



Toyota Prius+ 1.8 Hybrid Comfort

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

Toyota hat seinen siebensitzigen Vollhybrid optisch und technisch überarbeitet. Für den Vortrieb sorgt weiterhin die bekannte Antriebseinheit, diese erfüllt nun aber die Abgasnorm Euro6. Verbrennungs- und Elektromotor leisten gemeinsam maximal 100 kW/136 PS, die Antriebskraft wird mittels stufenlosem Automatikgetriebe an die Antriebsräder übertragen. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und/oder Elektromotor wird automatisch an den jeweiligen Betriebszustand angepasst. Darüber hinaus ist auch ein rein elektrisches, also lokal emissionsfreies Fahren möglich. Der Durchschnittsverbrauch im EcoTest fällt mit 5,4 l/100 km zufriedenstellend aus. Das Platzangebot ist in der ersten und zweiten Sitzreihe großzügig bemessen, in der dritten Reihe sind die Verhältnisse aber beengt. In der getesteten Variante zeigt sich die Serienausstattung umfangreich. Sie beinhaltet neben den LED-Scheinwerfern einen Licht- und Regensensor, eine Klimaautomatik und ein Head-up-Display. Letzteres projiziert u. a. die Geschwindigkeitsanzeige in die Windschutzscheibe und somit in das Sichtfeld des Fahrers. Gegen Aufpreis ist das Sicherheitspaket erhältlich. Es beinhaltet das Pre-Crash Safety System mit adaptiver Geschwindigkeitsregelung und Notbremssystem. Günstig ist der Hybrid-Van allerdings nicht. Toyota verlangt für den Prius+ Comfort mindestens 32.900 Euro - das ist im Klassenvergleich sehr teuer. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Dacia Lodgy, KIA Carens, Opel Zafira Tourer.

- +** großzügiges Platzangebot, bequemer Zustieg, hohe Zuladung, rein elektrisches Fahren möglich
- langer Bremsweg, mäßige Fahrleistungen, hohe Drehzahlen beim Beschleunigen, niedrige Kopfstützen im Fond, kein Autobahnblinker



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,5 Langstrecke

2,5 Transport

4,0 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: November 2015
Text: Martin Brand

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish des Prius+ liegen insgesamt auf zufriedenstellendem Niveau, können aber nicht bis ins Detail überzeugen. Die Anbauteile sind weitgehend ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Kritik verdienen aber die mehrteilig ausgeführten Türrahmen. Die unschönen Schweißverbindungen sind deutlich sichtbar und unverkleidet, das mindert den Gesamteindruck. Am Kofferraumboden wurde robuster Stoff verwendet, die Seitenverkleidungen bestehen dagegen aus kratzempfindlichem Kunststoff. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, die lackierten Schweller werden mit Einstiegsleisten vor Kratzern geschützt. Der Innenraum wird optisch durch Applikationen in Aluminium-Optik aufgewertet - teilweise sind die Armaturen geschäumt. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum entriegelt werden. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Teilweise wurde recht sparsam Unterbodenschutz aufgetragen.

⊖ Die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind hart, kratzempfindlich und wirken billig. An den Fahrzeugflanken fehlen Stoßleisten, die vor Beschädigungen bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen. Die Stoßfänger sind lackiert und damit ebenfalls kratzempfindlich. Die Motorhaube wird über einen Haltestab offen gehalten. Eine Gasdruckfeder, wie sie in dieser Preisklasse üblich ist, gibt es nicht. Im Tankstutzen fehlt eine Sperrklappe, die ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert.

2,5

Alltagstauglichkeit

⊕ Die Alltagstauglichkeit ist gut. Es stehen serienmäßig fünf Einzelsitze und zwei Notsitze in der dritten Sitzreihe zur Verfügung. Letztere eignen sich allerdings nur für Kurzstrecken. Mit einer Tankfüllung (45 l) sind auf Basis des ADAC EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 830 Kilometern möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 580 kg großzügig aus. Die zulässige Dachlast beträgt 75 Kilogramm, eine Dachreling besitzt der Toyota allerdings nicht. Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutternschlüssel ab Werk an Bord.

⊖ Beim Prius+ ist weder eine Anhänge- noch eine Stützlast erlaubt. Für den Fall einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich bei größeren Beschädigungen als unwirksam erweisen kann. Ein Reserve- oder Notrad ist nicht erhältlich.

2,9

Sicht

Die Karosserie lässt sich nur mäßig überblicken. Während das Heck noch zufriedenstellend abschätzbar ist, entzieht sich die flache Front vollständig dem Blick des Fahrers. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat nicht besonders gut aus. Während die A-Säulen nicht zu breit ausfallen, wird der Blick nach schräg hinten stark eingeschränkt - die kleinen Dreiecksfenster haben kaum einen Nutzen. Die Außenspiegel haben ein zufriedenstellendes Format. Der linke Spiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel etwas verkleinert.



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

Die Scheibenwischer besitzen einen durchschnittlichen Wirkungsbereich, vor allem oben rechts bleibt ein größerer Bereich unberührt.

⊕ Das Verkehrsgeschehen lässt sich dank der leicht erhöhten Sitzposition ordentlich überblicken. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug aufgrund der flach verlaufenden Motorhaube gut wahrnehmen. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, Kurven- oder Abbiegelicht gibt es aber nicht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer serienmäßig automatisch ab. Beim Rangieren hilft die serienmäßige Rückfahrkamera. Gegen Aufpreis ist das Sicherheitspaket erhältlich, das einen Parkassistenten beinhaltet (im Testwagen). Dieser lenkt das Fahrzeug automatisch in geeignete Lücken, der Fahrer muss nur Gas und Bremse betätigen. Optional sind Parksensoren für Front und Heck erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ Niedrige Hindernisse werden hinter dem Fahrzeug aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante kaum wahrgenommen. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Toyota ist serienmäßig mit einem Smart-Key-System ausgestattet, dadurch ist ein schlüsselloses Öffnen und Verschließen des Fahrzeugs möglich (Sensoren an Fahrer-/Beifahrertür und Heckklappe). Vorn gelangt man dank niedrig positioniertem und nicht zu breitem Schweller sowie dem in guter Höhe angeordneten Sitz bequem ins Fahrzeug. Der Türausschnitt ist zwar groß, die flach verlaufende A-Säule schränkt den Einstiegsbereich etwas ein. In den Fond gelangt man dank großer Türausschnitte und einer angenehmen Sitzhöhe bequem. Haltegriffe, die das Aussteigen erleichtern, sind über allen Türen am Dachhimmel angebracht. Es gibt vorn wie hinten nur zwei Türfeststeller, diese halten die Türen allerdings an Steigungen zuverlässig offen.

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

2,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 320 l in den Kofferraum. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, lassen sich 650 Liter verstauen. Dann finden bis zu zwölf handelsübliche Getränkeboxen Platz. Klappt man die Rücksitzlehne um und belädt den Kofferraum bis zur Scheibenunterkante, können bis zu 685 l verstaut werden. Nutzt man das gesamte Volumen bis unter das Dach, passen bis zu 1.455 l in den Kofferraum.



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.



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

- ⊖ Nutzt man die dritte Sitzreihe, finden dahinter nur 130 l Platz (bis zur Kofferraumabdeckung).

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht entriegeln und anheben. Zum Schließen gibt es eine Griffmulde, die allerdings nicht optimal gestaltet ist - ein Griff wäre die bessere Lösung. Zudem ist der Kraftaufwand etwas erhöht. Die Heckklappe schwingt durchschnittlich weit auf, zusätzlich steht das Kofferraumschloss ungünstig ab - Personen mit einer Körpergröße von mehr als 1,82 m können sich leicht den Kopf stoßen. Die Ladeöffnung ist hoch, besitzt aber nur eine durchschnittliche Breite. Der Kofferraum selbst fällt recht schmal und niedrig aus. Die Ladekante befindet sich rund 71 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut nicht zu weit angehoben werden muss.

- ⊕ Der Kofferraumboden befindet sich in nahezu gleicher Höhe wie die Ladekante, wodurch das Gepäck zum Ausladen nicht weit angehoben werden muss. An der Rückbank liegende Gegenstände sind dank des nicht zu tiefen Kofferraums gut erreichbar.
- ⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer seitlich angeordneten Lampe spärlich aus.

2,1 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Kofferraum-Variabilität ist gut. Die Rücksitzbank ist dreigeteilt umklappbar, dies ist zwar nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand möglich. Da sich der Mittelsitz separat klappen lässt, können lange Gegenstände problemlos befördert werden. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es mehrere Möglichkeiten: Im hinteren Teil des Kofferraums befindet sich ein tiefes Fach (etwa 65 l Volumen), zudem gibt es links und rechts zwei kleinere Fächer. Zur Ladungssicherung stehen stabile Zurrösen im Kofferraum zur Verfügung.
- ⊖ Der Fond-Mittelgurt ist sehr ungünstig am Dach fixiert. Möchte man den kompletten Kofferraum zum Transport nutzen, muss man den Mittelgurt erst umständlich aushängen. Ein Kofferraumtrenngitter ist nur über das Zubehörprogramm erhältlich (nicht im Testwagen).

2,0 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Toyota hat das Cockpit leicht modifiziert. Neben optischen Änderungen an den Bedienelementen hielten ein überarbeitetes 4,2-Zoll großes Kombiinstrument sowie ein neuer Touchscreen mit einer Diagonale von 6,1 Zoll Einzug. Das Cockpit ist recht übersichtlich gestaltet, mit den Grundfunktionen kommt man nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Etwas ungewöhnlich ist allerdings die zentrale Anordnung des Kombiinstrumentes, da es dort nicht im direkten Fahrersichtfeld liegt. Das digitale Multi-Info-Display bietet viele Informationen, ist aber nicht optimal gegliedert und wirkt dadurch unübersichtlich. Darüber hinaus werden dort auch weitere Informationen zum Hybridantrieb angezeigt. Etwas umständlich ist auch die Bedienung der Klimatisierungsautomatik.



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

Es gibt einen mittig im Bedienfeld angeordneten Schalter, mit dem man durch seitliches Wippen in den jeweiligen Modus (Luftverteilung, Temperatur, Gebläseintensität) kommt und anschließend durch Drehen des Schalters die Parameter ändern kann. Dies ist anfangs verwirrend, funktioniert dann aber gut. Das Abblendlicht und die Nebellampen werden am Blinkerhebel aktiviert, der Status jeweils im Kombiinstrument angezeigt - alternativ kann man die Steuerung des Fahrlichts auch dem serienmäßigen Lichtsensor überlassen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale liegen günstig, auch wenn es kein stehendes Gaspedal gibt. Der Wählhebel ist nah am Lenkrad platziert und liegt gut zur Hand. Der Start-Stopp-Knopf liegt ebenfalls günstig und ist beleuchtet. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Schalter am Lenkstock aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Der gewünschte Abstand zum Vordermann (adaptive Geschwindigkeitsregelung) wird am Lenkrad justiert. Die Scheibenwischer sind ab Werk 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 geöffnet, wird der Fahrer im Display gewarnt. Der Hauptbildschirm des Radio-/Navigationssystems (Option) ist in guter Höhe positioniert und gut erreichbar. Die Bedienung des Systems geht recht leicht von der Hand, der Lautsprecherklang ist zufriedenstellend. Das Audiosystem kann alternativ auch mittels Lenkradtasten gesteuert werden. Das Klimabedienteil selbst ist günstig positioniert, die Heckscheibenheizung wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs automatisch deaktiviert. 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 sowie anklappen. 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 zentrale 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 Fondmittelplatz ist das Anschnallprozedere umständlich, da der Gurt am Dach befestigt ist. Dadurch muss er in einen separaten Umlenkpunkt geschnallt werden und ist erst dann einsatzbereit. Die Sitzlehnen lassen sich nur grob einstellen, ein Drehrad mit Feinjustierung gibt es nicht. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet.

1,7 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn finden Fahrer bis zu einer Größe von rund 1,90 m genügend Beinfreiheit - die Kopffreiheit fällt deutlich großzügiger aus. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich sehr üppig bemessen. Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber durch die wuchtige Mittelkonsole und durch die flach verlaufenden A-Säulen etwas beeinträchtigt.

1,5 Raumangebot hinten*

⊕ In der zweiten Sitzreihe finden Passagiere bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m genügend Kopffreiheit vor. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, fällt die Beinfreiheit noch großzügiger aus. Auch im Fond ist das subjektive Empfinden sehr angenehm.

⊖ In der dritten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse beengt, hier finden nur Personen bis knapp 1,60 m genügend Beinfreiheit vor.



In der zweiten Sitzreihe finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Die dritte Sitzreihe dagegen bietet zu wenig Platz und ist für längere Fahrten kaum geeignet.

2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraum-Variabilität des Prius+ kann sich sehen lassen. Die drei Einzelsitze der zweiten Sitzreihe sind einzeln verschiebbar und die Lehnenneigung kann eingestellt werden. Darüber hinaus ist der Toyota serienmäßig mit einer versenkbaren dritten Sitzreihe ausgestattet.

2,8 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Federung zeigt sich prinzipiell komfortabel abgestimmt. Dadurch besitzt das Fahrzeug jedoch gewisse Aufbaubewegungen beim Beschleunigen und Bremsen. Die Seitenneigungen in schnell durchfahrenen Kurven halten sich in akzeptablen Grenzen. Lange Wellen bringen den Toyota nicht aus der Ruhe, beladen neigt er allerdings zum Nachschwingen. Einzelhindernisse pariert der Prius+ ordentlich. Einzelne kurze Fahrbahnunebenheiten absorbiert die Federung souverän. Viele kleine und unregelmäßige Unebenheiten regen den Toyota zum Stuckern an und lassen ihn dadurch nervös wirken. Kopfsteinpflaster und Querfugen können zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet der Toyota einen guten Federungskomfort.

2,7 Sitze

⊕ 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 sind vorn hoch, die Flächen dürften aber etwas länger ausfallen. Die Sitze sind vorn zufriedenstellend konturiert und bieten in schnell durchfahrenen Kurven einen durchschnittlichen Seitenhalt, der jedoch im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnte. Die Luftdurchlässigkeit des Polsters ist akzeptabel. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Im Fond weisen die Lehnen eine zufriedenstellende Höhe auf.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. 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 Oberschenkelauflage hat. Ganz hinten sind die Sitzkonturen sehr flach, darunter leidet der Seitenhalt. Hier hat man praktisch keine Oberschenkelauflage und nimmt eine unbequeme Hockstellung ein.

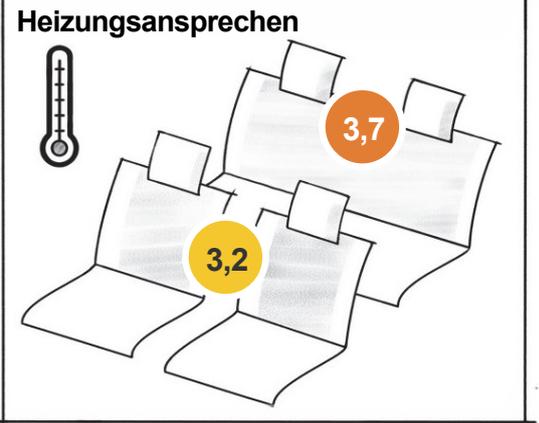
2,9 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei Tempo 130 fällt mit 69,6 dB(A) durchschnittlich aus. Abroll- und Fahrgeräusche werden nur wenig im Innenraum wahrgenommen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten fallen Windgeräusche nicht unangenehm auf, bei hohen steigen sie allerdings deutlich an. Bei zurückhaltender Fahrweise arbeitet der Verbrennungsmotor mit niedrigen Drehzahlen und wird dadurch wenig im Innenraum wahrgenommen. Im rein elektrischen Betrieb (max. 2 Kilometer und max. 50 km/h) ist das Innengeräusch sehr niedrig.

⊖ Unter Last wird der Verbrennungsmotor mit (sehr) hohen Drehzahlen betrieben, was er mit deutlichem Dröhnen im Innenraum quittiert - das ist vor allem bei längeren Autobahnfahrten anstrengend und nervig.

3,3 Klimatisierung

Der Prius+ ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet - die Intensität des Auto-Modus lässt sich nicht einstellen. Eine separate Einstellung der Temperatur für Fahrer und Beifahrer ist nicht möglich. Die Luftverteilung erfolgt ebenfalls für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Die Umluftfunktion wird bei großen Unterschieden zwischen der eingestellten Temperatur und der Wunschttemperatur automatisch aktiviert, um die gewünschte Temperatur möglichst schnell zu erreichen. Einen Luftgütesensor gibt es aber nicht. Im ADAC Heizungstest fährt der Toyota ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Die Fondpassagiere müssen sich aber dennoch länger gedulden als die Insassen der ersten Sitzreihe.



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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

4,0 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungsmessungen fährt der Prius+ ein ausreichendes Ergebnis ein. Für den Vortrieb sorgt beim Toyota eine Antriebseinheit mit einer Maximalleistung von 100 kW/136 PS. Die Einheit besteht aus einem 1,8-l-Ottomotor mit 99 PS und einem Elektromotor mit 60 kW. Prinzipiell stehen drei unterschiedliche Fahr-Modi zur Verfügung. Im EV-Modus wird das Fahrzeug rein elektrisch betrieben. Im ECO-Modus arbeiten beide Motoren parallel, das Ansprechverhalten des Gaspedals ist allerdings zugunsten des Kraftstoffverbrauchs zurückgenommen. Im Power-Modus spricht der Prius+ direkter auf Gasbefehle an, das Zusammenspiel von Elektro- und Benzinmotor ist dann auf möglichst gute Fahrleistungen getrimmt.

⊖ Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird erst nach 8,5 Sekunden beendet.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur der Antriebseinheit geht insgesamt in Ordnung. Im rein elektrischen Betrieb fährt der Prius+ vibrationsfrei. Bei geringer Last und Konstantfahrt zeigt sich auch der Verbrennungsmotor kultiviert. Es werden kaum Vibrationen übertragen, akustisch hält sich der Motor ebenfalls zurück.

⊖ Fordert man dem Verbrennungsmotor Leistung ab, wird er dauerhaft mit hohen Drehzahlen betrieben und dabei unangenehm laut und dröhnig - das beeinträchtigt den Komfort deutlich.

2,6 Schaltung

Der Wählhebel des stufenlosen Getriebes ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich. Nach dem Einlegen einer Fahrstufe springt der Wählhebel wieder in die Mittellage, sodass man nur am Display erkennen kann, welche Fahrstufe eingelegt ist. Für die Parkstellung gibt es einen separaten Schalter. Insgesamt reagiert das Getriebe sensibel auf Gasbefehle und wählt bereits bei geringer Gaspedalbetätigung Übersetzungsverhältnisse mit hohen Drehzahlen - was speziell bei langen Autobahnfahrten unangenehm ist.

⊕ Bei moderater und vorausschauender Fahrweise werden Übersetzungen gewählt, die den Motor mit niedrigen und spritsparenden Drehzahlen arbeiten lassen. Anfahren und Rangieren klappt dank der feinfühlig einsetzenden Kriechfunktion einwandfrei. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. An Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs vermieden. Die Anfahrhilfe wird nach einer kurzen Zeit wieder automatisch deaktiviert, der Fahrer wird durch einen Warnton darauf hingewiesen.

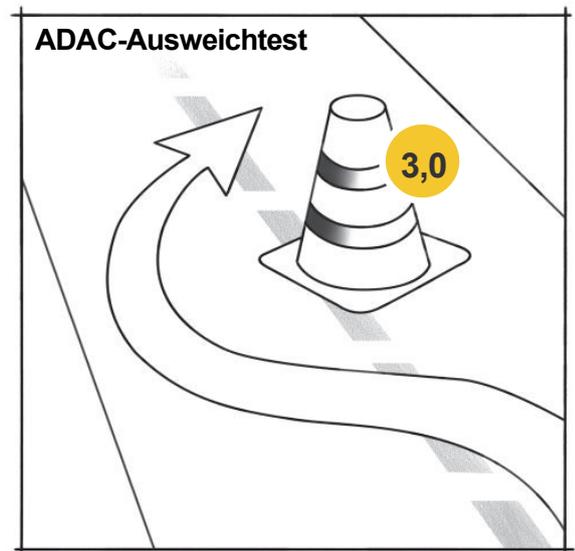
1,0 Getriebeabstufung

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

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der Prius+ bietet eine zufriedenstellende Fahrstabilität. Plötzliche Lenkimpulse setzt der Toyota zunächst in Karosserieneigung um, wodurch er etwas träge wirkt. Im Anschluss schwingt das Fahrzeug um die Fahrzeuglängsachse nach, bevor es sich wieder stabilisiert. Das ist nicht kritisch, wirkt aber nicht sehr souverän. Die Richtungsstabilität ist gut, der Toyota läuft Spurrinnen kaum nach. Im ADAC Ausweichtest gibt der Prius+ ein zufriedenstellendes Bild ab. Leitet man den Ausweichvorgang mit einem plötzlichen (einer Schrecksituation entsprechenden) Lenkvorgang ein, begibt sich das Fahrzeug mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Das hat starke Eingriffe des elektronischen Stabilitätsprogramms und ein daraus resultierendes Untersteuern zur Folge. Beim Zurücklenken in die ursprüngliche Spur drängt der Toyota erneut etwas mit dem Heck nach. Insgesamt wirkt der Prius+ wenig agil. Werden Kurven zu schnell angefahren, neigt der Toyota bereits früh zum Untersteuern - die maximalen Geschwindigkeiten liegen nicht besonders hoch. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt das Heck leicht aber gut kontrollierbar nach. Die Antischlupfregelung hilft beim Anfahren auf rutschigem Untergrund.



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.

3,2 Lenkung*

Die Lenkung spricht insgesamt zufriedenstellend auf Lenkbefehle an. Während kleine Lenkwinkel ordentlich umgesetzt werden, neigt sich bei größeren Lenkwinkeln zunächst die Karosserie, bevor Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut und der Lenkbefehl umgesetzt werden. Der Anlenkwiderstand aus der Mittellage heraus geht in Ordnung, insgesamt ist das Lenkgefühl allenfalls akzeptabel. Dies führt in Kombination mit dem verzögerten Ansprechen zu gelegentlichen Lenkkorrekturen. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, bedarf es etwas über drei Umdrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,5 m deutlich zu groß aus.

3,5

Bremse

Der Prius+ nutzt den Elektromotor auch als Generator beim Bremsen (Rekuperation). Dabei wird Energie zurückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Für lange Bergabfahrten gibt es einen speziellen Berggang mit erhöhter Bremswirkung durch Elektro- und Benzinmotor. Die Bremse spricht zwar gut an, lässt sich aber nicht besonders gut dosieren - speziell beim Übergang zwischen elektrischer und mechanischer Bremsung fehlt es an Gefühl.

⊖ Der Bremsweg beträgt nach einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand rund 40,6 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Toyo Proxes R35; Größe: 215/60 R17 91V) - das ist nur ein ausreichender Wert.

2,2

SICHERHEIT

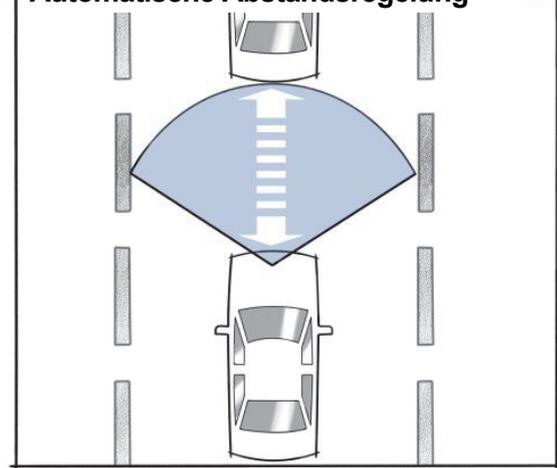
2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Prius+ bietet eine gute aktive Sicherheitsausstattung, auch wenn nicht alle Systeme serienmäßig an Bord sind. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten sind gut wahrnehmbar. Während einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Gegen Aufpreis gibt es das Pre-Crash Safety System (PCS) mit adaptiver Geschwindigkeitsregelung und Notbremsystem. Das radarbasierte System überwacht den vorausfahrenden Verkehr und gibt bei einem drohenden Auffahrunfall eine Kollisionswarnung aus. Reagiert der Fahrer nicht auf die Warnung, leitet das System automatisch eine Bremsung ein, um die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren oder einen Zusammenstoß bei geringen Geschwindigkeiten zu vermeiden. Ein Reifendruckkontrollsystem ist ab Werk an Bord. Das serienmäßige Head-up-Display projiziert wichtige Informationen wie die Geschwindigkeit oder eine Kollisionswarnung in die Windschutzscheibe und somit direkt in das Sichtfeld des Fahrers. Ordert man das optionale Navigationssystem, werden dem Fahrer auf Basis der Navigationsdaten Tempolimits angezeigt - das System funktioniert allerdings nicht auf allen Straßen zuverlässig. Nachts warnen Rückleuchten in den vorderen Türinnenverkleidungen andere Verkehrsteilnehmer, wenn die Türen offen stehen.

⊖ Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, sind die Blinker ohne Funktion. Eine Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen wird somit erschwert. Das Pedal der Feststellbremse ist links vom Fahrer angeordnet und im Notfall von Mitreisenden nicht erreichbar.

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.

Headup-Display



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.

2,5

Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Es wird ein durchschnittlicher Insassenschutz erwartet.

+ Der Prius+ ist serienmäßig mit sieben Airbags ausgestattet. Es gibt Front- und Seitenairbags vorn, durchgängige Kopfairbags und einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Gurte sind mit Gurtstraffern und -kraftbegrenzern ausgestattet. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis 1,80 m. Sie liegen nah am Kopf und können dadurch bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die vorderen Insassen werden akustisch ermahnt, sich anzuschnallen, der Status der hinteren Passagiere wird in einem Display angezeigt. Das optionale Pre-Crash-Safety-System (im Testwagen) strafft bei einem drohenden Auffahrunfall die vorderen Sicherheitsgurte, um den Insassen einen möglichst guten Schutz zu bieten. 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 knapp 1,55 m bzw. knapp 1,60 m guten Schutz - das ist zu wenig. Zudem sind auch die Abstände zum Kopf zu groß, was die Schutzfunktion weiter mindert. Warndreieck und Verbandsmaterial befinden sich schlecht erreichbar unter dem Kofferraumboden.

1,6

Kindersicherheit

Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor.

+ Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle Sitzplätze für universelle Kindersitze aller Altersgruppen. Dank der Einzelsitze finden im Fond auch drei Kindersitze nebeneinander Platz. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, am Mittelsitz findet sich allerdings nur ein Ankerhaken zur Kindersitzbefestigung. Alternativ können Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden. In der zweiten Sitzreihe sind die Gurtanlenkpunkte optimal positioniert und die Abstände reichen auch für breite Kindersitze. Zudem reichen die Gurtbänder auch für Kindersitze mit großem Gurtbedarf. Vorn und auf dem Mittelsitz lassen sich hohe Kindersitze problemlos, auf den äußeren Fondplätzen nur bedingt montieren, da sie an den C-Säulen anstoßen. Der Fenstereinklemmschutz funktioniert zuverlässig, sodass ein Verletzungsrisiko minimiert wird. Der Beifahrerairbag ist deaktivierbar, wodurch auch vorn rückwärtsgerichtete Rückhaltesysteme verwendet werden können.

- In der dritten Sitzreihe gibt es keine Isofix-Halterungen, zudem liegen die Gurtanlenkpunkte ungünstig. Insgesamt fällt das Platzangebot ganz hinten (trotz der verschiebbaren Rückbank) gering aus. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren.

3,0

Fußgängerschutz

Ein Crashtest-Ergebnis liegt derzeit vom Prius+ nicht vor, es wird ein durchschnittlicher Fußgängerschutz erwartet.

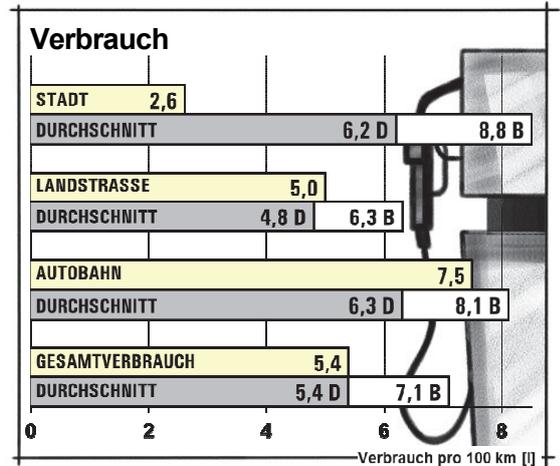
2,0

UMWELT/ECOTEST

2,7

Verbrauch/CO₂*

Im ADAC EcoTest erreicht der Prius+ in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 149 g/km und 33 Punkten ein zufriedenstellendes Ergebnis. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch dank des Hybrid-Systems bei sehr niedrigen 2,6 l/100 km. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Hybrid-Batterie zu Beginn der Messung vollständig geladen war und im Außerortsteil auch wieder nachgeladen wurde. Im realen Innerorts-Betrieb wird das Fahrzeug auch mit leerer Batterie genutzt, sodass der Kraftstoffverbrauch dann höher ausfällt. Außerorts beträgt der Kraftstoffverbrauch 5,0 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile nicht mehr ausspielen, hier verbraucht der Toyota 7,5 l/100 km.



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

1,2

Schadstoffe

+ Im Schadstoffkapitel des EcoTest erreicht der Prius+ mit 48 von 50 Punkten ein sehr gutes Ergebnis. Keine der gemessenen Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel bringt es der Van auf 81 Punkte und vier von fünf Sternen im EcoTest.

4,0

AUTOKOSTEN

2,6

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Prius+ im Klassenvergleich durchschnittlich ausfällt, landet der Toyota in diesem Kapitel ebenfalls im zufriedenstellenden Bereich.

3,3

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, auf den Hybridantrieb besteht eine fünfjährige Garantie.

- Etwas höhere Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

3,3 Wertstabilität*

Dem Prius+ Hybrid wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert.

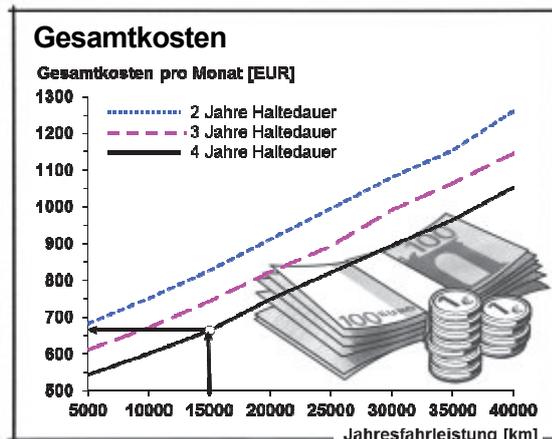
5,3 Kosten für Anschaffung*

– Der Prius+ besitzt in der getesteten Ausstattungsvariante einen hohen Anschaffungspreis, der bei mindestens 32.900 Euro liegt. Immerhin zeigt sich der Toyota dafür ordentlich ausgestattet.

4,3 Fixkosten*

+ Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 38 Euro im Klassenvergleich sehr günstig aus.

– Teuer ist der Prius+ allerdings in der Versicherung. Der Toyota ist sowohl bei der Haftpflicht als auch bei der Kaskoversicherung ungünstig eingestuft (KH: 18; VK: 24; TK: 18).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 664 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,3 Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich hoch aus. Das liegt vor allem an den hohen Anschaffungs- sowie Fixkosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Prius+ 1.8 Hybrid
Aufbau/Türen	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798
Leistung [kW (PS)]	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	142/4000
0-100 km/h[s]	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,1 S
CO2 [g/km]	96
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/18
Steuer pro Jahr [Euro]	38
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	648
Preis [Euro]	31.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	5200 1/min
Maximales Drehmoment	142 Nm
bei	4000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3/12,45 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	2,6/5,0/7,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	96 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	149 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4645/1775/1600 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2050 mm
Leergewicht/Zuladung	1535 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	830 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung, 5 Jahre/100.000 km auf Hybridantrieb
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	91 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	115 Euro
Monatlicher Wertverlust	400 Euro
Monatliche Gesamtkosten	664 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/18
Grundpreis	32.900 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Sicherheitspaket)	1.500 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
City-Notbremsfunktion (Sicherheitspaket)	1.500 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kollisionswarnung (Sicherheitspaket)	1.500 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt messend)	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	590 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro ^o
Panorama-Glasedach	1.100 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	3,1
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	3,2
Sicht	2,9	Bremse	3,5
Ein-/Ausstieg	2,3	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Volumen*	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,1	Kindersicherheit	1,6
Innenraum	2,0	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,4	Umwelt/EcoTest	2,0
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO2*	2,7
Raumangebot hinten*	1,5	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	2,3		
Komfort	2,8		
Federung	2,4	AUTOKOSTEN	4,0
Sitze	2,7	Betriebskosten*	2,6
Innengeräusch	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Klimatisierung	3,3	Wertstabilität*	3,3
Motor/Antrieb	2,8	Kosten für Anschaffung*	5,3
Fahrleistungen*	4,0	Fixkosten*	4,3
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	4,3
Schaltung	2,6		
Getriebeabstufung	1,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen