

Toyota Prius 1.5 Hybrid Sol

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (82 kW / 112 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Die zweite Generation des Prius, der als erstes Serienfahrzeug mit Hybridantrieb 1997 auf den Markt kam - ist jetzt noch perfekter und wirtschaftlicher. Ein zuverlässiges Hightech-Fahrzeug, das nicht nur mit einem umweltfreundlichen Antrieb und guter Serienausstattung aufwarten kann, sondern auch mit hohem Sicherheitsniveau. Der Prius wirkt sehr ausgereift und dürfte insbesondere Fahrer interessieren, die technikbegeistert sind und ohne rauen Dieselmotor sparsam und umweltschonend fahren möchten.

Anschaffungspreis ab 24.250.- € **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Honda Civic IMA.

- + solide Karosserie
- + bequemer Zustieg
- + viel Serienzubehör
- + perfekter Hybridantrieb
- + bequeme Sitze
- + sehr niedriger Verbrauch
- + wenig Abgase
- unübersichtlich
- komplizierte Bedienung
- hoher Preis



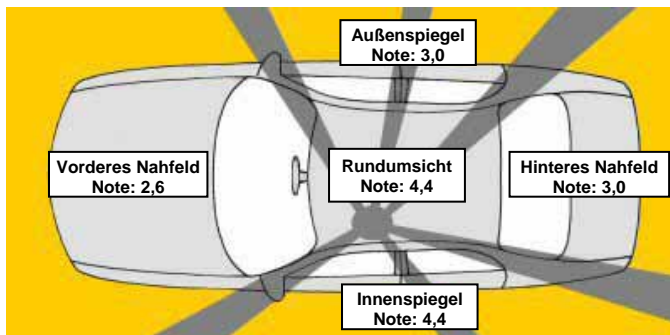
Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,2

- + Verarbeitung und Finish der optisch aufgewerteten Karosserie machen einen guten Eindruck. Die aerodynamische Optimierung sorgt für einen sehr niedrigen Luftwiderstands-Beiwert (cw 0,26) und hat Anteil an dem günstigen Verbrauch. Das Interieur wirkt überwiegend solide, es dominiert jedoch tristes Grau.
- Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren ungeschützt. Die Stoßfänger sind nur in einem schmalen Bereich stabil. Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterpfosten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. 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.

Sicht

Note: 3,4

- Die Außenspiegel sind beheizt, verkleinern aber links und rechts unterschiedlich.
- + Konventionelle Einparkhilfen werden für vorne und hinten angeboten. Darüber hinaus optional, eine optische Einparkhilfe mittels Rückfahrkamera, die den Prius selbstständig lenkend in Parklücken bugsieren soll.
- Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich. Die Frontpartie ist vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen und die voluminösen Säulen der Windschutzscheibe behindern die Sicht beim Abbiegen. Bei Dunkelheit spiegeln sich die beleuchteten Instrumente in der Windschutzscheibe.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,4

- + Zum Entriegeln und Verriegeln der Türen muss der Fahrer lediglich die "Smart-Key-Chipkarte" bei sich tragen. Der Zustieg ist vorn und hinten bequem.
- Die Türaufhalter sind an Steigungen zu schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,5

Der flache Kofferraum fasst durchschnittliche 280 l Gepäck. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen ist das Volumen auf 585 l erweiterbar (gemessen bis zur Fensterunterkante). Unter der Bodenplatte befindet sich zudem ein 45 l großes Staufach.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,9

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Ladeöffnung ist sehr groß.
- Es gibt zwar keine Bordwand, über die das Gepäck gehievt werden muss, die Ladefläche ist jedoch insgesamt hoch

(ca. 70 cm). Durch das flache Kofferraumformat ist die Nutzbarkeit in der Höhe eingeschränkt.



280 l Kofferraumvolumen sind sicher nicht das Maß der Dinge in dieser Fahrzeugklasse. Trotz der aufwändigen Hybridtechnologie hat es Toyota jedoch geschafft, den Prius mit einem gut nutzbaren Kofferraum auszustatten.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen.
- Eine Durchladeluke oder ein Skisack sind nicht erhältlich. Auch fehlen Ablagefächer für kleine Utensilien.

Innenraum **Note 2,6**

Bedienung

Note: 2,4



Der Fahrerplatz ist weitgehend funktionell gestaltet, etwas ungewohnt befindet sich der Wahlhebel des stufenlosen Automatikgetriebes in der Mittelkonsole links neben dem Radio.

- + Bis auf den Startvorgang fährt sich der Prius leicht und problemlos wie ein gutes konventionelles Auto. Der Fahrer bekommt vom Wechselspiel der beiden Antriebe (Elektro- und Verbrennungsmotor) nicht viel mit; er kann die unterschiedlichen Energieströme und deren Rückgewinnung, wie auch den Kraftstoffverbrauch am großen 7-Zoll-Farbdisplay (Touch-Screen) verfolgen. Von dort aus erfolgt auch die Steuerung des serienmäßigen Radios und der Klimaautomatik. Ein Navigationssystem ist gegen Aufpreis erhältlich. Vorn sind große, praktische Ablagen und Flaschenhalter vorhanden, hinzu kommt ein großes, geschlossenes Handschuhfach.
- Die Startprozedur gibt für technisch weniger versierte Fahrer Rätsel auf, weil die Reihenfolge der zu erledigenden Schritte, bis das Fahrzeug zum Losfahren bereit ist, nicht völlig klar ist. Das

fehlende Anlasser- und Motorgeräusch trägt zusätzlich dazu bei. Das Lenkrad ist mit unübersichtlichen Schaltern überfrachtet. Zum Schließen der vorderen Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit entfernt liegen.



Auf dem Farbmonitor kann man den Betriebszustand des Hybridsystems jederzeit kontrollieren.

Raumangebot vorne*

Note: +2,4

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die enorme Innenhöhe und -breite ein großzügiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m zurück schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,4

- Die Kniefreiheit ist hinten üppig bemessen. Die Kopffreiheit reicht für Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe.

Komfort **Note 3,1**

Federung

Note: 3,4

- Die Federung ist wenig komfortabel. Sie spricht recht hart an und schluckt die Unebenheiten ungenügend. Besonders macht sich die Unkultiviertheit bei schnellerer Fahrt bemerkbar, wenn das Fahrwerk bei Querrillen und -fugen zudem hart poltert.
- + Positiv ist die geringe Seitenneigung der Karosserie in Kurven.

Sitze

Note: 2,2

- + Die Vordersitze sind gut konturiert und bieten festen Seitenhalt. Sitzposition und -Komfort sind auf allen Sitzen - außer hinten in der Mitte - gut. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen.
- Der Beifahrersitz hat keine Höheneinstellung.

Innengeräusch

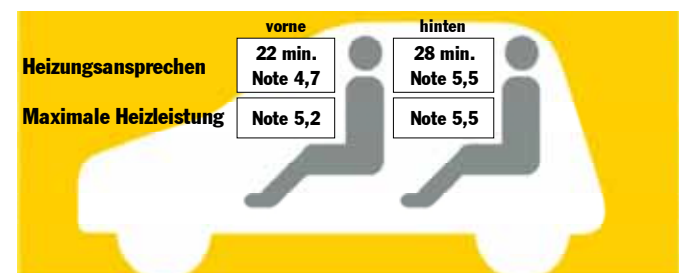
Note: 2,6

- + Im elektromotorischen Betrieb fährt der Prius nahezu geräuschlos und bei moderater Fahrweise, mit Benzinmotor, ist der Geräuschpegel niedrig.
- Anders, wenn stark beschleunigt wird und bei hohem Tempo. Dann stört das turbinenähnliche, aufdringliche Geräusch.

Heizung, Lüftung

Note: 4,1

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



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

- + An heißen Tagen sorgt die serienmäßige Klimaautomatik für angenehme Temperaturen. Der Pollenfilter ist serienmäßig.
- Die Heizung ist schwach. Erst nach langer Fahrzeit wird die Luft im Innenraum einigermaßen erwärmt.

Motor/Antrieb

Note 1,2

Fahrleistungen*

Note: 1,4

- + Das Antriebssystem sorgt für gute Fahrleistungen, Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit realisieren. Das Toyota-Hybridsystem (HSD) ist eine intelligente Kombination aus Benzin- und Elektromotor. Es nutzt die Vorteile beider Aggregate und kompensiert die Nachteile durch geschicktes Zusammenwirken. Die Fahrleistungen wurden durch ein nochmals verbessertes Antriebs-Management, erhöhte Systemspannung, sowie einem optimierten Verbrennungs- und Elektromotor gegenüber dem Vorgänger verbessert. Der Elektromotor unterstützt den Verbrennungsmotor nicht nur beim Beschleunigen, sondern übernimmt unter vielen Betriebsbedingungen - etwa wenn der Benzinmotor uneffizient arbeitet - den alleinigen Antrieb. Über einen Schalter kann der Fahrer auf reinen Elektroantrieb (bis 50 km/h) umschalten. Interessant ist das bei Stop-and-Go-Verkehr oder bei nächtlichem Rangieren in Wohngebieten.

Laufkultur

Note: 1,0

- + Der Elektromotor läuft immer frei, der Benzinmotor weitgehend frei von Vibrationen, wenn er wenig belastet wird. Nur bei hohem Tempo läuft der Motor nicht mehr ganz so kultiviert.

Schaltung

Note: 1,0

- + Den Prius gibt es ausschließlich mit stufenlosem Automatik-Getriebe.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Motordrehzahlen passen durch das stufenlose Planetengetriebe bei jedem Tempo optimal zur Geschwindigkeit des Fahrzeugs.

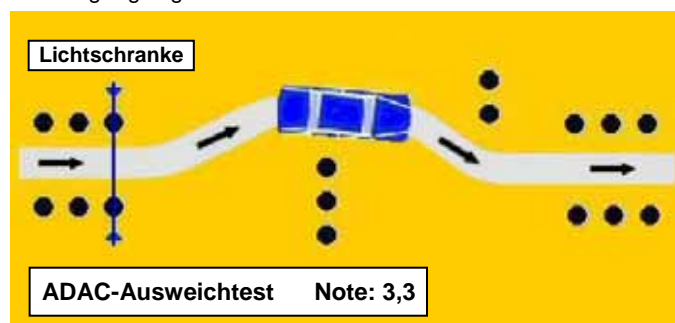
Fahreigenschaften

Note 2,5

Fahrstabilität

Note: 3,3

- Beim ADAC-Ausweichtest blockierten die Vorderräder, während dieser Zeit reagierte das Fahrzeug nicht auf Lenkmanöver. Das ESP bremst stark ein, Schleudern ist ausgeschlossen.
- + Der Prius verhält sich bei hohem Tempo weitgehend richtungsstabil. In Grenzsituationen, z. B. wenn bei hohem Autobahntempo plötzlich ausgewichen werden muss, greift das elektronische Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist.



ADAC-Ausweichtest Note: 3,3

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.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + In Kurven untersteuert der Wagen und verhält sich untüchtig, wenn der Fahrer plötzlich vom Gas geht. In kritischen Situationen greift auch hier das elektronische Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) helfend ein.

Lenkung*

Note: 3,2

- Die Lenkung spricht um die Mittellage zwar schnell an, wirkt jedoch zu hektisch.
- Sie ist aber nicht zielgenau und vermittelt so gut wie keinen Kontakt zur Fahrbahn.

Bremse

Note: 1,9

- + Der Prius hat ein hochmodernes Bremssystem, eine Kombination aus mechanischer und regenerativer elektrischer Bremse. Leichtes Bremsen übernimmt ausschließlich der als Generator arbeitende Elektromotor; dabei wird Energie rückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Für lange Bergabfahrten gibt es einen speziellen Berggang mit erhöhter Bremswirkung durch Elektro- und Benzinmotor. Bei einer Vollbremsung kommt die effektive und schnell ansprechende Scheibenbremsanlage zum Einsatz; aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach 38,0 m (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 2,7

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.
- Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden, und sitzt vor dem Schienbein des Fahrers.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- Die Höhe der vorderen Kopfstützen reicht für Personen bis ca. 1,75 m Größe. Hinten sind sie für Mitfahrer über 1,60 m Größe zu kurz.
- + Außer Front- sind vorn Seitenairbags und ein nach hinten durchgehendes Kopfairbagsystem Serie. Die vorderen Gurte sind mit Stoppnern, Kraftbegrenzern und pyrotechnischen Straffern ausgestattet. Auf den Vordersitzen ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze sehr gering, so können die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken.
- Warndreieck und Verbandmaterial befinden sich schlecht erreichbar unter der Bodenplatte im Kofferraum.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärts gerichteten Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt. Hinten haben die Seitenfenster zwar keine Antippfunktion, sollten aber dennoch mit Einklemmsicherung ausgestattet sein.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

- Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

Verbrauch/Umwelt

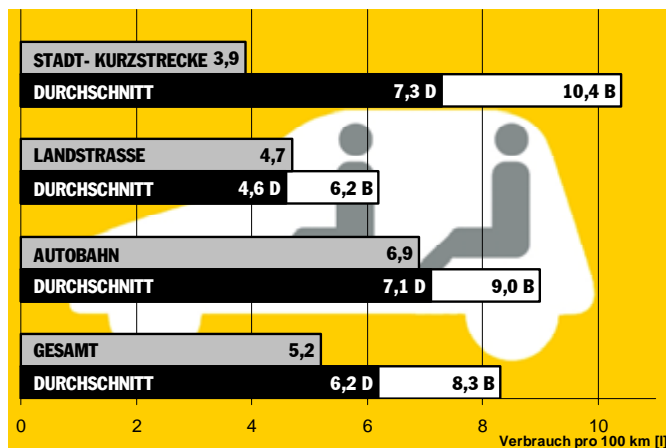
Note 1,1

Verbrauch*

Note: 1,7

- + Der neue Prius Hybrid ist sparsam. Innerorts 3,9 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 6,9 l Super auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 5,2 Litern. Dafür sorgen das optimierte

Antriebs-Management, eine auf 500 Volt erhöhte Systemspannung und die leistungsoptimierten Motoren. Hinzu kommt eine Hybridbatterie der neuesten Generation. Darüber hinaus sind Energieverluste der Antriebe auf ein Minimum reduziert; die regenerative Bremsanlage arbeitet noch wirkungsvoller zur Energie-Rückgewinnung. Am sparsamsten zeigt sich der Prius auf Kurzstrecken und im Stadtbetrieb, wo die Geschwindigkeiten nicht hoch sind, die Batterie häufiger aufgeladen wird und der Elektromotor oft zum Einsatz kommt.



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

Abgas

Note: 0,6

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,7

Betriebskosten

Note: 0,9

+ Durch die Hybridtechnik mit sehr niedrigem Kraftstoffverbrauch bleiben selbst durch den teureren Superkraftstoff die Betriebskosten im grünen Bereich - fast Bestnote.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 1,4

Alle 15.000 km oder 12 Monate ist ein kleiner Zwischenservice (Ölwechsel) - alle 30.000 km oder 24 Monate ein "Fitness- und Sicherheitscheck" (Inspektion) fällig. Der Hybridmotor besitzt eine Steuerkette, somit entfällt ein oft teurer Zahnriemenwechsel. Die

Hybridbatterie hält gemäß Hersteller ein "Fahrzeugleben" lang, Garantie darauf wird acht Jahre gewährt.

+ Langlebige Verschleissteile (laut Toyota), 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.

Wertstabilität

Note: 2,4

+ Die spritsparende Technik verspricht in Zeiten immer teurer werdender Spritspreise einen guten Restwertverlauf für den Prius.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 4,7

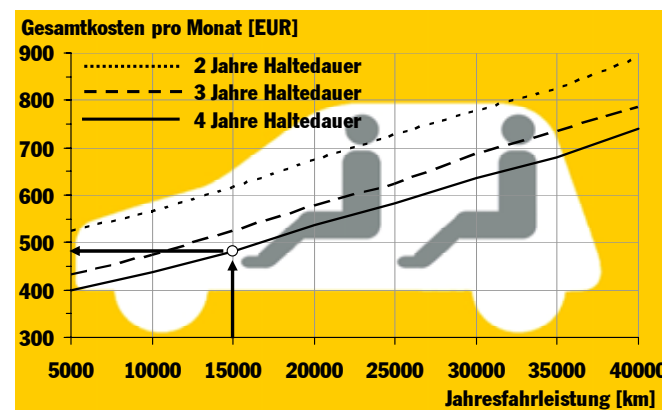
- Der Wehrmutstropfen: Für die Anschaffung des Hybrid muss sehr tief in die Tasche gegriffen werden.

Fixkosten

Note: 2,7

Die Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten ausmacht, sind insgesamt durchschnittlich.

- Die Haftpflichtversicherung ist jedoch relativ teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 482 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 Hybrid	
Aufbau/Türen	SR/5	
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1497	
Leistung [kW(PS)]	82(112)	
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	478/4000	
0-100 km/h[s]	10,9	
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	
Verbrauch pro 100 km [l]	5,2S	
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/17	
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	480	
Grundpreis[Euro]	24250	

Aufbau:

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 CA = Cabriolet
 RO = Roadster

KB = Kombi
 KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus

Versicherung:

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

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Ottomotor	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1497 ccm
Gesamtleistung maximal	82 kW (112 PS)
Maximales Drehmoment	478 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,9/4,7/6,9 l
CO ₂ -Ausstoß	122 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4450 mm/1725 mm/1490 mm
Leergewicht/Zuladung	1345 kg/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/585 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	865 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Garantie auf Hybridantrieb	8 Jahre / 160.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten	35 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	262 Euro
Monatliche Gesamtkosten	482 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/17
Grundpreis	24950 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	262 Euro
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Kindersitz, integriert	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Navigationssystem (mit Rückfahrkamera)	2950 Euro
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Telefonfreisprechanlage	339 Euro
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Heckscheibe, Glas, beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

Karosserie/Kofferraum	2,8
Verarbeitung	2,2
Sicht	3,4
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,0
Innenraum	2,6
Bedienung	2,4
Raumangebot vorne*	2,4
Raumangebot hinten*	3,4
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	3,1
Federung	3,4
Sitze	2,2
Innengeräusch	2,6
Heizung, Lüftung	4,1
Motor/Antrieb	1,2
Fahrleistungen*	1,4
Laufkultur	1,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	2,5
Fahrstabilität	3,3
Kurvenverhalten	1,7
Lenkung*	3,2
Bremse	1,9
Sicherheit	2,3
Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme	2,7
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	1,1
Verbrauch*	1,7
Abgas	0,6
Wirtschaftlichkeit*	2,7
Betriebskosten*	0,9
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,4
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Neuanschaffung*	4,7
Fixkosten*	2,7

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand April 2006