für den Transport zweier schwerer E-Bikes mittels Heckträger zu wenig sein kann. Für den Fall einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unwirksam erweisen kann. Immerhin sind zum Räderwechsel Wagenheber und Radmutter Schlüssel ab Werk an Bord. Der Wendekreis fällt mit 11,8 m recht groß aus.

2,9 Licht und Sicht

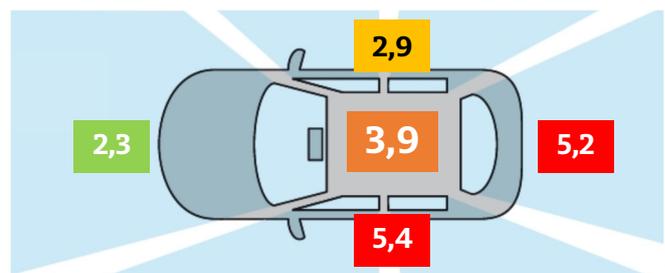


Der Blick nach hinten wird durch die massiven Dachsäulen und den Steg in der Heckscheibe stark eingeschränkt.

Die Karosserieübersichtlichkeit ist akzeptabel. Während sich das vordere Fahrzeugende vollständig dem Blick des Fahrers entzieht, kann das schräge Heck dank der Querstrebe und der darunter befindlichen Scheibe gut abgeschätzt werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Prius etwas besser ab als der Vorgänger, insgesamt aber dennoch nur akzeptabel.

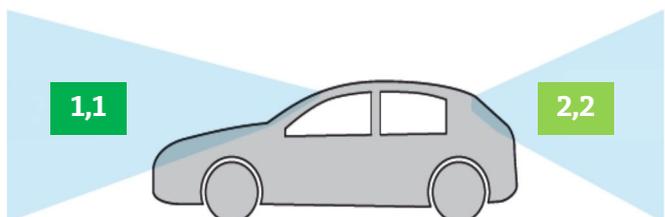
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Vor allem die massiven C-Säulen beeinträchtigen den Blick nach schräg hinten sehr stark. Zudem stört der Steg zwischen den Heckscheiben, der mittig platziert ist und genau im Blickfeld des Fahrers liegt. Der Steg schränkt zusätzlich die Sicht im Innenspiegel ein, der ohnehin nur ein kleines Sichtfeld liefert.

⊕ Der Prius ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Sie sorgen für eine homogene Ausleuchtung und gefallen durch die tageslichtähnliche Lichtfarbe. Das Fernlicht wird auto-

matisch auf- und abgeblendet (Serie). Ein Abbiege- und Kurvenlicht gibt es aber nicht. Beim Rangieren erhält man durch die bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßige Rückfahrkamera Unterstützung. Beim Executive gibt es auch Parksensoren vorn wie hinten ab Werk - bei den beiden niedrigeren Ausstattungsvarianten müssen diese extra bezahlt werden. Ein Einparkassistent gehört beim Executive ebenso zur Serienausstattung.

⊖ Die Heckscheibe verfügt zwar über einen Wischer, dessen Wirkungsbereich ist aber viel zu klein.

2,6 Ein-/Ausstieg

Man steigt beim Prius insgesamt zufriedenstellend ein und aus. Die Türausschnitte sind angenehm groß und die Schweller niedrig positioniert. Nicht ideal für einen komfortablen Ein- und Ausstieg sind die niedrig angeordneten Sitze. In den Fond gelangt man ebenfalls recht ordentlich, auch hier erschwert jedoch die etwas niedrige Sitzbank das Ein- und Aussteigen.

⊕ Der Prius Executive ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Sinnvoll: Zugunsten des Diebstahlschutzes lässt sich das System im Menü deaktivieren, wodurch ein unbefugtes Öffnen und Starten mittels eines simplen Funkverlängerers nicht möglich ist (siehe www.adac.de/keyless).

2,8 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt etwas großzügiger aus als noch beim Vorgänger. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 335 l in den Kofferraum. Baut man die Abdeckung aus (ein passendes Ablagefach findet man unter dem Kofferraumboden) und belädt das Abteil bis unter das Dach, lassen sich 505 Liter verstauen. Dann können bis zu neun Getränkeboxen gestapelt werden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen finden bis zur Fensterkante gemessen 675 l Platz. Das gesamte Volumen bis unter das Dach beträgt 1.180 l.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des Prius von klassenüblicher Größe.

⊖ Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen bleibt eine Stufe am Boden, die das Verschieben des Gepäcks erschwert. Der schmale und niedrige Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine recht große Ladeöffnung frei. Die Heckklappe schwingt weit auf, Personen bis zu einer Größe von rund zwei Metern können aufrecht darunter stehen. Die Ladekante liegt rund 70 cm über der Straße, sodass man das Ladegut recht weit anheben muss. Beim Ausladen stört eine elf Zentimeter hohe Stufe.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt von vorn ohne großen Kraftaufwand umklappen.

⊖ Im Kofferraum fehlen praktische Ablagefächer zum Verstauen kleinerer Utensilien. Zur Ladungssicherung gibt es immerhin Befestigungsösen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

2,9 INNENRAUM

3,5 Bedienung

Das Cockpit des Prius wurde deutlich überarbeitet und präsentiert sich im futuristisch modernen Design. Die Instrumentenkonzole ist in der Mitte des Armaturenbretts angeordnet und liefert dank zweier 4,2-Zoll großer Farbdisplays eine Vielzahl an Informationen. Darüber hinaus hielt ein sieben Zoll großer Touchscreen samt neuem Multimedia-System Einzug. Es wird nicht mit konventionellen Tasten und Drehreglern bedient, sondern mittels berührungssensitiver Tasten. Diese schauen zwar mit der blauen Hintergrundbeleuchtung schick aus, müssen jedoch sehr zielgenau betätigt werden, da sie sonst nicht reagieren - das kann zu längerer Blickabwendung von der Straße führen. Selbst für die Lautstärkenregelung des Audiosystems wird ein Tipp- und kein praktischer Drehregler verwendet. Alles in Allem muss man den Funktionsumfang und die Informationsflut erstmal überblicken und verarbeiten, daher ist eine intensive Gewöhnungsphase notwendig.

⊕ Sehr umfangreich fallen die Bordcomputerfunktionen aus. Es können unterschiedlichste Verbrauchstatistiken im Multi-Info-Display abgerufen werden. Man kann sich sogar die tagesgenaue Verbrauchshistorie des letzten Monats anzeigen lassen.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimediaangebot im Prius ist umfangreich. In der Topausstattung findet man alles Wichtige serienmäßig an Bord: Sei es DAB-Radio, Navigationssystem, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, WLAN-Hotspot oder das JBL-Soundsystem, es bleiben so gut wie keine Wünsche offen.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen. Das

⊖ Es fehlen teilweise wichtige Anzeigen wie eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Fußfeststellbremse ist sehr ungünstig links im Fußraum angeordnet.



Während die Verarbeitungsqualität des Innenraums in Ordnung geht, kann das Bediensystem nicht richtig überzeugen. Die Steuerung fast aller Funktionen über berührungssensitive Tasten fordert viel Aufmerksamkeit und lenkt dadurch vom Verkehrsgeschehen ab.

Sogar eine Vielzahl an Apps sowie Echtzeitverkehrsmeldungen findet man an Bord - den Onlinezugang erhält das Fahrzeug, wenn man sein Smartphone mit dem Fahrzeug koppelt. Praktisch: In der Mittelkonsole ist eine Ladeschale für induktiv ladbare Smartphones integriert.

Raumgefühl ist prinzipiell gut, wird aber durch den voluminösen Mitteltunnel und die flach verlaufenden A-Säulen etwas geschmälert.

3,4 Raumangebot hinten

Im Fond sind die Platzverhältnisse nicht ganz so großzügig bemessen wie vorn. Die nach hinten stark abfallende Dachlinie beschränkt den Platz auf knapp 1,85 m große Personen. Die Beinfreiheit würde für rund zwei Meter große Passagiere ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Fahrer eingestellt sind. Das Raumempfinden ist aufgrund der niedrigen Dachlinie und der ansteigenden Seitenlinie nicht sonderlich gut.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Prius ist zufriedenstellend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt klappbar. Die Ablagenanzahl und -größe gehen in Ordnung. Vorn gibt es ein Staufach zwischen den Sitzen und Becherhalter. Die Türfächer fallen aber etwas klein aus. Im Fond gibt es Lehnentaschen sowie Becherhalter in der Mittel-



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

armlehne. Das Handschuhfach ist sehr klein geraten und ist bereits mit der Bedienungsanleitung fast komplett ausgefüllt.

2,9 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk zeigt sich ausgewogener als beim Vorgänger und bietet insgesamt einen passablen Federungskomfort. Es absorbiert Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel souverän und reicht diese nur wenig zu den Insassen durch. Vor allem im Stadtverkehr zeigt sich der Toyota

komfortabel. Fährt man schneller, nimmt der Komfort etwas ab, bei regelmäßiger Anregung tendiert der Toyota dann zu leichtem Stuckern. Insgesamt ist man aber selbst dann stets ausreichend komfortabel unterwegs.

3,3 Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe verstellbar und besitzt eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Lehnen sind vorn hoch, dürften im Schulterbereich aber etwas stärker konturiert sein. Die Sitzflächen sind recht kurz, zeigen sich aber zufriedenstellend geformt. Die Sitzposition geht insgesamt in Ordnung. Das Pedal der Fußfeststellbremse ist mittig im Fußraum zwischen dem Bremspedal und der Fußablage angeordnet und steht u. U. im Weg. Im

Fond sind die Sitzflächen kaum, die Lehnen aber ordentlich konturiert. Seitenhalt und Sitzposition sind zufriedenstellend, die Oberschenkel liegen noch akzeptabel auf.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen.

3,2 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel liegt bei zufriedenstellenden 68,6 dB(A). Abroll- und Fahrgeräusche werden nur wenig im Innenraum wahrgenommen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten fallen auch Windgeräusche kaum auf, bei hohen steigen diese allerdings deutlich an. Bei zurückhaltender Fahrweise arbeitet der Verbrennungsmotor mit niedrigen Drehzahlen und wird dadurch wenig im Innenraum wahrgenommen. Im rein elektrischen Be-

trieb (bis max. 50 km/h) ist das Innengeräusch sehr niedrig.

⊖ Fordert man den Verbrennungsmotor, beispielsweise auf der Autobahn oder durch starkes Beschleunigen, lässt ihn das stufenlose Planetengetriebe mit hohen Drehzahlen arbeiten. Auch wenn der Verbrennungsmotor nun deutlich besser gekapselt ist als noch beim Vorgänger, ist das Motorgeräusch immer noch dominant im Innenraum vertreten.

2,5 Klimatisierung

⊕ Der Prius ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Besonderheit der Klimaautomatik ist das S-Flow-System, das eine automatische Passagiererkennung besitzt. Ist das Fahrzeug nur mit dem Fahrer besetzt, wird auch nur dieser Bereich klimatisiert. Erkennt das System einen Beifahrer, steuert es automatisch die Luftmenge auch in diesen Bereich. Durch die variable Verteilung wird Kraftstoff gespart. Der

Automatikmodus der Klimatisierung lässt sich in drei Intensitätsstufen betreiben.

Eine Sitzheizung vorn findet man serienmäßig an Bord. Die hinteren Scheiben sind zum Schutz vor Sonneneinstrahlung in allen Ausstattungsvarianten getönt.

⊖ Die Stärke des Luftstroms der einzelnen Luftdüsen kann nicht unabhängig von der Richtung geregelt werden.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Der Hybridantrieb des Prius wurde umfangreich überarbeitet, auch wenn der Benzinmotor weiterhin einen Hubraum von 1,8 l und eine Leistung von 98 PS besitzt. Der Elektromotor leistet nun 53 kW, die Maximalleistung des Hybridsystems beträgt 90 kW/122 PS. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) schließt der neue Prius nach zufriedenstellenden 8,2 s ab.

⊕ Besonders hervorzuheben ist das Ansprechverhalten aus dem Stand oder wenn das Fahrzeug leicht rollt. Der Gasbefehl wird dank des Elektromotors quasi verzögerungsfrei an die Antriebsräder weitergegeben - schnelles Einfädeln in den fließenden Verkehr funktioniert somit äußerst komfortabel und sicher.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Verbrennungsmotor überträgt bei moderaten Drehzahlen kaum Vibrationen bis in den Innenraum. Auch akustisch fällt der Motor dann nur wenig auf. Fordert man den Benziner, sodass er mit hohen Drehzahlen arbeiten muss, sind Vibrationen etwas deutlicher am Lenkrad spürbar.

⊖ Die Leistungsentfaltung ist vor allem bei höheren Geschwindigkeiten mäßig. Bei niedrigen Drehzahlen hat der Saugmotor kaum Leistung, das stufenlose Automatikgetriebe wählt dementsprechend oft hohe Drehzahlen. Das alles fühlt sich zäh und wenig souverän an. Die hohen Touren quittiert der Motor mit lautem Aufheulen, das auf langen Autobahnetappen störend wahrgenommen wird.

1,9 Schaltung/Getriebe

Der Wählhebel des stufenlosen Planetengetriebes ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich. Nach dem Einlegen einer Fahrstufe springt der Wählhebel wieder in die Mittellage, sodass man nur am Display erkennen kann, welche Fahrstufe eingelegt ist. Zur stärkeren Rekuperation, beispielsweise bei deutlichem Gefälle, kann der B-Modus gewählt werden. Für die Parkstellung gibt es einen separaten Schalter. Betrieben werden kann der Prius in unterschiedlichen Fahrmodi: Während man im Eco-Mode möglichst sparsam und effizient unterwegs ist, werden im Power-Mode das Ansprechverhalten bei Gasbetätigung und die Motorbremsleistung auf sportliche Fahrweise getrimmt. Im EV-Modus ist rein elektrisches Fahren rund 1,5 km weit und bis 50 km/h möglich. Die Getriebesteuerung wurde überarbeitet, das Antriebssystem wirkt im Vergleich

zum Vorgänger nun deutlich harmonischer. Das stufenlose Getriebe wählt für jeden Geschwindigkeitsbereich die ideale Übersetzung. So kann der Motor meist im optimalen Wirkbereich arbeiten. Beim Schaltstufenwechsel braucht die Automatik einen Moment, bis die gewünschte Schaltstufe eingelegt und der Prius fahrbereit ist.

⊕ Das Getriebe reagiert sensibel auf das Gaspedal, spontanes und ruckfreies Anfahren ist stets möglich. Die Übersetzungsverhältnisse werden insgesamt sanft und ruckfrei verändert. Die Rückwärtsfahrstufe lässt sich einwandfrei einlegen. An Steigungen hilft die Berganfahrhilfe beim Losfahren, indem sie das Fahrzeug für kurze Zeit am Zurückrollen hindert.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität ist insgesamt zufriedenstellend. Plötzliche Lenkimpulse werden zunächst in Karosserieneigung gewandelt, bevor der Toyota leicht mit dem Heck nachschwingt. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) früh und effektiv, wodurch das Fahrzeug stabilisiert wird. Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen haben wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest präsentiert sich der Prius trotz des neuen, technisch aufwändigen Fahrwerks mit Doppelquerlenkern und des niedrigen Schwerpunkts nicht son-

derlich agil und fährt ein noch zufriedenstellendes Ergebnis ein. Das Fahrzeug lässt sich zwar sicher, aber aufgrund der ausgeprägten Untersteuerneigung sehr träge durch den Parcours manövrieren. Der Grenzbereich liegt niedrig, der Prius schiebt schon bei niedrigen Kurvengeschwindigkeiten über die Vorderräder. Lupft man das Gaspedal in einer Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Toyota leicht mit dem Heck nach, doch auch dann ist im Bedarfsfall das VSC zur Stelle, eine Schleudergefahr besteht nicht.

2,7 Lenkung

⊕ Dank neu entwickelter Lenkung ist im Vergleich zum Vorgänger ein Fortschritt erkennbar. Dennoch gibt es weiteren Verbesserungsbedarf. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten ist das Lenkgefühl um die Mittellage wenig ausgeprägt und die Lenkung stellt auch nicht vollkommen zurück. Das Lenkmoment dürfte zudem auch bei größeren Lenkwinkeln ausgeprägter sein. Bei höheren

Fahrgeschwindigkeiten ist die Lenkung besser zentriert und der Fahrer erhält auch eine bessere Rückmeldung. Die Lenkung erweist sich als präzise. Beim Rangieren ist weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand nötig - um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, bedarf es lediglich etwas über 2,5 Umdrehungen.

3,9 Bremse

Das Bremssystem des Prius nutzt bei leichtem Verzögern die Bremswirkung des Generators. 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 Messungen erzielt der Prius ein mäßiges Ergebnis. Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 38,9 m. Immerhin zeigt sich

die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht weiter nach. Die Dosierbarkeit ist nicht ideal. Betätigt man die Bremse nur leicht, spricht sie abrupt und stärker als erwartet an. Ein gleichmäßiges Bremsen ist nur mit viel Feingefühl möglich, da der Übergang von elektrischer (Rekuperation) zu mechanischer Bremsung nicht sonderlich homogen ist.

1,9 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Prius bietet ab Werk eine sehr gute aktive Sicherheitsausstattung. Einige Assistenzsysteme fasst Toyota unter dem Namen "Safety Sense System" zusammen. Dieses beinhaltet das Pre-Collision System mit Fußgängererkennung und autonomer Notbremsfunktion, einen Spurverlassenswarner mit Lenkeingriff, einen Fernlichtassistenten sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Das Pre-Collision System erkennt ab einer Geschwindigkeit von 10 km/h mittels Kamera und Radar andere Fahrzeuge und Fußgänger. Bei einer drohenden Kollision warnt das System den Fahrer zunächst akustisch sowie optisch und aktiviert den Pre-Collision-Bremsassistent, um bei Bremspedalbetätigung das volle Verzögerungspotenzial bereitzustellen. Reagiert der Fahrer nicht, wird bei Bedarf eine automatische Bremsung eingeleitet. Das System ist in der Lage, die Fahrgeschwindigkeit um bis zu 40 km/h zu reduzieren. Dadurch kann ein Aufprall vermieden oder die Folgen reduziert werden.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der neue Prius schneidet bei den ADAC Crashtests sehr gut ab und erhält insgesamt die vollen fünf Sterne (Stand: 04/2016).

⊕ Für die Insassensicherheit erhält der Prius sehr gute 92 Prozent der möglichen Punkte. Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Für den Fahrer gibt es zusätzlich einen Knieairbag. Die Sicherheitsgurte sind vorn und hinten (nur Außensitze) mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m, im Fond bis 1,70 m optimalen Schutz.

⊖ Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keinen definierten und gut zugänglichen Aufbewahrungsort, wodurch diese im Notfall schlecht erreichbar sein können. Das Pedal der Feststellbremse ist ungünstig im Fahrerfußraum positioniert, was eine erhöhte Verletzungsfahrer besteht.

2,9 Kindersicherheit

Bei den ADAC Crashtests erreicht der neue Prius bei der Kindersicherheit gute 82 Prozent der möglichen Punkte.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsssystem	Serie
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze zufriedenstellend unterbringen. Sie sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet, was eine sehr schnelle und unkomplizierte Befestigung von Kindersitzen ermöglicht. Zudem haben sie eine iSize-Freigabe. Mit den Gurten klappt das Fixieren von Kindersitzen dagegen nicht perfekt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig sind und somit kaum eine stabile Befestigung möglich ist. Auf dem Beifahrersitz kann man auch rückwärtsgerichtete Kindersitze unterbringen, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist. Das Befestigen von Kindersitzen mit dem Gurtsystem funktioniert problemlos, es fehlt aber eine Isofix-Befestigung.

⊖ Der Fondmittelpplatz ist laut Bedienungsanleitung für die Montage von Kindersitzen ungeeignet. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren, auch von Kindern.

2,8 Fußgängerschutz

⊕ Der Prius bietet einen guten Fußgängerschutz und erhält im aktuellen Crashtest 77 Prozent der möglichen Punkte. Ein Fußgänger-Notbremssystem ist in allen Ausstattungen serienmäßig verbaut.

1,3 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im ADAC EcoTest erreicht der Prius Hybrid mit einer CO₂-Bilanz von 114 g/km 46 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts und auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei nur 3,6 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile kaum mehr ausspielen, hier verbraucht der Toyota 5,4 l/100 km.

1,2 Schadstoffe

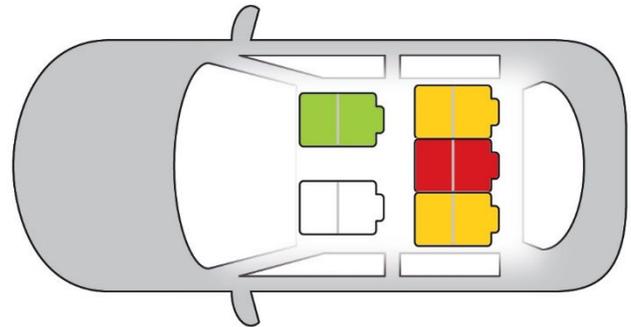
⊕ Der Prius überzeugt auch im Schadstoffkapitel des EcoTest. Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering, wodurch der Toyota 48 von 50 möglichen Punkten in diesem Kapitel erreicht. Zusammen mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß kommt der Prius auf 94 Punkte, was den vollen fünf Sternen im ADAC-EcoTest entspricht.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



⊖ Da im rein elektrischen Betrieb bei niedrigen Geschwindigkeiten kein Warnton auf das fast lautlose Fahrzeug hinweist, wird es in diesem Kapitel abgewertet.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,6		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	3,6		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,4		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,1		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

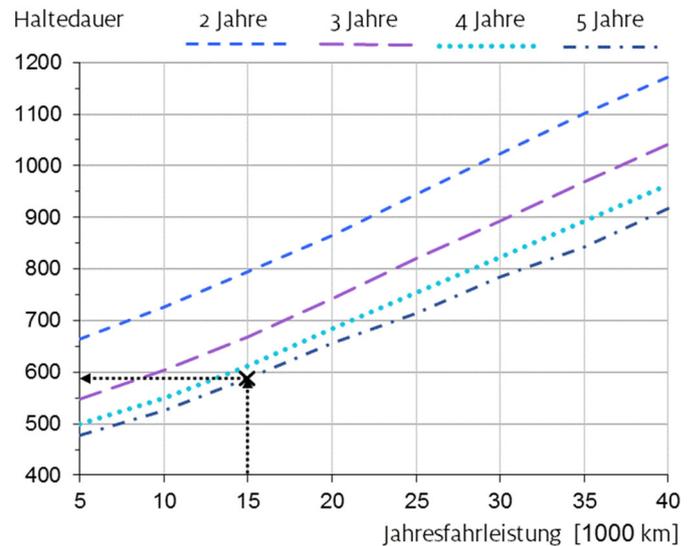
⊕ Der Toyota Prius kann selbst in der Top-Ausstattung Executive mit einer guten Wirtschaftlichkeit punkten. Der Grundpreis liegt zwar bei 32.150 Euro, die Serienausstattung kann sich da aber bereits sehen lassen. Punkten kann der Prius bei den Betriebskosten, die sehr niedrig ausfallen.

Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch, auf den Hybridantrieb besteht eine fünfjährige Garantie.

Die Fixkosten liegen absolut gesehen noch im günstigen Rahmen. Die Kfz-Steuer fällt sehr gering aus (36 Euro pro Jahr), die Versicherungseinstufungen gehen noch in Ordnung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 587 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8 Hybrid
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798
Leistung [kW (PS)]	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	142/3600
0-100 km/h[s]	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	3,0 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	70
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	543
Preis [Euro]	28.150

Aufbau

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- C = Cabriolet
- RO = Roadster
- KT = Kleintransporter
- HKB = Hochdachkombi
- TR = Transporter
- BU = Bus
- SUV = Sport Utility Vehicle
- KB = Kombi
- GR = Van
- 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
- E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder, Benzinmotor, Elektromotor	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	90 kW / 122 PS (bei 5.200 1/min)
Maximales Drehmoment	142 Nm (bei 3.600 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Planetengetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km	3,3 l
CO ₂ -Ausstoß	76 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,24/2,60 m ²
Klimaanlage Kältemittel	R1234YF
Reifengröße (Serie)	215/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.540/1.760/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	1.450/340 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/725 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	501/1.633 l
Stützlast/Dachlast	60/75 kg
Tankinhalt Kraftstoff	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/12 Jahre
Produktion	Japan, Tsutsumi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	8,2 s
Elastizität 60 – 100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R17 87 W
Reifenmarke Testwagen	Toyo Nano Energy R41
Wendekreis links/rechts	11,8/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	4,1 l/100 km
Stadt/Land/BAB	3,6/3,6/5,4 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	96 g/km (WTW* 114 g/km)
Reichweite	1.050 km
Innengeräusch 130km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite inkl. Außenspiegel	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.420/370 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	335/675/1.180 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	76 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	329 Euro
Monatliche Gesamtkosten	587 Euro		
Steuer pro Jahr	36 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/23		
Basispreis Prius 1.8 Hybrid Executive	32.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.01.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.930 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	17.222 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abbl.Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	730 Euro
Metalliclackierung	ab 520 Euro°
Schiebedach/ Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,5
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	3,3
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	3,9
Innenraum	2,9	Sicherheit	1,9
Bedienung	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	1,3
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	1,4
Federung	2,6	Schadstoffe	1,2
Sitze	3,3		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	2,5		

Stand: November 2016
 Test und Text: Dipl.Ing. (FH) Dino Silvestro