



Toyota Prius+ 1.8 Hybrid Life

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

Toyota bietet mit dem Prius+ neben dem Verso einen weiteren Sieben-Sitzer an. Dieser lehnt sich jedoch nicht nur optisch am Prius an, in ihm arbeitet auch das gleiche Antriebskonzept: Der Kompaktvan verfügt ebenfalls über einen Hybridantrieb mit einer Systemleistung von 136 PS. Allerdings wirkt das System stimmiger und etwas präziser abgestimmt. Rein elektrische, also emissionsfreie Fahrten sind auch mit ihm bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h für eine Distanz von maximal zwei Kilometern möglich. Angesichts seiner Leermasse von rund 1500 kg sind mit dem Prius+ nur mäßige Fahrleistungen möglich, jedoch fällt der gemessene Durchschnittsverbrauch von 5,3 Litern auf 100 km positiv auf. Darüber hinaus bietet der Van sowohl in der ersten als auch in der zweiten Sitzreihe viel Platz. Ganz hinten sind die Platzverhältnisse beschränkt, Kurzstrecken lassen sich jedoch problemlos absolvieren - einzig das Kofferraum-Volumen fällt dann spärlich aus. Für den Van verlangt Toyota in der getesteten Variante mindestens 31.700 Euro. Das ist für einen Wagen der unteren Mittelklasse trotz Hybridantrieb sehr viel.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Citroen Grand C4 Picasso, Mazda 5, Opel Zafira Tourer.

+ großzügige Innenraummaße, hohe Zuladung, bis zu zwei Kilometer elektrisches Fahren möglich

- mäßige Heizleistung, mäßige Fahrleistungen, hohe Drehzahlen beim Beschleunigen



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,5 Langstrecke

2,5 Transport

3,4 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012
Text: Martin Poloczek

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

Finish und Verarbeitung der Karosserie sind im Allgemeinen gut und auch das Interieur zeigt sich solide verarbeitet, allerdings könnten die verwendeten Materialien etwas hochwertiger sein.

⊕ Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Sowohl der Unterboden als auch der Motorraum sind aerodynamisch optimiert, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Im Motorraum ist noch genügend Platz zum Scheinwerferlampenwechsel vorhanden. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum entriegelt werden. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, zudem werden die lackierten Schweller durch Kunststoffleisten vor Verkratzen geschützt. Der Innenraum wird optisch durch Applikationen in Aluminium-Optik aufgewertet - teilweise sind die Armaturen geschäumt.

⊖ Die Motorhaube ist innen ohne schützenden Klarlack, zudem wird sie nur über einen Haltestab offen gehalten. An den Türinnenseiten sind unschöne Schweißstellen sichtbar. Die Kunststoffe der Türverkleidungen und der unteren Bereiche des Armaturenbrettes sind hart und kratzempfindlich. Weder Stoßfänger noch Fahrzeugflanken besitzen Kunststoffleisten, die bei kleinen Remplern vor Beschädigungen schützen würden. Zudem sind die Scheinwerfer des Tagfahrlichts/Blinker bruchgefährdet im Stoßfänger integriert. Der Prius+ kann mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

2,2

Alltagstauglichkeit

Der Prius+ weist eine gute Alltagstauglichkeit auf.

⊕ Der Wagen bietet fünf vollwertige Plätze und eine dritte Sitzreihe mit zwei schmalen Plätzen, die sich eher für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 850 km möglich. Die maximale Zuladung beträgt gute 585 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht. Für einen Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset.

3,1

Sicht

Bei der Sicht schneidet der Prius+ durchschnittlich ab.

⊕ Durch die etwas erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen recht gut überblicken. Zusätzlich lassen sich vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse aufgrund der flachen Motorhaube gut erkennen. Die Außenspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld nach hinten, darüber hinaus ist der linke asphärisch gestaltet. Die Scheibenwischer weisen einen zufriedenstellenden Wischbereich auf. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus - für die TEC-Edition gibt es LED-Abblendlicht. Rückwärts Einparken wird durch die serienmäßige Rückfahrkamera erleichtert.



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

⊖ Die Karosserie ist schlecht einsehbar, was sich beim Rangieren als ungünstig erweist - Parksensoren können allerdings gegen Aufpreis geordert werden (nicht im Testfahrzeug). Durch das hohe Heck lassen sich hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse schlecht erkennen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Prius+ nur mäßig ab, besonders die breiten D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten ein. Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten, zudem blendet er bei störendem Scheinwerferlicht nicht automatisch ab. Kurven und Abbiegelicht sind nicht erhältlich.

2,2 Ein-/Ausstieg

Der Prius+ ist serienmäßig mit einem Smart-Key-System ausgestattet, dadurch ist ein schlüsselloses Öffnen und Verschließen des Fahrzeugs möglich (Sensoren an Fahrer-/Beifahrertür und Heckklappe). Zu den ersten zwei Sitzreihen gelangt man bequem, zur dritten Sitzreihe ist der Zustieg jedoch recht mühsam.

⊕ Die Schweller liegen niedrig, daher müssen die Füße nicht zu weit angehoben werden. Auch die Sitzhöhe hat Toyota gut gewählt und die Türausschnitte sind groß. Auch der horizontale Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante fällt nicht zu groß aus. Die Türausschnitte sind auch hinten groß, so dass man problemlos ins Fahrzeug gelangt. Ein Aussperrisiko besteht nicht.

⊖ Der Ein- und Ausstieg zur dritten Sitzreihe ist unbequem. Die Einzelsitze lassen sich zwar nach vorn verschieben, dennoch ist das Platzangebot mager. Darüber hinaus kann der Kopf leicht am Dach gestoßen werden. Eine Umfeldbeleuchtung gibt es nicht.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus.

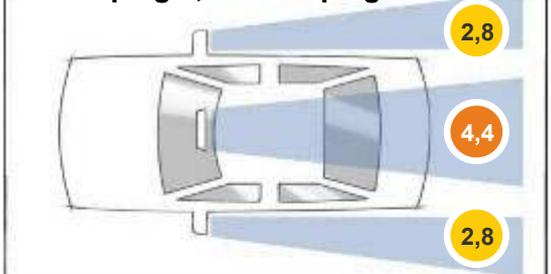
⊕ Klappt man die zweite Sitzreihe um und versenkt die Dritte, lassen sich 685 l im Ladeabteil verstauen. Dann kann der Kofferraum auch bis unters Dach beladen werden.

⊖ Ist die dritte Sitzreihe versenkt, fasst das Ladeabteil nur durchschnittliche 320 l. Wird sie ausgeklappt finden nur noch 130 l Platz.

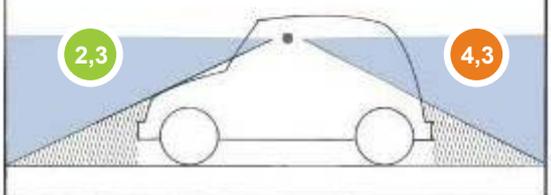
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



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

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist ebenfalls durchschnittlich.

- ⊕ Die große Heckklappe lässt sich leicht öffnen und gibt eine große Ladeöffnung frei. Zum Ausladen muss das Gepäck nicht weit angehoben werden, da der Ladeboden nahezu eben zur Ladekante ist.
- ⊖ Die Heckklappe schwingt nicht besonders weit auf und bietet nur Personen bis 1,82 m genügend Platz darunter. Zudem steht das Schloss ungünstig ab, an dem der Kopf leicht gestoßen werden kann. Die äußere Ladekante liegt mit 71 Zentimetern recht weit über der Straße. Der Kofferraum ist verhältnismäßig lang, wodurch sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur schwer erreichen lassen. Kofferraumbreite und -höhe liegen im hinteren Klassenmittelfeld. Auch die Kofferraumbeleuchtung fällt spärlich aus.

1,9 Kofferraum-Variabilität

Der Prius+ weist eine gute Kofferraum-Variabilität auf.

- ⊕ Die Rücksitzbank ist dreigeteilt umklappbar, dies ist zwar nur von vorn aber ohne großen Kraftaufwand möglich. Lange Gegenstände lassen sich ebenfalls problemlos befördern, auch zu viert, da man den Mittelsitz separat umklappen kann. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es mehrere Möglichkeiten: Im hinteren Teil des Kofferraums befindet sich ein tiefes Fach (etwa 65 l Volumen), links und rechts sind zwei kleinere Fächer. Zudem gibt es stabile Zurrösen im Kofferraum.

1,8 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit ist ergonomisch gestaltet und die Anzahl der Bedienelemente überschaubar, so dass sich der Prius+ bereits nach einer kurzen Eingewöhnungszeit intuitiv bedienen lässt. Allerdings ist die Instrumententafel mittig positioniert und liegt damit nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers. Zudem stellt das digitale Multi-Info-Display dem Fahrer viele Informationen bereit, die jedoch erstmal verarbeitet werden müssen - teilweise sind diese (z.B. Tankanzeige) grob gegliedert. Darüber hinaus gibt es weitere Informationen zum Hybridantrieb.

- ⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale liegen günstig, wenn es auch kein stehendes Gaspedal gibt. Der Wählhebel ist nah am Lenkrad und liegt gut zur Hand. Der Start-Stopp-Knopf liegt günstig und ist beleuchtet. Das Licht kann über einen gut greifbaren Schalter im Blinkerhebel aktiviert werden. Der Nebelleuchtschalter befindet sich ebenfalls dort, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Schalter am Lenkstock aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit jedoch nicht angezeigt. Der Scheibenwischer wird vorn sensorgesteuert. Praktisch ist das Head-Up-Display, da dieses direkt im Sichtfeld des Fahrers liegt und die aktuelle Geschwindigkeit oder Navigationsanweisungen wiedergibt. Sind die Türen offen, wird der Fahrer im Display gewarnt. Das Radio-/Navigationssystem ist in einer guten Position, die Bedienung einfach und der Lautsprecherklang zufriedenstellend.



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

Zudem gibt es Bedienelemente am Lenkrad für Radio und Klimatisierung. Das Klimabedienteil selbst ist ebenfalls günstig positioniert. Die Bedienung ist anfangs etwas umständlich, da man den mittig angeordneten Schalter durch seitliches Wippen in den jeweiligen Modus (Luftverteilung, Temperatur, Gebläseintensität) bringt und anschließend durch das Drehen des Schalters die Parameter ändern kann. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert und auch die Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Die Außenspiegel lassen sich mittels praktischem Schalter elektrisch einstellen. Das Handschuhfach (zwei einzelne Fächer) fällt recht groß aus und auch sonst gibt es vorn einige zum Teil praktische Ablagen - im Fond ist die Anzahl zufriedenstellend. Für die vorderen Passagiere gibt es Leseleuchten, in der zweiten Sitzreihe eine Innenraumleuchte.

⊖ Der Blinker besitzt keine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, zudem stört der Ablagekasten zwischen den Sitzen beim Anschnallen. Auch am Fondmittelpfad ist das Anschnallprozedere etwas umständlich, da der Gurt am Dach befestigt ist. Dadurch muss er in einen separaten Umlenkpunkt geschnallt werden und ist erst dann einsatzbereit. Die Rückenlehneneinstellung ist nur grob gegliedert. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,6 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus.

⊕ Personen bis 1,91 m finden genügend Platz vor, zudem fällt die Kopffreiheit deutlich großzügiger aus. Auch die Innenbreite ist im Klassenvergleich sehr üppig, so dass sich auch ein sehr angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

1,4 Raumangebot hinten*

Auch im Fond sind die Platzverhältnisse sehr großzügig bemessen.

⊕ Im Fond finden Passagiere bis 1,92 m genügend Kopffreiheit vor - sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt fällt die Beinfreiheit noch großzügiger aus. Auch hier ist das subjektive Empfinden sehr angenehm. Positiv wirkt sich auch das Panoramadach aus.

⊖ In der dritten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse recht beengt, hier finden nur Personen bis 1,58 m genügend Beinfreiheit vor. Zudem ist es hier auch recht eng.



In der zweiten Sitzreihe finden Personen bis 1,92 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Die dritte Sitzreihe dagegen ist zu klein und für längere Fahrten kaum geeignet.

2,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Prius+ ist zufriedenstellend.

⊕ Die Einzelsitze im Fond sind längs verschiebbar und die Rückenlehnenneigung ist ebenfalls einstellbar. Die dritte Sitzreihe kann im Boden versenkt werden.

2,7 KOMFORT

2,3 Federung

Die Federung ist Toyota gut gelungen. Es kann sowohl eine guter Langstrecken- sowie Langsamfahrkomfort attestiert werden. Bei voll beladenem Fahrzeug spricht die Federung allerdings etwas feiner an als im leeren Zustand.

+ Insgesamt ist das Feder-/Dämpfersystem recht ausgewogen. Lange Bodenwellen werden bequem abgefedert, allerdings tendiert die Karosserie zu leichtem Nachschwingen. Kurze Fahrbahnunebenheiten werden souverän gedämpft. Kleine und unregelmäßige Unebenheiten sowie raue Fahrbahnbeläge werden wenig gefiltert zu den Insassen durchgereicht und lassen die Karosserie etwas nervös wirken - dieser Effekt tritt jedoch bei beladenem Fahrzeugzustand weniger auf. Einzelhindernisse und Querfugen werden recht gut von den Insassen ferngehalten, besonders beladen. Auch Kopfsteinpflasterbeläge dringen nicht zu stark in den Innenraum. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven sind gut bis zufriedenstellend gedämpft.

2,6 Sitze

Vorn sind die Sitze körpergerecht gestaltet, die hintersten Plätze sind jedoch nicht besonders bequem.

+ Der Fahrersitz kann in der Höhe an unterschiedliche Personen angepasst werden und besitzt eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Das Sitzpolster ist bequem, und auch die Sitzposition angenehm. Die Lehnen und Flächen sind vorn recht gut konturiert und bieten auch in schnell durchfahrenen Kurven einen guten Seitenhalt, der jedoch im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnte. Allerdings sind die Lehnen vorn hoch. Der Fahrer kann seinen linken Fuss gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Im Fond weisen die Lehnen eine zufriedenstellende Höhe auf. Das Sitzpolster ist recht dicht, die Atmungsaktivität dennoch gut.

- Sowohl die Sitzflächen als auch die -lehnen sind im Fond wenig konturiert und bieten dadurch kaum Seitenhalt. Zudem ist der Abstand zum Boden recht gering, wodurch man wenig Oberschenkelauflege hat. Ganz hinten sind die Sitzkonturen sehr flach, darunter leidet der Seitenhalt. Hier hat man auch praktisch keine Oberschenkelauflege.

2,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel liegt bei Autobahntempo nicht zu hoch und auch das subjektive Empfinden ist recht angenehm.

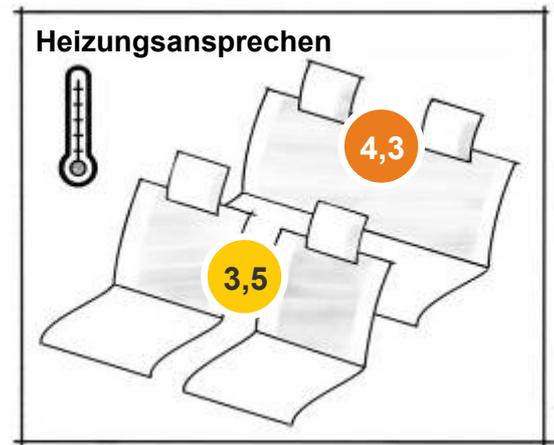
+ Der gemessene Geräuschpegel liegt mit 68,8 dB(A) bei 130 km/h nicht zu hoch. Der Prius+ kann bis zu 2 Kilometer (max. 50 km/h) rein elektrisch fahren, dann sind auch keine Motorgeräusche im Innenraum zu vernehmen. Fährt man schneller schaltet sich der Verbrennungsmotor dazu, dann steigen die Geräuschemissionen zwar etwas an, laut wird es aber nicht (Konstantfahrt). Windgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten zurück und Fahrgeräusche sind wenig vorhanden.

- Wird allerdings beschleunigt, dreht der Motor oft mit hohen Drehzahlen und ist dann deutlich im Innenraum hörbar - insgesamt scheint das Motorgeräusch jedoch etwas besser gedämpft als beim Prius.

3,3 Klimatisierung

Der Prius+ ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet, die rein elektrisch durch die Hybridbatterie betrieben wird. Beim Heizungstest gibt der Prius+ kein gutes Bild ab.

- + Temperatur und Luftverteilung lassen sich für alle Insassen gemeinsam einstellen. Die Umluftfunktion wird entsprechend des Bedarfs automatisch aktiviert.
- Die Luftmengenverteilung erfolgt nur in vorgegeben Kombinationen. Beim ADAC Heizungstest vergeht viel Zeit bis der Innenraum auf Wohlfühltemperatur erwärmt wird, besonders im Fond dauert es sehr lang.



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

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,9 Fahrleistungen*

Der Prius+ landet bei den Fahrleistungen im hinteren Klassenmittelfeld. Er wird von einem 1,8-l-Ottomotor mit 99 PS und zusätzlich von einem Elektromotor mit 82 PS - Systemleistung 136 PS - angetrieben. Prinzipiell stehen drei unterschiedliche Fahr-Modi zur Verfügung. Im EV-Modus wird das Fahrzeug rein elektrisch betrieben. Im ECO-Modus arbeiten beide Motoren parallel. Der Power-Modus eignet sich z. B. für Autofahrten.

- + Ab dem Stand heraus sind gute Beschleunigungswerte möglich.
- Mit steigender Geschwindigkeit wird die Durchzugskraft des Antriebs geringer. Für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) benötigt der Prius+ lange 8,3 Sekunden.

2,2 Laufkultur

Der Elektromotor läuft zu jedem Zeitpunkt vibrations- und geräuschfrei. Doch auch der Verbrenner legt eine gute Laufkultur an den Tag, er spricht nicht ganz so sensibel auf das Gaspedal an wie beim Prius.

- + Bei geringer Last, also niedrigen Drehzahlen, läuft auch das Benzinaggregat kultiviert und frei von Vibrationen.
- Wird der Motor jedoch gefordert, so dass er mit hohen Drehzahlen läuft, wird er laut und ist nicht mehr so kultiviert. Im mittleren Drehzahlbereich ist auch ein leichtes Dröhnen vorhanden.

2,3 Schaltung

Die Schaltvorgänge des stufenlosen Getriebes funktionieren ruckfrei. Das Getriebe reagiert nicht so sensibel auf das Gaspedal wie beim Prius, wählt aber auch bereits bei geringer Gaspedalbetätigung Übersetzungsverhältnisse mit hohen Drehzahlen vor.

⊕ Der Getriebewählhebel ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich, denn er springt nach dem Einlegen einer Fahrstufe wieder in die Mittellage, so dass man nur am Display erkennen kann, welche Fahrstufe eingelegt ist. Bei moderater und vorausschauender Fahrweise wird die Übersetzung so gewählt, dass der Motor mit niedrigen und spritsparenden Drehzahlen läuft. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. An Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs vermieden. Wird die Anfahrhilfe nach einer kurzen Zeit wieder automatisch deaktiviert, wird der Fahrer durch einen Warnton darauf hingewiesen.

⊖ Auf eine sportlicher ambitionierte Fahrweise reagiert das Automatikgetriebe recht sensibel. Dann wird die Übersetzung so gewählt, dass der Motor mit hohen Drehzahlen arbeitet - das ist auf Dauer nervig.

1,0 Getriebeabstufung

Dank des stufenlosen Getriebes kann der Motor theoretisch immer in seinem optimalen Wirkbereich arbeiten.

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

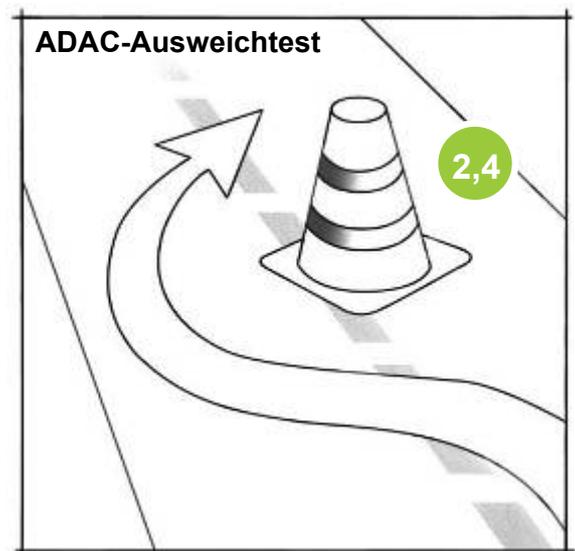
2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Im Ganzen weist der Prius+ eine noch gute Fahrstabilität auf, kann beim ADAC Ausweichtest aber nicht gänzlich überzeugen.

⊕ Der Wagen reagiert schnell auf plötzliche Lenkimpulse, quittiert diese aber mit einem leicht nachpendelnden Heck. Spurrillen nehmen hingegen kaum Einfluss auf die Spurtreue. Auf rutschigem Untergrund hindert die Traktionskontrolle die Antriebsräder am Durchdrehen. Lenkt man beim ADAC Ausweichtest besonnen ein, reagiert der Prius+ untersteuernd auf die Lenkbefehle und lässt sich recht sicher durch den Parcours lenken. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, treten leichte aber unkritische Lastwechselreaktionen auf. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung zu.

⊖ Der Wagen reagiert zunächst untersteuernd auf den ersten Lenkimpuls. Fällt dieser entsprechend einer Schockreaktion dynamisch aus, regelt das elektronische Stabilitätsprogramm heftig an der Vorderachse, wodurch die Lenkung verhärtet und der Prius+ nur schwer zu lenken ist. Der Wagen taucht vorn ein, dadurch kann die Hinterachse keine großen Seitenführungskräfte aufbauen, was ein Übersteuern beim Zurücklenken zur Folge hat. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein Gegenpendler.



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.

2,9 Lenkung*

Im Klassenvergleich landet die Lenkung im Mittelfeld.

- ⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern schnell an und erweist sich als präzise. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich.
- ⊖ Die Lenkung fühlt sich synthetisch an und gibt dem Fahrer wenig Fahrbahnrückmeldung. Die Lenkübersetzung hat Toyota recht indirekt gewählt und auch der Wendekreis fällt mit 11,95 m sehr groß aus.

3,2 Bremse

Der Prius+ nutzt auch den Generator beim Bremsen. Dabei wird Energie zurückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Für lange Bergabfahrten gibt es einen speziellen Berggang mit erhöhter Bremswirkung durch Elektro- und Benzinmotor. Bei den Bremswegmessungen gibt der Prius+ jedoch kein gutes Bild ab.

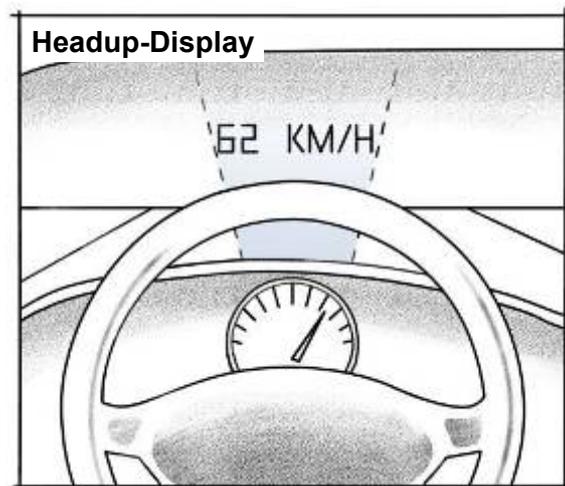
- ⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich zufriedenstellend dosieren - speziell beim Übergang zwischen elektrischer und mechanischer Bremsung fehlt es an Gefühl. Die Bremsanlage zeigt auch nach mehrmaligen Bremsungen kein Fading.
- ⊖ Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand rund 39,6 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver; Größe: 205/60 R16 92V) - das ist zu lang.

2,5 SICHERHEIT

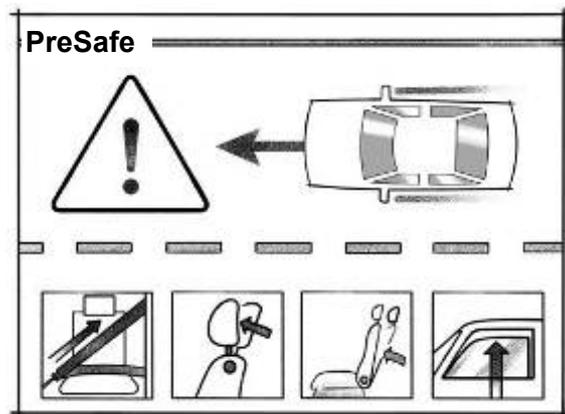
2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der getestete Prius+ landet im guten Mittelfeld bei der aktiven Sicherheit. Für die TEC-Edition gibt es noch das Pre-Crash Safety System (PCS), das eine drohende Kollision erkennt und präventive Maßnahmen einleitet.

- ⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem elektronischen Fahrstabilitätsprogramm (VSC+) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zudem verfügt der Prius serienmäßig über ein Head-Up-Display, dadurch kann der Fahrer die Geschwindigkeit sehen, ohne den Blick vom Verkehrsgeschehen zu wenden. Bei Gefahrensituationen sind die LED-Rückleuchten besonders gut vom nachfolgenden Verkehr zu erkennen. Bei einer Vollverzögerung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz und weisen dadurch den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation hin. Rückleuchten in den Türverkleidungen warnen bei geöffneten Vordertüren.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



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

⊖ Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall nicht vom Beifahrer erreicht werden. Der Blinker funktioniert nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist, dadurch kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor, jedoch wird dem Prius+ ein durchschnittlicher Insassenschutz prognostiziert.

⊕ Der Prius+ ist serienmäßig mit sieben Airbags ausgestattet: Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, durchgängigen Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer. Zudem bieten die Kopfstützen vorn Personen bis 1,81 m optimalen Schutz und weisen auch einen geringen Abstand zum Kopf auf - dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall reduziert. Die vorderen Insassen werden akustisch ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Passagiere wird in einem Display angezeigt. Die Türgriffe sind stabil und erlauben hohe Zugkräfte, dadurch können die Türen z. B. nach einem Unfall leichter geöffnet werden.

⊖ In der zweiten und dritten Sitzreihe fallen die Kopfstützen zu niedrig aus. Sie bieten maximal Personen bis 1,53 m bzw. 1,57 m guten Schutz - das ist zu wenig. Zudem sind auch die Abstände zum Kopf zu groß, was die Schutzfunktion weiter mindert.

1,7 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kann der Prius+ eine gute Note erreichen. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle Sitzplätze für universelle Kindersitze.

⊕ Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken und auf dem Mittelsitz nur einen Ankerhaken zur Kindersitzbefestigung. Zudem sind Position und Abstand der Gurthanlenkpunkte optimal gewählt und die Gurtbänder auch für Kindersitze mit großem Gurtbedarf ausreichend lang (vorn und zweite Sitzreihe). Vorn und auf dem Mittelsitz lassen sich hohe Kindersitze problemlos, auf den äußeren Plätzen gerade so montieren. Der Fingereinklemmschutz funktioniert zuverlässig, so dass ein Verletzungsrisiko minimiert wird. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, wodurch auch vorn Rückhaltesysteme verwendet werden können.

⊖ Das Polster der Rückbank ist weich, wodurch sich die Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen lassen. In der dritten Sitzreihe gibt es keine Isofix-Halterungen, zudem liegen die Gurthanlenkpunkte ungünstig. Insgesamt fällt das Platzangebot ganz hinten (trotz der verschiebbaren Rückbank) gering aus. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

3,0 Fußgängerschutz

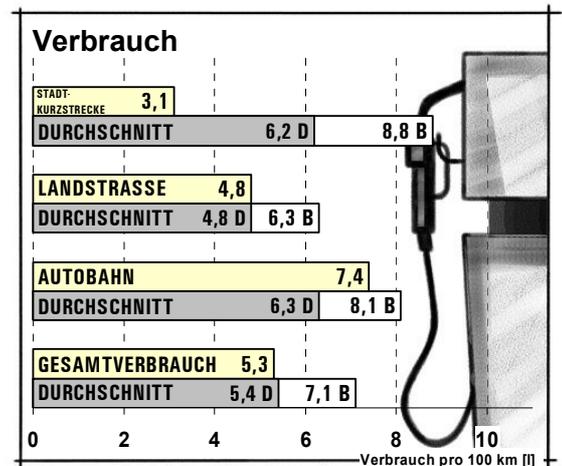
Ein Crashtest-Ergebnis liegt nicht vor, allerdings wird dem Prius+ ein durchschnittlicher Fußgängerschutz attestiert.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch und CO₂-Ausstoß landet der Prius+ im guten Klassenmittelfeld. Durch die Kombination aus Elektro- und Verbrennungsmotor lassen sich zufriedenstellende Verbrauchswerte erzielen - besonders im Stadtverkehr. Hier ist der EV-Modus wirkungsvoll, da dieser für zwei Kilometer ein rein elektrisches Fahren (bis maximal 50 km/h) ermöglicht. Doch auch der Eco-Modus eignet sich für eine ökonomische Fahrweise.

⊕ Beim ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 148 g/km ermittelt - dies ist ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis und entspricht 33 Punkten in diesem Kapitel. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch beträgt 5,3 Liter auf 100 Kilometer. Er setzt sich aus niedrigen 3,1 l/100 km innerorts, ebenfalls geringen 4,8 l/100 km außerorts und 7,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,0 Schadstoffe

Im Schadstoff-Kapitel glänzt der Prius+ und kann mit voller Punktzahl überzeugen.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchweg gering, dafür wird der Prius+ mit 50 Punkten belohnt. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Toyota 83 Punkte - dies entspricht vier der möglichen fünf Sterne im ADAC EcoTest.

3,2 AUTOKOSTEN

2,6 Betriebskosten*

Bei den Betriebskosten, die sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, landet der Prius+ im guten Klassenmittelfeld.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder alle 24 Monate ein großer Service fällig. Eine Steuerkette im 1.8- L-Motor macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig. Die Hybridbatterie hält gemäß Hersteller ein "Fahrzeugleben" lang, Garantie darauf wird fünf Jahre lang gewährt.

⊕ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Auch die Kosten für den Reifenersatz sind günstig. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

2,0 Wertstabilität*

+ Dem neuen Toyota Prius+ wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirken sich der Hybrid-Antrieb und der daraus resultierende niedrige Kraftstoffverbrauch aus. Sowie die gute Variabilität aufgrund der sieben Plätze.

4,7 Kosten für Anschaffung*

Bei den Anschaffungskosten landet der Prius+ trotz der guten Serienausstattung weit hinten im Klassenvergleich.

- + Damit alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sind müssen lediglich 520 Euro zusätzlich aufgewendet werden.
- Der Anschaffungspreis von 31.700 Euro ist für diese Fahrzeugklasse teuer.

3,9 Fixkosten*

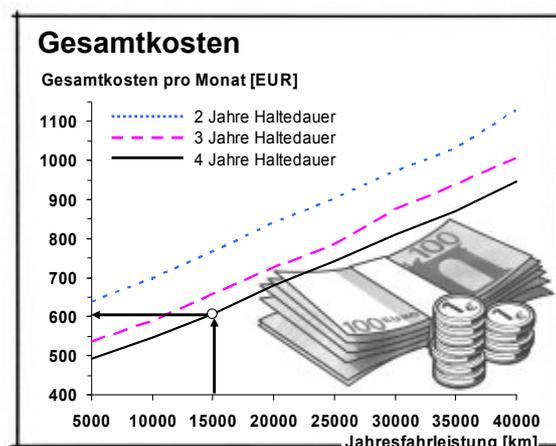
Auch bei den Fixkosten landet der Prius+ im hinteren Klassenmittelfeld.

- + Die jährliche KFZ-Steuer beträgt dank des geringen CO₂-Ausstoßes (Herstellerangabe 98 g/km) lediglich 36 Euro. Doch auch die Teilkaskoeinstufung (TK: 17) fällt recht günstig aus.
- Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung zeigen sich sehr ungünstig (KH: 17; VK: 23).

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im hinteren Klassenmittelfeld.

- In fast allen Kostensparten bewegt sich der Prius+ etwa im Mittelfeld, lediglich die Anschaffungskosten fallen ungünstig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 606 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)	205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,1/ 4,8/ 7,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	96g/km / 148g/km
Innengeräusch 130km/h	68,8dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4615/1775/1575 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2055 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	845 km
Garantie	3 Jahre (5 Jahre für Hybridkomponenten) / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensor	nicht erhältlich
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze (verschiebbar)	Serie
3. Sitzreihe voll versenkbar	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 550°

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizbar)	Serie
Einparkhilfe vorne/hinten	330 Euro/290 Euro
Lackierung Metallic	ab 520°
Panorama-Glasdach	Serie
Tagfahrlicht (LED)	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	106 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	112 Euro
Monatlicher Wertverlust	340 Euro
Monatliche Gesamtkosten	606 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/18
Grundpreis	31.700 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen