



## Toyota Prius 1.8 Hybrid

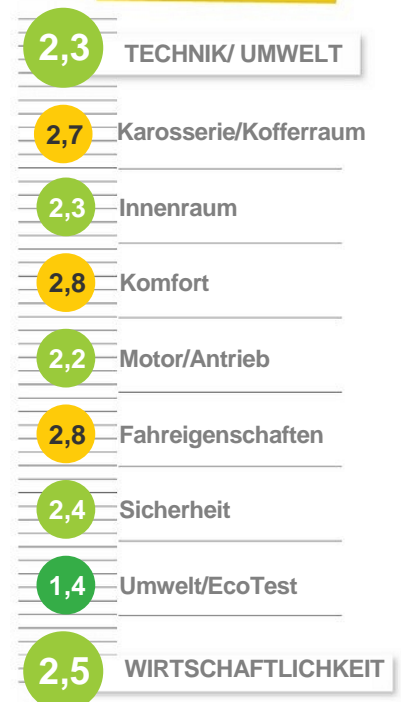
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

In der dritten Generation wurde der Toyota Prius sowohl optisch als auch technisch deutlich weiter entwickelt. Der auf 99 PS (73 kW) erstarkte, komplett neu entwickelte 1,8 l Benzinmotor sorgt zusammen mit dem 60 kW Elektromotor für eine Systemleistung von maximal 136 PS. In Verbindung mit dem stufenlosen Automatikgetriebe werden gute Fahrleistungen erzielt. Der Vollhybrid fährt bei ausreichend geladener Batterie bis 45 km/h rein elektrisch. Dadurch wird im Stadtverkehr ein sensationell niedriger Verbrauch von 2,6 l/100 km erreicht. Obwohl der Autobahnverbrauch deutlich höher liegt, erreicht der Prius auch dank sehr sauberer Abgase mit 92 Punkten alle fünf Sterne beim ADAC-EcoTest (Durchschnittsverbrauch: 4,6 l/100 km). Auch sicherheitstechnisch bietet der Prius einiges. Neben ESP ist selbst in der Basisausstattung ein Head-up-Display verbaut. Die höchste Ausstattungsvariante ist sogar mit einem Abstandsregelsystem lieferbar. Mit einem Grundpreis von knapp 25.000 Euro lässt sich Toyota das Hybrid-Modell aber teuer bezahlen. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Honda Insight, Honda Civic IMA

- +** sehr niedriger Verbrauch, 5 Sterne im EcoTest, gute Kofferraumzugänglichkeit, gutes Raumangebot vorne, gute Fahrleistungen
- sehr schlechte Sicht nach hinten, teuer in der Anschaffung



### ADAC-URTEIL



⊕ Der Prius zeigt sich in der dritten Generationen gut verarbeitet. Türen und Klappen schließen leicht, die Spaltmaße verlaufen zwar nicht besonders schmal aber gleichmäßig. Die Heckscheibe wird durch einen kleinen Spoiler geteilt, welcher allerdings sehr wackelig montiert ist. Im Innenraum dominiert grauer Kunststoff, welcher sich gegenüber dem Vorgänger etwas hochwertiger anfühlt. Die Kanten der Kunststoffteile sind aber nicht immer sauber entgratet, zudem sind die verwendeten Materialien teilweise kratzempfindlich. Der Unterboden ist im vorderen Bereich fast komplett glattflächig, der Motor gegen Verschmutzung geschützt. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt für einen Fünfsitzer noch gute 425 kg.

⊖ Es ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich bei einer Reifenpanne schnell als unbrauchbar erweisen kann. Immerhin liefert Toyota trotzdem einen Wagenheber und Bordwerkzeug mit. Ein Reserverad ist nicht erhältlich. An den Türen und an den Stoßfängern fehlen Schutzleisten gegen kleine Parkrempler. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, im Innenraum findet sich aber ein gut erreichbarer Hebel zur Tankdeckelentriegelung.

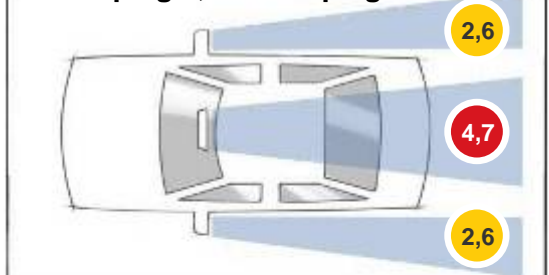
Die Rundumsicht des Prius fällt nicht besonders gut aus. Die A-Säulen stören den Blick nach schräg vorne nicht zu stark, die kleinen Dreiecksfenster verbessern hierbei die Sicht kaum, da sie zu weit unten angebracht sind. Auch nach schräg hinten fällt die Sicht trotz zusätzlicher Dreiecksfenster nicht besonders gut aus. Den Blick nach hinten behindert der Spoiler, welcher mittig in der Heckscheibe platziert ist und genau im Blickfeld des Fahrers liegt. Dadurch wird auch die Sicht im recht kleinen Innenspiegel sehr stark eingeschränkt. Die Front kann schlecht eingesehen werden, da die Motorhaube stark abfällt. Das Sichtfeld in den Außenspiegel ist zufriedenstellend groß, der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

⊕ Der Bodenblick fällt vorne wie hinten gut aus. Ein akustische Einparkhilfe ist entweder für hinten oder für vorne und hinten gegen Aufpreis erhältlich. Optional ist auch eine optische Einparkhilfe mittels Rückfahrkamera erhältlich, die den Prius selbstständig Lenkend in Parklücken bugsieren soll (nicht in dieser Ausstattungsvariante erhältlich). Sichtverbessernde Features wie ein automatisch abblendender Innenspiegel oder Scheinwerfer mit neuester LED-Technik sind nur in den höheren Ausstattungsvarianten lieferbar.

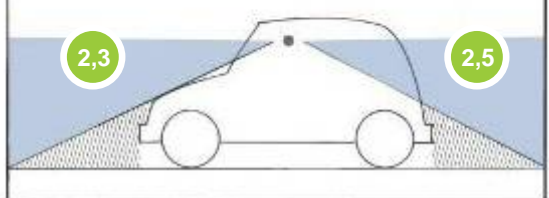
### Rundumsicht



### 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.

---

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg vorne fällt zufriedenstellend aus. Während das niedrige Schwellerniveau gefällt, stört vor allem die sehr schräge Heckscheibe beim Einsteigen. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die leichten Türen auch an Steigungen offen zu halten.

⊕ Hinten fällt das Ein- und Aussteigen recht bequem aus, da die Türen hoch sind und die Sitzfläche in angenehmer Höhe positioniert ist. Für alle Insassen gibt es Haltegriffe am Dach.

---

## 3,0 Kofferraum-Volumen\*

Der flache Kofferraum fasst durchschnittliche 305 l Gepäck (25 l mehr als beim Vorgänger). Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen ist das Volumen auf 650 l erweiterbar (gemessen bis zur Fensterunterkante). Unter der Bodenplatte befindet sich zudem ein 55 l großes Staufach.



**Der Kofferraum mit 305 l Volumen ist zwar gegenüber dem Vorgänger um 25 l größer geworden, bedeutet in dieser Fahrzeugklasse aber nicht unbedingt das Maß der Dinge. Trotz der aufwändigen Hybridtechnologie hat es Toyota trotzdem geschafft, den neuen Prius mit einem gut nutzbaren Kofferraum auszustatten.**

---

## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Personen bis 1,87 m finden darunter Platz, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Es gibt zwar keine innere Bordwand, über die das Gepäck gehievt werden muss, die Ladefläche liegt jedoch recht hoch.

⊖ Durch das flache Kofferraumformat ist die Nutzbarkeit in der Höhe eingeschränkt. Am abstehenden Kofferraumschloss kann man sich leicht den Kopf anschlagen. Die Kofferraumbeleuchtung fällt recht spärlich aus.

---

## 1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. Es entsteht ein ebener Ladeboden. Die Kopfstützen können eingesteckt bleiben und die Gurte können beim Zurückklappen der Lehnen dank Gurthalter an der Lehne nicht eingeklemmt werden. Unter dem Kofferraumboden und links daneben findet man ein großes und ein kleines Ablagefach für Utensilien. Ein zusätzliches Gepäcknetz findet man im aufpreispflichtigen Citypaket (nicht im Testwagen vorhanden).

⊖ Eine Durchladelupe oder ein Skisack sind nicht erhältlich.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Der Prius ist mit einer gewissen Eingewöhnungszeit einfach bedienbar. Die Anordnung des Getriebewählhebels ist nun deutlich besser als beim Vorgänger. Das Lenkrad kann zwar in Höhe und Weite eingestellt werden, allerdings ist es grundsätzlich zu tief angeordnet und der Einstellbereich zu gering. Über das schlüssellose Zugangssystem kann das Fahrzeug durch Knopfdruck gestartet werden, es erscheint zwar ein "Ready"-Symbol im Display, wenn das Fahrzeug fahrbereit ist, allerdings ist man sich nie ganz sicher ob das Fahrzeug gestartet ist, da weder Anlasser- noch Motorgeräusche vorhanden sind. Die Instrumente sind in Richtung Fahrzeugmitte verschoben und nicht ideal ablesbar. Die Tachoinformationen werden auf das Display projiziert und sind dadurch leicht verschwommen. Beim Betätigen der Lenkradtasten werden die Funktionen der Tasten in den Tacho eingeblendet. Die meisten Schalter sind beleuchtet (außer Spiegeleinsteller). Die Vordersitzeinsteller sind zufriedenstellend erreichbar. Die Lehnenneigung ist aber nur grobrastig einstellbar.

⊕ Der Frontscheibenwischer besitzt eine Intervallschaltung (einstellbar) und zwei Wischgeschwindigkeiten, sowie eine Antippfunktion. Ein Regensensor ist in der Basis-Ausstattung nicht erhältlich, ebenso wie ein Fahrlichtsensor. Der im Blinkerhebel integrierte Lichtschalter ist zufriedenstellend bedienbar, ebenso der daneben angebrachte Drehschalter für die Nebelleuchten. Schlecht ist allerdings, dass das Fahrlicht auch bei ausgeschalteter Zündung aktiv bleibt - es ertönt zwar ein Warnton beim Öffnen der Türe, überhört man diesen aber, bleibt das Licht an und die Batterie wird stark belastet. Die Klimaregelung liegt nun in guter Höhe und ist einfach bedienbar. Wichtige Funktionen können über Tasten am Lenkrad abgerufen werden (Temperatureinstellung, Umluft). Auch das Radio ist zufriedenstellend angeordnet, aufgrund der flachen Mittelkonsole ist es aber weit weg vom Fahrer. Die Bedienung gestaltet sich einfach (ebenfalls Tasten am Lenkrad vorhanden). Der Lautsprecherklang des serienmäßigen Audiosystems vermittelt aber speziell bei lauter Musik wenig Hörgenuss. Alle Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch nach dem Ausschalter der Zündung noch solange bis eine Türe geöffnet wurde. Vorne gibt es viele Ablagen (auch Flaschenhalter in den Türen). Hinten ist das Angebot an Ablagefächern auf Lehnentaschen und Becherhalter beschränkt. Das zweigeteilte Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, der untere Teil ist beleuchtet. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Das serienmäßig verbaute Head-up-Display blendet die Fahrgeschwindigkeit und auf Wunsch auch den Momentanverbrauch ein. Der Eco Drive Monitor zeigt dem Fahrer alle wichtigen Informationen des Hybridantriebs an. Der serienmäßige Berganfahrassistent kann durch einen kräftigen Tritt auf das Bremspedal bei stehendem Fahrzeug aktiviert werden. Dann wird für kurze Zeit die Traktionskontrolle deaktiviert und das Fahrzeug am Berg gehalten. Dadurch ist einfaches Berganfahren möglich.



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



**Auf dem Borddisplay kann man unter anderem den Betriebszustand des Hybridsystems jederzeit kontrollieren.**

– Der Blinker besitzt keine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Es fehlen teilweise wichtige Anzeigen wie ein Drehzahlmesser oder eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Kraftstoffvorratsanzeige ist nur grob ablesbar. Ein Navigationssystem ist bei dieser Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Ebenso muss man für einen Tempomaten oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) zu den hohen Ausstattungen greifen. Zum Schließen der vorderen Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit entfernt liegen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

---

## 1,6 Raumangebot vorne\*

+ Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die großzügige Innenhöhe und -breite ein gutes subjektives Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m zurück schieben, die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen.

---

## 3,1 Raumangebot hinten\*

Das Fahrzeug besitzt hinten zwei vollwertige und einen schmalen Notsitz. Auf den äußeren Rücksitzen finden Personen bis 1,85 m genügend Kopffreiheit vor. Beinfreiheit ist selbst für 1,95 m große Personen vorhanden (Vordersitze auf Personengröße 1,85 m eingestellt). Dank der recht großen Innenbreite fällt das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend aus.



**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.**

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,7 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung des Prius zeigt sich gegenüber dem Vorgänger deutlich ausgewogener. Die tendenziell weiche Abstimmung hat zur Folge, dass das Fahrzeug bei langen Bodenwellen auf der Autobahn leicht nachschwingt. Bei kurzen Bodenwellen oder auch bei groben Einzelhindernissen ist der Federungskomfort zufriedenstellend. Auch Querrillen werden zufriedenstellend abgefedert. Vertikalschwingungen und Seitenneigung halten sich noch in Grenzen. Bei voll beladenem Fahrzeug zeigt sich das Fahrzeug geringfügig unkomfortabler.

---

### 2,5 Sitze

+ Der Fahrersitz ist höhenstellbar. Die Lehnen der Vordersitze sind zufriedenstellend hoch und bieten dem Rücken festen Halt. Auch die Sitzflächen sind angenehm ausgeformt und weich gefedert. Der Seitenhalt könnte bei schnell durchfahrenen Kurven etwas besser sein. Der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Auch hinten lässt es sich angenehm reisen. Die Sitzposition ist auch für längere Strecken bequem, nur die kaum konturierten Sitzlehnen sorgen für wenig Halt.

– Der Beifahrersitz besitzt weder eine Höheneinstellung noch eine Lordosenstütze.

### 3,3 Innengeräusch

- + Durch Betätigen des EV-Schalters kann bei ausreichend geladener Batterie bis zu 2 km und bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 45 km/h rein elektrisch gefahren werden. Dadurch entstehen kaum Lärmemissionen. Bei Konstantfahrt dringen kaum Motorgeräusche in den Innenraum.
- Beschleunigt man allerdings, fährt der Motor oft mit hohen Drehzahlen, er ist dann deutlich im Innenraum hörbar. Auch die Wind- und Fahrgeräusche sind bei Autobahntempo nicht besonders niedrig.

### 3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an, die maximale Heizleistung ist ausreichend. Hinten dauert es deutlich länger, auch die Heizleistung ist hier gering.

- + Der Prius ist selbst in der Basisausstattung mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Sie kühlt den Innenraum schnell aber nicht ganz zugfrei in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen.
- Die Luftmengenverteilung kann nur grob justiert werden.

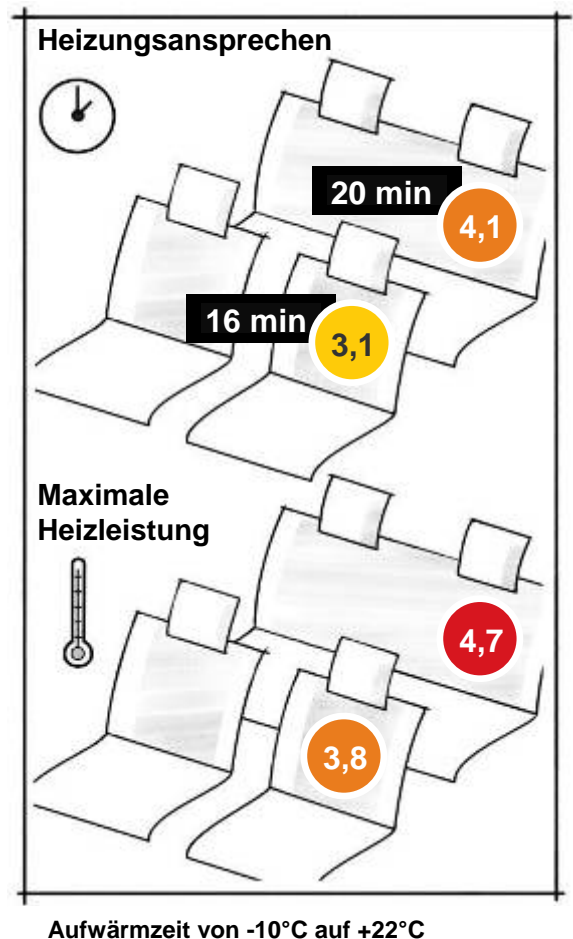
## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen\*

+ Das Antriebssystem sorgt für gute Fahrleistungen, die maximale Systemleistung wurde gegenüber dem Prius II um 23 PS auf 136 PS gesteigert. Der neue 1,8-Liter Motor leistet dabei 99 PS und wird durch einen 60 kW Elektromotor unterstützt. Überholvorgänge lassen sich so in kurzer Zeit realisieren. Der Elektromotor unterstützt den Verbrennungsmotor nicht nur beim Beschleunigen, sondern übernimmt unter bestimmten Betriebsbedingungen, etwa wenn der Benzinmotor uneffizient arbeitet, den alleinigen Antrieb. Über einen Schalter kann der Fahrer auf reinen Elektroantrieb (bis 45 km/h) umschalten. Interessant ist das bei Stop-and-Go-Verkehr oder bei nächtlichem Rangieren in Wohngebieten. Der Fahrer kann zudem zwei zusätzliche Fahrmodi anwählen. Der ECO-Modus sorgt für ein effizientes Ansprechverhalten, wodurch besonders sparsam gefahren werden kann. Im POWER-Modus wird das Zusammenspiel des Elektro- und Benzinmotors auf möglichst gute Fahrleistungen getrimmt.

### 2,2 Laufkultur

- + 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.



## 2,8 Schaltung

Das stufenlose Automatikgetriebe des Prius reagiert sehr sensibel auf Gasbefehle und dreht den Motor selbst bei moderatem Beschleunigen sehr hoch. Das funktioniert ruckfrei und kaum spürbar, allerdings nerven die ständigen hohen Drehzahlen des Motors und die daraus entstehende Geräuschkulisse. Der Getriebewählhebel ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich und springt nach dem Anwählen der Fahrstufe wieder in die Mittellage zurück. Es kann nur am Display erkannt werden, welche Stufe eingelegt ist. Der Rückwärtsgang ist einfach einzulegen, allerdings stört das andauernde Gepiepse im Innenraum beim Rückwärtsfahren enorm.

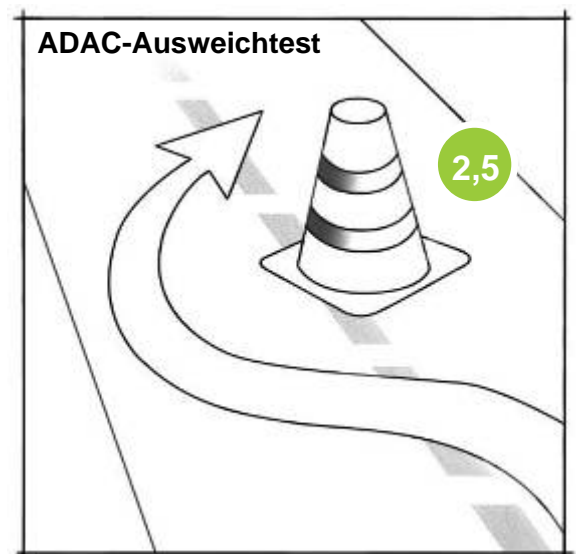
## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Dank des stufenlosen Getriebes können die Motordrehzahlen bei Konstantfahrt über einen weiten Geschwindigkeitsbereich niedrig gehalten werden, selbst bei hohem Autobahn-tempo sind noch Drehzahlreserven vorhanden.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Prius zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls eine gute Stabilität, das Fahrzeug pendelt dann zwar leicht nach, das elektronische Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) greift aber frühzeitig korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Das Fahrzeug reagiert unempfindlich auf Spurrillen oder Seitenwind. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Prius III ein deutlich sichereres Verhalten als der Vorgänger. Das Fahrzeug untersteuert zwar relativ stark, es bleibt aber dank früher ESP-Eingriffe immer lenkbar. Schleuder- oder Kippgefahr besteht bei diesem Fahrzeug nicht.



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.

### 2,3 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen relativ früh. Aufgrund des breiten Grenzbereiches ist er aber immer gut beherrschbar, das elektronische Stabilitätsprogramm greift im Notfall früh und effizient ein. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

## 3,0 Lenkung\*

Die Lenkung spricht gut an und vermittelt einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Die nicht besonders direkte Lenkung wirkt bei schnell durchfahrenen Kurven etwas gefühllos.

⊕ Der Kraftaufwand der geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung ist beim Rangieren gering.

⊖ Der Wendekreis ist mit 12 m für ein Fahrzeug dieser Klasse zu groß.

## 3,4 Bremse

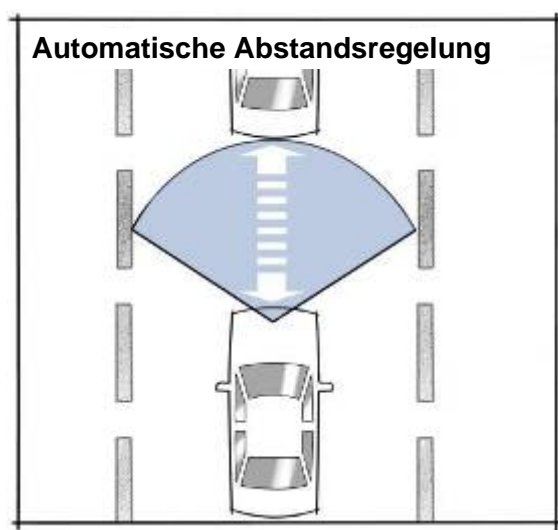
Das Bremssystem des Prius besteht aus einer Kombination einer mechanischen und regenerativen elektrischen Bremse. Leichtes Bremsen übernimmt ausschließlich der als Generator arbeitende Elektromotor; dabei wird Energie rückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Für lange Bergabfahrten gibt es einen speziellen Berggang mit erhöhter Bremswirkung durch Elektro- und Benzinmotor. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Wagen nach mittelmäßigen 40 m (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). 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.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) und einem Bremsassistent ausgestattet. Die dritte Generation des Prius bietet nun auch serienmäßig ein Head-up-Display welches die Fahrgeschwindigkeit in die Windschutzscheibe projiziert. Der Fahrer muss den Blick nicht mehr von der Fahrbahn abwenden, um die Geschwindigkeit abzulesen. Das Display lässt sich in der Höhe und Helligkeit einstellen, ist aber nicht ideal ablesbar, da die Frontscheibe das Bild verzerrt. Beim neuen Prius ist nun auch ein Abstandsregelsystem mit Kollisionswarnung erhältlich, allerdings nur bei der höchsten Ausstattungsvariante "Executive".

⊖ Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden, und sitzt vor dem Schienbein des Fahrers. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr warnen.



**Automatische Abstandsregelung**

Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest wurde der Toyota Prius nur als "Rechtslenker" getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashtestergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. Das Rechtslenkerfahrzeug erreicht aber 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 1,85 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. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



– Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,60 m Körpergröße, das weit herunter gezogene Dach kann aber einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen. Warndreieck und Verbandmaterial befinden sich schlecht erreichbar unter der Bodenplatte im Kofferraum.

---

## 2,5 Kindersicherheit

Die hintere Sitzbank eignet sich nur für zwei Kindersitze, drei Kindersitze passen nicht nebeneinander. Die hinteren Fensterheber besitzen zwar einen Einklemmschutz, dieser wirkt aber erst recht spät (bis zu 90 N bis der Einklemmschutz reagiert).

+ Bei der Kindersicherheit laut EuroNCAP werden gute 82% der möglichen Punkte erreicht. An den äußeren Rücksitzen sind Isofix-Befestigungspunkte und Ankerhaken vorhanden. Kindersitze mit Isofix lassen sich unkompliziert befestigen. Auch normale Kindersitze sind auf den äußeren Sitzen mit den vorhandenen Sicherheitsgurten einfach zu befestigen. Die Gurte sind aber etwas zu kurz geraten, wodurch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf eventuell nicht ideal befestigt werden können. Der Beifahrerairbag ist über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett abschaltbar, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden.

– Der mittige Sitzplatz hinten eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die Gurtankpunkte nicht ideal sind und zudem die Sitzfläche wenig Stabilität bietet. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

---

## 2,4 Fußgängerschutz

+ Der vordere Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind gut entschärft, nur die Flanken der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet. Beim EuroNCAP-Crashtest werden gute 86 % der Punkte erreicht.

---

## 1,4 UMWELT/ECOTEST

---

### 1,8 Verbrauch/CO2\*

+ Der Verbrauch des Toyota Prius liegt im Schnitt bei sehr geringen 4,6 l/100 km. Mit einem CO2-Ausstoß von gerade mal 112 g/km erreicht der Hybrid gute 42 Punkte im Kapitel CO2 des ADAC-EcoTest. Besonders sparsam zeigt sich der Prius im Stadtbetrieb, dort kann der Hybrid seine Stärken voll ausspielen und begnügt sich mit lediglich 2,6 l/100 km. Auch auf der Landstraße sind die Hybrid-Vorteile noch spürbar, hier sind es 4,6 l/100 km. Anders auf der Autobahn, der Verbrauch liegt hier im Klassenvergleich zwar immer noch bei geringen 6,4 l auf 100 km, gegenüber dem Stadt- und Landsstraßenverbrauch fällt er aber deutlich ab.

---

### 1,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Mit 50 Punkten in diesem Kapitel erreicht der Toyota Prius Bestwerte. Zusammen mit den Punkten für den CO2-Ausstoß werden 92 Punkte erreicht. Das bedeutet alle fünf Sterne beim ADAC-EcoTest.

## 2,5

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

## 1,2

## Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Prius sehr sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

## 2,1

## 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.

## 2,3

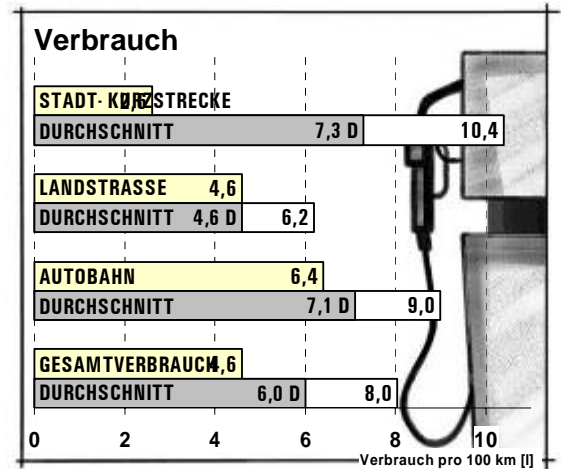
## Wertstabilität\*

⊕ Dem Toyota Prius kann in der dritten Generation ein guter Restwertverlauf vorausgesagt werden, großen Anteil daran hat der Hybrid-Antrieb und der daraus resultierende niedrige Verbrauch.

## 4,3

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ Selbst die Basisausstattung kostet knapp 25.000 Euro, für ein Fahrzeug im Segment der unteren Mittelklasse ist das zu viel, auch wenn der Prius moderne Hybrid-Technik und dadurch einen sehr niedrigen Verbrauch bietet. Immerhin ist die Basisausstattung mit den wichtigsten Ausstattungsdetails serienmäßig ausgestattet. So sind ESP, eine Klimaautomatik und sogar ein Head-up-Display an Bord. Die teureren Ausstattungsvarianten bieten dagegen eine Reihe an weiteren Komfort- und Sicherheitsausstattungen, so ist z.B. in der teuersten Variante gegen Aufpreis eine radargestützte Geschwindigkeitsregelung (ACC) lieferbar - in dieser Klasse nicht alltäglich.



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

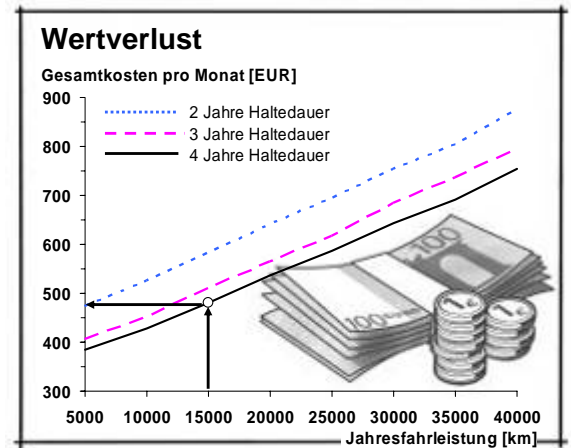
## 2,0 Fixkosten\*

Die Einstufungen in den Versicherungsklassen fallen nicht alle günstig aus. Während sich die Teil- und Vollkaskoeinstufungen noch im akzeptablen Bereich bewegen, fällt vor allem die Haftpflichtversicherung teuer aus.

⊕ Die jährlichen KFZ-Steuern fallen dank des geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes (Herstellerangabe 98 g/km) sehr niedrig aus. Nur 36 Euro sind an den Staat abzuführen.

## 2,7 Monatliche Gesamtkosten\*

Den niedrigen Betriebskosten stehen die hohen Anschaffungskosten entgegen. Dadurch fallen die absoluten monatlichen Kosten nur zufriedenstellend aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 480 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)	<b>195/65R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	<b>Scheibe/Scheibe</b>
Wendekreis links/rechts	<b>11,75/12 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>7,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>40,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>4,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>2,6/ 4,6/ 6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	89g/km/ <b>112g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4460/1745/1490 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1380 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>305 l/650 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>975 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
	5 Jahre/100.000 km auf Hybridantrieb
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>96 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>42 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>69 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>273 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>480 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/16
Grundpreis	24.950 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 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Toyota Prius 1.8 Hybrid

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor (ab Life)	nicht erhältlich
Abbieglicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (nur Executive)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten; vo. + hi. 330 Euro)	290 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (ab Life)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (LED ab Executive)	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (nur Executive)	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (ab Life)	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro <sup>o</sup>
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach (ab Life)	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest