

Toyota Prius 1.5 Hybrid Executive

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 82 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,3

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 (5 Sterne bei EuroNCAP, ESP serienmäßig). Der Prius wirkt sehr ausgereift und dürfte insbesondere Fahrer interessieren, die technikbegeistert sind und ohne rauen Dieselmotor sparsam und umweltschonend fahren möchten. Einziger Konkurrent: 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/Handhabung

Note: 2,4

- + 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 Karosserieflanken 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.

Übersichtlichkeit

Note: 2,9

- Die Außenspiegel sind beheizt, verkleinern aber links und rechts unterschiedlich.
- + Der Innenspiegel ist groß. Gegen Aufpreis ist hinten eine akustische Einparkhilfe erhältlich.
- 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: 2,3

- + 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: 3,9

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: 2,1

- + 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: 2,4

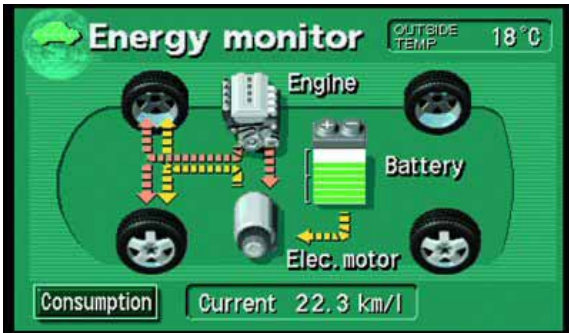
- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen.
- Eine Durchladelupe oder ein Skisack sind nicht erhältlich. Auch fehlen Ablagefächer für kleine Utensilien.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 2,6



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

- + 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.



Etwas ungewohnt befindet sich der Wahlhebel des stufenlosen Automatikgetriebes in der Mittelkonsole links neben dem Radio.

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: 3,2

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

Komfort

Note 3,2

Federungskomfort

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.

Sitzkomfort

Note: 2,2

- + Die Vordersitze sind gut konturiert und bieten besonders im Rückenbereich festen Halt. 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

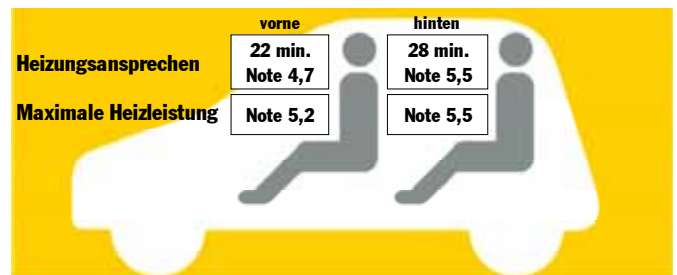
Note: 3,1

- + 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.

Klimatisierung

Note: 4,1

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



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

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 2,1

- + 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 ineffizient 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. Wenn der Kraftstoff vozeitig zu Ende geht, kann man noch einige km im E-Betrieb weiterfahren.

Laufruhe

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 2,4

Fahrstabilität

Note: 1,8

- + 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 Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist.
- Bei Seitenwind zeigt sich eine besondere Empfindlichkeit.

Kurvenverhalten

Note: 1,8

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

Handlichkeit

Note: 2,0

- + Der Prius fährt sich mit der sehr leichtgängigen, allerdings etwas indirekten Lenkung handlich. Der Wendekreis beim Rangieren ist durchschnittlich.

Lenkung

Note: 3,7

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

Sicherheit

Note 2,1

Bremsen

Note: 2,1

- + Der Prius hat eine 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 39,5 m (halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer bei einer Notbremsung.

Gestaltung

Note: 2,1

- + Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und in den Stoßfängerbereichen nachgiebig. Die hochgesetzten Rückleuchten im LED-Design sind besonders gut zu erkennen. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Bremspedal gestartet werden kann.
- Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden, und sitzt vor dem Schienbein des Fahrers. Warn-dreieck und Verbandmaterial befinden sich schlecht erreichbar unter der Bodenplatte im Kofferraum.

Rückhaltesysteme

Note: 2,2

- 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.
- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Prius alle fünf möglichen Sterne. 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 optimal wirken.

Kinder

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.

Verbrauch/Umwelt

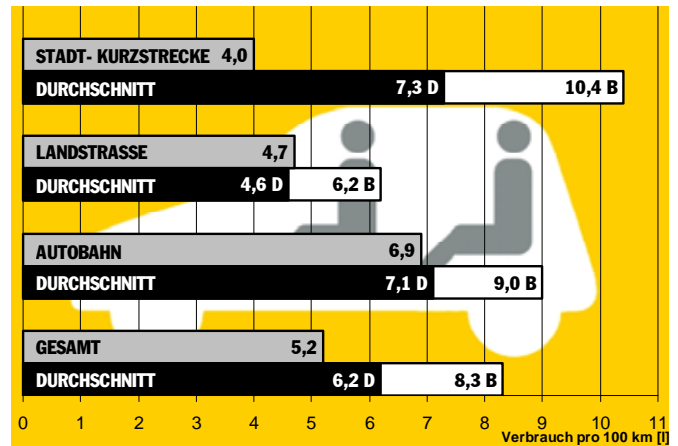
Note 1,3

Verbrauch*

Note: 1,6

- + Der Prius Hybrid ist sehr sparsam. Dafür sorgen das optimierte Antriebs-Management, eine auf 500 Volt erhöhte Systemspannung und die leistungsoptimierten Motoren. Hinzu kommt eine Hybrid-batterie der neuesten Generation. Darüber hinaus sind Energie-verluste der Antriebe auf ein Minimum reduziert; die regenerative Bremsanlage arbeitet noch wirkungsvoller zur Energie-Rückgewinnung. Am sparsamsten zeigt sich der Prius auf Kurz-strecken und im Stadtbetrieb, wo die Geschwindigkeiten nicht

hoch sind, die Batterie häufiger aufgeladen wird und der Elektromotor oft zum Einsatz kommt. Innerorts verbraucht der neue Prius 4,0 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.



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

Abgas

Note: 1,1

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,7

Betriebskosten*

Note: 1,5

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind sehr niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 1,1

- Der Prius hat eine Service-Intervallanzeige. Laut Hersteller ist im Schnitt alle 15.000 km, mindestens aber einmal im Jahr ein "Zwischencheck" (Ölwechsel) und alle 30.000 km, mindestens alle 2 Jahre ein "Fitness- und Sicherheitscheck" fällig.
- + Es kommen laut eigenen Angaben langlebige Wartungs- und Verschleißteile zum Einsatz. Toyota gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung) sowie zudem auf alle Komponenten des Hybridsystems 8 Jahre Garantie bis maximal 160.000 km.

Wertstabilität*

Note: 1,9

- Das innovative, spritsparende Motorkonzept verschafft dem Prius glänzende Restwertnotierungen.

Kosten für Neuanschaffung*

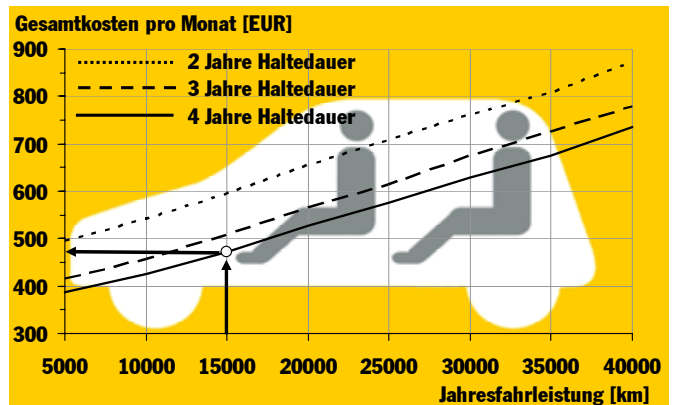
Note: 5,2

- Der Anschaffungspreis liegt innerhalb der Klasse sehr hoch.

Fixkosten*

Note: 2,1

- Die Kosten für die Teil- und Vollkaskoversicherung sind im Rahmen.
- Die Haftpflichtversicherung dagegen ist teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 471 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Daten und Messwerte

4-Zylinder	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1497 ccm
Leistung maximal	82 kW(113 PS)
Leistung Ottomotor/Elektromotor	57 kW(78 PS) / 50 kW(68 PS)
bei Ottomotor/Elektromotor	5000 U/min / 1200 U/min
Drehmoment maximal	478 NM
Drehmoment Ottomotor/Elektromotor	115 Nm / 400Nm
bei Ottomotor/Elektromotor	4000 U/min / 0-1200U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße(Serie)	195/55R16
Reifengröße(Testwagen)	195/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,0 m/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	10,9 s
Elastizität 60 -100 km/h(4.Gang).....	-
Überholvorgang 60 - 100 km/h (in Stufe D).....	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	4,0/4,7/6,9 l
CO ₂ -Ausstoß	123 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h.....	55/65/69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4450 mm/1725 mm/1490 mm
Leergewicht/Zuladung.....	1340 kg/385 kg
Kofferraumvolumen.....	280 l
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	91 Euro
Monatliche Werkstattkosten	33 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	252 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	471 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/17
Grundpreis	25400 Euro

Ausstattung

Technik

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

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf, durchgehend	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungsverstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Kindersitz, integriert	nicht erhältlich
Klimautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Navigationssystem	2400 Euro
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Telefonfreisprechanlage.....	339 Euro
Zentralverriegelung	Serie

Aussen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

Karosserie/Kofferraum	2,8
Verarbeitung/Handhabung.....	2,4
Übersichtlichkeit	2,9
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen*	3,9
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	2,7
Bedienung	2,6
Raumangebot-vorn*	2,4
Raumangebot-hinten*	3,2
Innenraum-Variabilität.....	4,0
Komfort	3,2
Federung	3,4
Sitze.....	2,2
Innengeräusch	3,1
Klimatisierung	4,1
Motor/Antrieb	1,4
Fahrleistungen*	2,1
Laufruhe	1,0
Schaltung.....	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	2,4
Fahrstabilität	1,8
Kurvenverhalten	1,8
Handlichkeit	2,0
Lenkung.....	3,7
Sicherheit.....	2,1
Bremsen	2,1
Gestaltung	2,1
Rückhaltesysteme	2,2
Kinder	1,9
Umwelt	1,3
Verbrauch*.....	1,6
Schadstoffe.....	1,1
Wirtschaftlichkeit*	2,7
Betriebskosten*	1,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,1
Wertstabilität*	1,9
Kosten für Neuanschaffung*	5,2
Fixkosten*	2,1

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