

## Toyota Prius 1.8 Hybrid Executive

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (90 kW / 122 PS)

**T**oyota hatte es sich bei der vierten Generation des Prius zum Ziel gesetzt, den Vollhybrid im Vergleich zum Vorgänger in Punkto Effizienz, Sicherheit sowie Komfort und Fahrdynamik deutlich weiter zu entwickeln. Es kommt erstmals die neu entwickelte Plattform TNGA (Toyota New Generation Architecture) zum Einsatz, die u. a. einen tieferen Schwerpunkt ermöglicht. Darüber hinaus wurden die Karosseriesteifigkeit erhöht sowie das Fahrwerk überarbeitet. Maßnahmen, die in Verbindung mit der neu entwickelten Lenkung für ein direkteres Fahrverhalten sorgen, aber auch im Vergleich zum Vorgänger einen besseren Federungskomfort bieten. Das Sicherheitsniveau liegt beim neuen Prius hoch, was die vollen fünf Sterne bei den ADAC Crashtests bestätigen. Ein Kollisionswarnsystem samt Personenerkennung und autonomer Notbremsfunktion sowie ein Spurverlassenswarner sind bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßig an Bord. Weiterentwickelt wurden auch die Aerodynamik und der Hybrid-Antriebsstrang, der nun eine Systemleistung von 90kW/122 PS aufweist und dessen Effizienz gesteigert werden konnte. Die Summe aller Maßnahmen führt zu einem Testverbrauch von 4,1 l Super auf 100 Kilometer im ADAC EcoTest - was ein sehr guter Wert im Klassenvergleich ist. Verbessert wurde auch das Ansprechverhalten des Antriebs, und der Benzinmotor ist unter Last akustisch nicht mehr so präsent im Innenraum wie noch beim Vorgänger. Hoch fällt der Anschaffungspreis aus, der beim getesteten Modell bei mindestens 32.150 Euro liegt. Dafür trumpft der Prius aber mit einer sehr umfangreichen Serienausstattung auf. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3 e-tron, Lexus CT 200h, VW Golf GTE.

- +** umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung ab Werk, gutes Platzangebot vorn, elektrisches Fahren möglich, niedriger Verbrauch
- geringe Zuladung, mäßige Sicht nach schräg hinten, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, hohe Anschaffungskosten



### ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,1 Langstrecke

3,0 Transport

3,7 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube  
[www.bitly.com/toyotapriusvideo](http://www.bitly.com/toyotapriusvideo)

Stand: Juni 2016  
 Text: Martin Brand

Die vierte Generation des Prius vermittelt einen zufriedenstellenden Qualitätseindruck. Die Karosserieverarbeitung und das Finish können weitgehend lobend erwähnt werden. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst, die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig und die Schweißverbindungen sind sauber abgedichtet. Am Kofferraumboden wurde robuster Stoff verwendet, die Seitenverkleidungen bestehen dagegen aus kratzempfindlichem Kunststoff. Schaut man genauer hin, dann lassen sich aber auch leichte Schwächen erkennen. Die Türrahmen sind mehrteilig, aber immerhin hat Toyota die Schweißverbindungen mit Abdeckungen und Klebefolie kaschiert. An der Motorhaubeninnenseite fehlt Klarlack und der Farbton dort ist deutlich blasser als am restlichen Fahrzeug. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Auch am restlichen Unterboden gibt es aerodynamische Optimierungen. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet. Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller vor Kratzern schützen, fehlen jedoch. Das Interieur zeigt sich ebenfalls gut verarbeitet, wenn auch die Materialqualität nicht vollkommen überzeugt. Positiv fallen die mit Stoff bezogenen A-Säulen auf. Die oberen Bereiche des Armaturenbrettes und der Vordertüren sind, wenn auch nur dünn, geschäumt. Lackierte Oberflächen und Alu-Applikationen werten den Innenraum optisch auf. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen Schalter im Armaturenbrett entriegelt werden. Während der vordere Stoßfänger vollständig lackiert ist, besitzt der hintere einen großen unlackierten Einsatz, der bei Bedarf ausgetauscht werden kann.

⊖ Die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind hart, kratzempfindlich und wirken billig. An den Fahrzeugflanken fehlen Stoßleisten, die vor Beschädigungen durch unvorsichtig geöffnete Türen benachbarter Fahrzeuge schützen. 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.

Im Prius können vier Personen bequem Platz nehmen, der schmale und harte Fondmittelsitz eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine stabile Reling gibt es aber nicht.

⊕ Mit einer Tankfüllung (nur 43 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 1045 Kilometer möglich. Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel ab Werk an Bord.

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit nur 370 kg gering aus. Mit dem neuen Prius dürfen zwar Anhänger gezogen werden, die zulässige Anhängelast liegt aber niedrig. Sie beträgt sowohl bei gebremsten als auch bei ungebremsten Anhängern nur 725 kg. Die zulässige Stützlast beträgt 60 kg, was für den Transport zweier schwerer E-Bikes mittels Heckträger zu wenig sein kann. Für den Fall einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unwirksam erweisen kann.

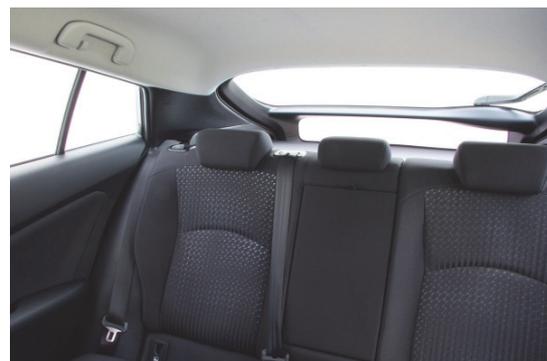
## 2,6 Sicht

Die Karosserieübersichtlichkeit ist akzeptabel. Während sich das vordere Fahrzeugende vollständig dem Blick des Fahrers entzieht, kann das schräge Heck dank des Knicks und der unteren, vertikal angeordneten Scheibe gut abgeschätzt werden. Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das umliegende Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Prius etwas besser ab als der Vorgänger, insgesamt aber dennoch nur akzeptabel. Während die A-Säulen recht schmal gestaltet sind, beeinträchtigen die massiven C-Säulen den Blick schräg nach hinten sehr stark. Den Blick gerade nach hinten behindert der Steg zwischen den Heckscheiben, der mittig platziert ist und genau im Blickfeld des Fahrers liegt. Der Steg schränkt zusätzlich die Sicht im Innenspiegel ein, der ohnehin nur ein kleines Sichtfeld liefert. Die Außenspiegel bieten ein durchschnittliches Sichtfeld nach hinten, immerhin besitzt der linke Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer der Frontscheibe besitzen ein zufriedenstellendes Wischfeld - oben rechts bleibt ein größerer Bereich unberührt. Auch die Heckscheibe verfügt über einen Wischer, dessen Wirkungsbereich aber viel zu klein ist.

⊕ Niedrige Hindernisse können sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Der Prius ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das LED-Tagfahrlicht sorgt für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer am Tag. Die LED-Scheinwerfer sorgen für eine homogene Ausleuchtung und gefallen durch die tageslichtähnliche Lichtfarbe. Das Fernlicht wird automatisch auf- und abgeblendet (Serie). Ein Abbiege- und Kurvenlicht gibt es aber nicht. Bei störendem Scheinwerferlicht hinterher fahrender Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Funktion abschaltbar). Beim Rangieren erhält man durch die bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßige Rückfahrkamera Unterstützung. Beim Executive gibt es auch Parksensoren vorn wie hinten ab Werk - bei den beiden niedrigeren Ausstattungsvarianten müssen diese extra bezahlt werden. Ein Einparkassistent, der das Fahrzeug selbsttätig in eine geeignete Lücke lenkt und beim Ausparken aus parallel zur Fahrbahn liegenden Lücken unterstützt, gehört beim Executive zur Serienausstattung (Option beim Comfort).

## 2,2 Ein-/Ausstieg

Man steigt beim Prius insgesamt zufriedenstellend ein und aus. Die Türausschnitte sind angenehm groß und die Schweller niedrig positioniert. Allerdings sind letztere sehr breit gestaltet, wodurch man einen großen Schritt machen muss. Aufgrund der niedrigen Sitzposition muss man auch weit hinunter bzw. weit hinauf beim Aussteigen. In den Fond gelangt man ebenfalls recht ordentlich, doch auch hier erschwert die etwas niedrige Sitzbank das Ein-/Aussteigen geringfügig.

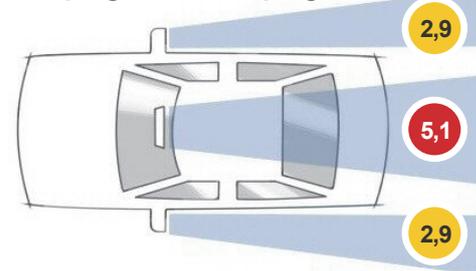


Der Blick nach hinten wird durch die massiven Dachsäulen und den Steg in der Heckscheibe stark eingeschränkt.

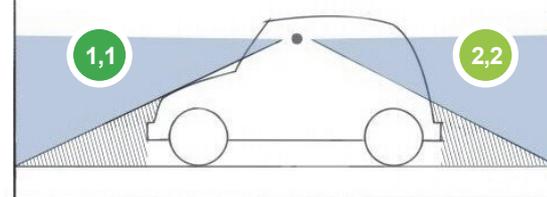
### Rundumsicht



### 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.

⊕ Der Prius Executive ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Sinnvoll: Zugunsten des Diebstahlschutzes lässt sich das System im Menü deaktivieren, wodurch unbefugtes Öffnen und Starten mittels eines simplen Funkverlängerers nicht möglich ist (siehe [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless)). Sensoren gibt es an den Vordertüren (Basis-Ausstattung) und an der Heckklappe (ab Comfort-Ausstattung). Die Seitenscheiben lassen sich mit der Funkfernbedienung weder öffnen noch schließen. Die Türfeststeller besitzen vorn drei und im Fond zwei Haltepositionen - diese sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. In der Ebene werden die vorderen Türen dank Reibung zwischen der zweiten und dritten Position in jeder beliebigen Stellung offen gehalten. Haltegriffe, die das Ein-Aussteigen erleichtern, sind über allen Türen am Dachhimmel angebracht. Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug für kurze Zeit.

## 2,7 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fällt etwas großzügiger aus als noch beim Vorgänger. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 335 Liter in den Kofferraum. Baut man die Abdeckung aus (ein passendes Ablagefach ist unter dem Kofferraumboden) und belädt das Abteil bis unter das Dach, lassen sich 505 Liter verstauen. Dann können bis zu neun Getränkeboxen gestapelt werden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen finden bis zur Fensterkante gemessen 675 Liter Platz. Das gesamte Volumen bis unter das Dach beträgt 1180 Liter.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des Prius von klassenüblicher Größe.

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine recht große Ladeöffnung frei. Zum Schließen gibt es eine Griffmulde in der Innenverkleidung, die allerdings nicht optimal angeordnet ist. Die Heckklappe schwingt weit auf, Personen bis zu einer Größe von rund zwei Metern können aufrecht darunter stehen. Die Ladekante liegt rund 70 Zentimeter über der Straße, sodass man das Ladegut recht weit anheben muss. Beim Ausladen stört eine elf Zentimeter hohe Stufe. An der Rückbank liegende Gegenstände lassen sich aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe gut erreichen.

⊖ Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen bleibt eine Stufe am Boden, die das Verschieben des Gepäcks erschwert. Der schmale und niedrige Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt von vorn ohne großen Kraftaufwand umklappen.

⊖ Kleine Utensilien lassen sich im Kofferraum nicht lagestabil unterbringen, da Ablagefächer fehlen. Zur Ladungssicherung gibt es immerhin Befestigungsösen.

Das Cockpit des Prius wurde deutlich überarbeitet und präsentiert sich im futuristisch modernen Design. Die Instrumentenkonsole ist nach wie vor in der Mitte des Armaturenbretts angeordnet und liefert eine Menge an Informationen. Es beinhaltet u. a. zwei 4,2-Zoll große Farbdisplays. Links werden die Geschwindigkeit, der Tankinhalt, die Reichweite, der Durchschnittsverbrauch und die Außentemperatur angezeigt. Am rechten Bildschirm kann man sich Informationen zum Hybridsystem, Verbrauchsstatistiken sowie Warnmeldungen der Assistenzsysteme oder auch Klimaanlageparameter anzeigen lassen. Neben dem konventionellen Klimaanlagebedienteil lässt sich die Innenraumklimatisierung auch mittels Lenkradtasten steuern. Zudem werden in der Instrumentenkonsole die aktuelle Fahrstufe, die Uhrzeit und der Anschnallstatus angezeigt. Der serienmäßige Bordcomputer zeigt dem Fahrer u.a. Informationen zum Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Sind Türen oder die Heckklappe geöffnet, wird der Fahrer ebenfalls gewarnt - bei geöffneter Motorhaube aber nicht. Darüber hinaus hielt ein sieben Zoll großer Touchscreen samt neuem Multimedia-System Einzug. Es wird nicht mit konventionellen Tasten und Drehreglern bedient, sondern mittels berührungssensitiver Tasten. Diese schauen zwar mit der blauen Hintergrundbeleuchtung schick aus, müssen jedoch sehr zielgenau betätigt werden, da sie sonst nicht reagieren - das kann zu längerer Blickabwendung von der Straße führen. Selbst für die Lautstärkenregelung des Audiosystems wird ein Tipp- und kein praktischer Drehregler verwendet. Alles in Allem muss man den Funktionsumfang und die Informationsflut erstmal überblicken und verarbeiten, daher ist eine intensivere Gewöhnungsphase notwendig. Das Abblendlicht und die Nebelleuchten werden mittels Drehschalter am Blinkerhebel aktiviert, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Der Wählhebel ist etwas weit vorn und tief angeordnet. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik ist in zufriedenstellender Höhe positioniert. Die Bedienlogik ist selbsterklärend, doch auch hier werden Wipp- anstatt Drehschalter verwendet. Dadurch ist die Steuerung etwas umständlicher. Eine automatische Abschaltung der Umluftfunktion gibt es nicht. Das beleuchtete Handschuhfach dürfte größer dimensioniert sein.

⊕ Das Lenkrad ist sowohl in der Höhe als auch in der Weite einstellbar, der Bereich könnte insgesamt aber größer ausfallen. Gas- und Bremspedal sind einwandfrei angeordnet, der Unterrutschschutz an der Bremse dürfte aber etwas stabiler ausfallen. Die vorderen Scheibenwischer (Intensität einstellbar) sowie das Abblend- und Fernlicht sind sensorgesteuert (Serie). Der serienmäßige adaptive Abstandstempomat wird mittels separatem Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Die Abstandsregelfunktion kann auch deaktiviert und das System als gewöhnlicher Tempomat genutzt werden. Die Verbrauchstatistiken im Multi-Info-Display fallen sehr umfangreich aus. Man kann sich die tagesgenaue Verbrauchshistorie des letzten Monats anzeigen lassen, oder auch die der letzten Kilometer. Der Hybrid-System-Indikator informiert über den Lastzustand von Verbrennungs- und Elektromotor. Praktisch ist das Head-up-Display, da dieses aktuelle Geschwindigkeit sowie Informationen zum Hybridsystem in die Windschutzscheibe direkt in das Fahrersichtfeld projiziert. Der sieben Zoll große Hauptbildschirm des Multimedia-/Audiosystems befindet sich in guter Höhe und ist einwandfrei erreichbar. Das Radio kann alternativ auch mittels Lenkradtasten gesteuert werden. Der Lautsprecherklang ist dank des beim Executive serienmäßigen JBL-Soundsystems mit zehn Lautsprechern einwandfrei. Das serienmäßige Navigationssystem ist einfach zu bedienen, die Kartendarstellung gut erkennbar. Die ebenfalls serienmäßigen elektrischen Fensterheber besitzen alle eine Ab-/Aufwärtsautomatik sowie einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die Ablagenanzahl und -größe gehen in Ordnung.



**Sowohl die Verarbeitung des Innenraums als auch die Funktionalität des Fahrerplatzes gehen in Ordnung.**

Vorn gibt es ein Staufach zwischen den Sitzen und Becherhalter, die Türfächer fallen aber etwas klein aus. Praktisch: In der Mittelkonsole ist eine Ladeschale für induktiv ladbare Smartphones integriert. Im Fond gibt es Lehnentaschen, Becherhalter in der Mittelarmlehne und Taschen an den Vordersitzlehnen. Vorn gibt es zwei Leseleuchten, im Fond aber nur eine zentrale Lampe.

– Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, zudem stört der Ablagekasten zwischen den Sitzen beim Anschnallen. Die Sitzlehnen lassen sich nur grob einstellen, ein Drehrad zur Feinjustierung gibt es nicht. Es fehlen teilweise wichtige Anzeigen wie eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Einen Heckwischer gibt es nur an der oberen Heckscheibe, wodurch die Sicht nach hinten nicht perfekt ist. Die Fußfeststellbremse ist ungünstig links im Fußraum angeordnet.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

+ Das Raumangebot ist vorn großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen. Die Innenraumbreite liegt im Klassenvergleich auf gutem Niveau. Das Raumgefühl ist prinzipiell gut, wird aber durch den voluminösen Mitteltunnel und die flach verlaufenden A-Säulen etwas geschmälert.

---

## 3,1 Raumangebot hinten\*

Im Fond sind die Platzverhältnisse nicht ganz so großzügig bemessen wie vorn. Die flache Dachlinie beschränkt den Platz für knapp 1,85 m große Personen. Die Beinfreiheit würde für rund zwei Meter große Passagiere ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Fahrer eingestellt sind. Die Innenbreite liegt im guten Klassenmittelfeld. Das Raumempfinden ist aufgrund der flachen Dachlinie und der ansteigenden Seitenlinie nur zufriedenstellend.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Prius ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt klappbar.

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

+ Das Fahrwerk des neuen Prius zeigt sich ausgewogener als beim Vorgänger und bietet einen guten Federungskomfort. Es absorbiert Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel souverän und reicht diese nur wenig zu den Insassen durch. Einzelne kurze Wellen schluckt die Federung ordentlich, bei regelmäßiger Anregung tendiert der Toyota allerdings zu leichtem Stuckern. Querfugen werden zufriedenstellend von den Passagieren fern gehalten. Unbeladen federt der Prius lange Bodenwellen gut ab. Beladen weist der Toyota längere Federwege auf und neigt zum Nachschwingen. Eine merkbliche Karosserieneigung ist auch beim Bremsen oder in schnellen Kurven vorhanden. Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten überzeugt der Federungskomfort.

## 2,8 Sitze

Der Fahrersitz kann in der Höhe an unterschiedliche Personen angepasst werden und besitzt eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze - die Sitzneigung ist aber nicht verstellbar. Die Lehnen sind vorn hoch, dürften im Schulterbereich aber etwas stärker konturiert sein. Die kurzen Sitzflächen zeigen sich zufriedenstellend geformt. In der Summe ist der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven durchschnittlich. Die Luftdurchlässigkeit des Polsters ist akzeptabel. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition geht insgesamt in Ordnung, man hat aber den Eindruck, dass das Lenkrad leicht schräg verbaut ist. Das Pedal der Fußfeststellbremse ist mittig im Fußraum zwischen dem Bremspedal und der Fußablage angeordnet und steht u. U. im Weg. Im Fond sind die Sitzflächen kaum, die Lehnen aber ordentlich konturiert. Seitenhalt und Sitzposition sind zufriedenstellend, die Oberschenkel liegen noch akzeptabel auf.

– Der Beifahrersitz lässt sich weder in der Höhe einstellen noch ist eine Justierung der Sitzflächenneigung möglich.

## 2,5 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel liegt bei Tempo 130 mit 68,6 dB(A) auf angenehmem Niveau. Abroll- und Fahrgeräusche werden nur wenig im Innenraum wahrgenommen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten fallen auch Windgeräusche kaum auf, bei hohen steigen diese allerdings deutlich an. Bei zurückhaltender Fahrweise arbeitet der Verbrennungsmotor mit niedrigen Drehzahlen und wird dadurch wenig im Innenraum wahrgenommen. Im rein elektrischen Betrieb (rund 1,5 Kilometer bei max. 50 km/h) ist das Innengeräusch sehr niedrig.

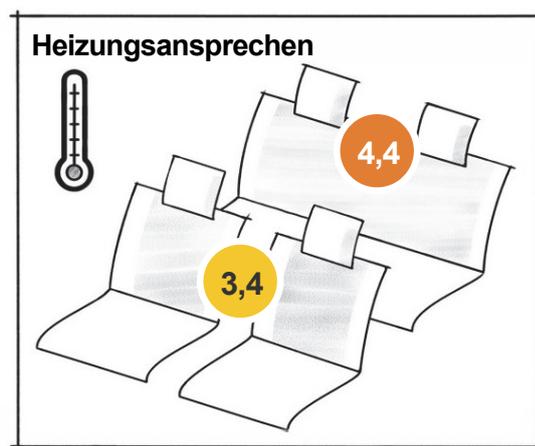
– Fordert man den Verbrennungsmotor, beispielsweise auf der Autobahn oder durch starkes Beschleunigen, lässt ihn die Automatik mit hohen Drehzahlen arbeiten. Auch wenn der Verbrennungsmotor nun deutlich besser gekapselt ist als noch beim Vorgänger, ist das Motorgeräusch immer noch dominant im Innenraum vertreten.

## 2,7 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest kann der neue Prius nur wenig überzeugen. Vorn wird die Fahrgastzelle zwar in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt, hinten müssen sich die Passagiere aber lang gedulden, bis behagliche Temperaturen vorherrschen.

+ Der Prius ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Besonderheit der Klimaautomatik ist das S-Flow-System, das eine automatische Passagiererkennung besitzt. Ist das Fahrzeug nur mit dem Fahrer besetzt, wird auch nur dieser Bereich klimatisiert. Erkennt das System einen Beifahrer, steuert es automatisch die Luftmenge auch in diesen Bereich. Durch die variable Verteilung wird Kraftstoff gespart. Der Automatikmodus der Klimatisierung lässt sich in drei Intensitätsstufen betreiben. Die Luftverteilung (oben, mittig, unten) kann nur in vorgegebenen Kombinationen angewählt werden.

– Die Luftstromstärke der einzelnen Luftdüsen kann nicht unabhängig von der Stromrichtung geregelt werden.



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

---

**2,6**

## MOTOR/ANTRIEB

---

**3,8**

## Fahrleistungen\*

Der Vollhybridantrieb des Prius wurde umfangreich überarbeitet, auch wenn der Benzinmotor weiterhin einen Hubraum von 1,8 Litern und eine Leistung von 98 PS besitzt. Der Elektromotor leistet nun 53 kW, die Maximalleistung des Hybridsystems beträgt 90 kW/122 PS. Laut Hersteller beschleunigt der Toyota von null auf 100 km/h in 10,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 180 km/h angegeben. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) schließt der neue Prius nach 8,2 Sekunden ab - damit landet er im hinteren Klassenmittelfeld.

**2,3**

## Laufkultur

- + Der Verbrennungsmotor überträgt bei moderaten Drehzahlen kaum Vibrationen bis in den Innenraum. Auch akustisch fällt der Motor dann nur wenig auf. Fordert man den Verbrennungsmotor, sodass er mit hohen Drehzahlen arbeiten muss, sind Vibrationen etwas deutlicher am Lenkrad spürbar.
- Hohe Drehzahlen quittiert der Motor weiterhin mit lautem Aufheulen, das auf langen Autobahnetappen als störend wahrgenommen wird.

**2,2**

## 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. Zur stärkeren Rekuperation, beispielsweise bei deutlichem Gefälle, kann der B-Modus gewählt werden. Für die Parkstellung gibt es einen separaten Schalter. Betrieben werden kann der Prius in unterschiedlichen Fahrmodi: Während man im Eco-Mode möglichst sparsam und effizient unterwegs ist, werden im Power-Mode das Ansprechverhalten bei Gasbetätigung und die Motorbremsleistung auf sportliche Fahrweise angepasst. Im EV-Modus ist ein rein elektrisches Fahren bis rund 1,5 km und bis 50 km/h möglich. Die Getriebesteuerung wurde überarbeitet, das Antriebssystem wirkt im Vergleich zum Vorgänger nun deutlich harmonischer. Dennoch wählt die Automatik bei etwas stärkerer Gaspedalbetätigung Übersetzungsverhältnisse mit hohen Drehzahlen vor, was speziell bei Autobahnfahrten und beim Beschleunigen unangenehm ist. Beim Schaltstufenwechsel braucht die Automatik einen Moment, bis die gewünschte Schaltstufe eingelegt und der Prius fahrbereit ist.

- + Das Getriebe reagiert sensibel auf das Gaspedal, spontanes und ruckfreies Anfahren ist stets möglich. Die Übersetzungsverhältnisse werden insgesamt sanft und ruckfrei verändert. Die Rückwärtsfahrstufe lässt sich einwandfrei einlegen. An Steigungen hilft die Berganfahrhilfe beim Losfahren, indem sie das Fahrzeug für kurze Zeit am Zurückrollen hindert.

**1,0**

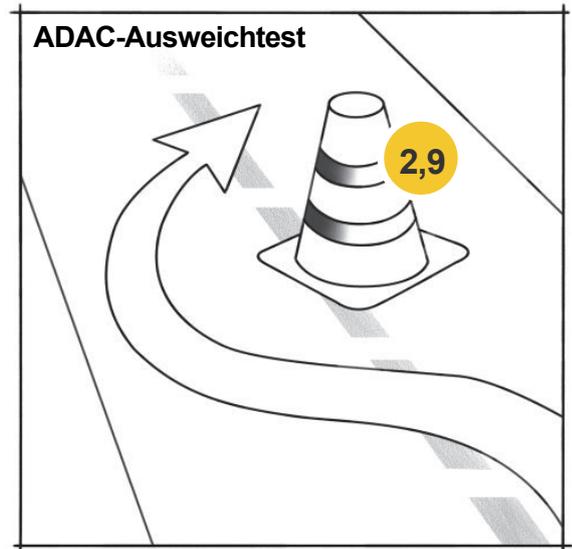
## Getriebeabstufung

- + Das stufenlose Getriebe besitzt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine passende Übersetzung. So kann der Motor stets im optimalen Wirkbereich arbeiten. Bei zurückhaltender Fahrweise dreht der Motor mit moderaten und ökonomischen Drehzahlen. Speziell bei Autobahnfahrten könnte das Drehzahlniveau aber etwas niedriger ausfallen, da der Motor beim Beschleunigen dann oft mit hohen Drehzahlen arbeitet.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des neuen Prius ist insgesamt zufriedenstellend. Plötzliche Lenkimpulse werden zunächst in Karosserieneigung gewandelt, bevor der Toyota leicht mit dem Heck nachschwingt. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) früh und effektiv, wodurch das Fahrzeug stabilisiert wird. Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen haben wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt der neue Prius ein durchschnittliches Ergebnis ein. Der Toyota drängt beim ersten Anlenken leicht mit dem Heck, worauf das VSC effektiv eingreift und das Fahrzeug stabilisiert. Beim Zurücklenken untersteuert der Toyota recht stark, lässt sich aber dennoch problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren. Insgesamt dürfte die Rückmeldung am Lenkrad während des Ausweichvorgangs aber ausgeprägter sein. Der Grenzbereich liegt niedrig, der Prius schiebt schon bei niedrigen Kurvengeschwindigkeiten über die Vorderräder weg. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Toyota leicht mit dem Heck nach, doch auch dann ist im Bedarfsfall das VSC zur Stelle, eine Schleudergefahr besteht nicht. Auf weniger griffiger Fahrbahn unterstützt die Traktionskontrolle den Fahrer beim Anfahren.



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.

### 2,7 Lenkung\*

⊕ Auch bei der Lenkung ist im Vergleich zum Vorgänger ein Fortschritt erkennbar. Bei kleinen Lenkwinkeln spricht sie spontan an. Bei größeren Lenkwinkeln neigt sich aber zunächst die Karosserie, bevor an beiden Achsen Seitenführungskräfte aufgebaut werden. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten ist das Lenkgefühl um die Mittellage wenig ausgeprägt und die Lenkung stellt auch nicht vollkommen zurück. Das Lenkmoment dürfte zudem auch bei größeren Lenkwinkeln ausgeprägter sein. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten ist die Lenkung besser zentriert und der Fahrer erhält auch eine bessere Rückmeldung. Die Lenkung erweist sich als präzise. Beim Rangieren ist weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand nötig - um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, bedarf es lediglich etwas über 2,5 Umdrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,8 m für diese Fahrzeugklasse groß aus.

### 3,1 Bremse

Das Bremssystem des Prius nutzt bei leichtem Bremsen die Verzögerung des Generators und bremst damit den Wagen. 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 erzielt der neue Prius ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 38,9 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Toyo Nano Energy R41 der Größe 215/45 R17 84W).

Die Bremsanlage lässt auch nach mehrmaligen Bremsungen nicht in ihrer Wirkung nach. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven ist gut.

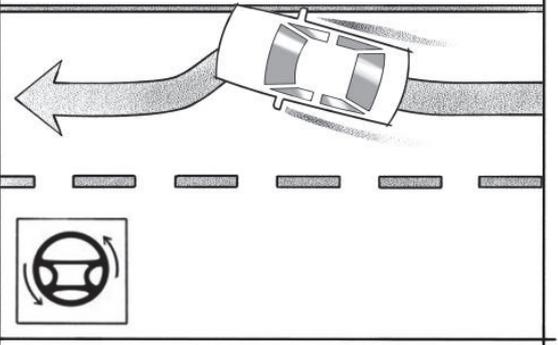
– Die Bremse lässt sich nicht ideal dosieren. Betätigt man die Bremse bei niedrigeren Geschwindigkeiten, spricht sie abrupt und stärker als erwartet an. Ein gleichmäßiges Bremsen ist nur mit viel Feingefühl möglich, da der Übergang von elektrischer (Rekuperation) zu mechanischer Bremsung verschliffen ist. Bei Bremsungen aus höheren Geschwindigkeiten lässt sich die Bremse zufriedenstellend dosieren.

## 1,4 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

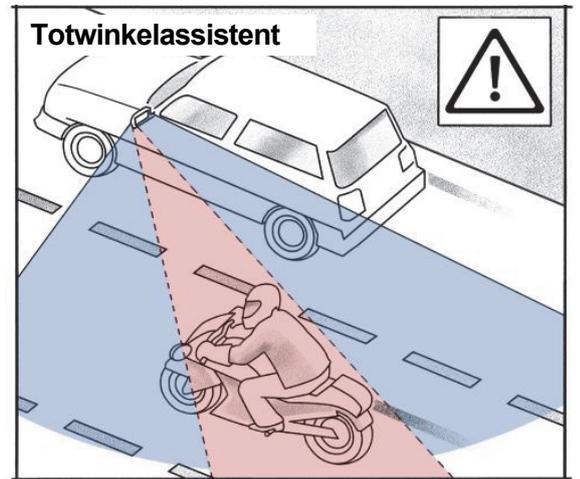
+ Der neue Prius bietet ab Werk eine sehr gute aktive Sicherheitsausstattung. Einige Assistenzsysteme fasst Toyota unter dem Namen "Safety Sense System" zusammen. Dieses beinhaltet das Pre-Collision System mit Fußgängererkennung und autonomer Notbremsfunktion, einen Spurverlassenswarner mit Lenkeingriff, einen Fernlichtassistenten und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Das Pre-Collision System erkennt ab einer Geschwindigkeit von 10 km/h mittels Kamera und Radar andere Fahrzeuge und Fußgänger. Bei einer drohenden Kollision warnt das System den Fahrer zunächst akustisch sowie optisch und aktiviert den Pre-Collision Bremsassistent, um bei Bremspedalbetätigung das volle Bremspotenzial bereitzustellen. Reagiert der Fahrer nicht, wird bei Bedarf eine automatische Bremsung eingeleitet. Das System ist in der Lage, die Fahrgeschwindigkeit um bis zu 40 km/h zu reduzieren. Dadurch kann ein Aufprall vermieden oder die Folgen reduziert werden. Das reaktionsschnelle LED-Bremslicht ist gut erkennbar und während einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Der Spurhalteassistent warnt den Fahrer optisch und akustisch, wenn das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung verlässt. Zudem wird ein leichtes Lenkmoment eingeleitet, um das Fahrzeug wieder zurück in die ursprüngliche Spur zu lenken. Der kamerabasierte Verkehrszeichenassistent erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote und zeigt diese dem Fahrer im Kombiinstrument und im Head-up-Display an. Der Assistent könnte allerdings zuverlässiger arbeiten, die Anzeige stimmt nicht immer mit der tatsächlich erlaubten Geschwindigkeit überein. Das Head-up-Display ist ab der mittleren Ausstattungsvariante serienmäßig verbaut, es projiziert u. a. die Fahrgeschwindigkeit in die Windschutzscheibe. Ab der gleichen Ausstattungsvariante ist der Prius ab Werk mit einem Toter-Winkel-Warner ausgestattet.

#### Spurhalteassistent



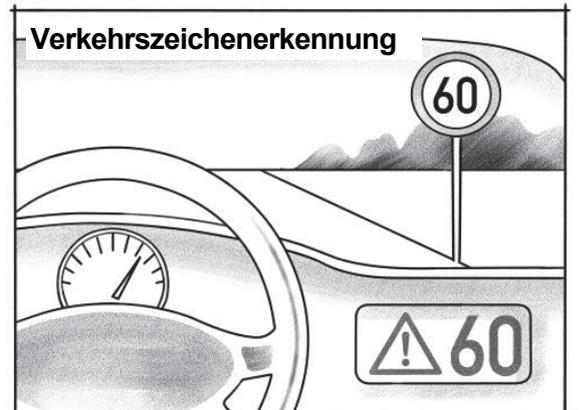
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

#### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

#### Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Signallampen in den Außenspiegeln warnen den Fahrer, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich neben oder seitlich hinter dem Fahrzeug befinden. Der Rückfahrassistent warnt den Fahrer beim rückwärts Ausparken, wenn sich Fahrzeuge seitlich nähern. Ein Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Sensoren in jedem Rad überwachen den Druck und warnen den Fahrer, wenn ein Reifen plötzlich Druck verliert. Ein Speedlimiter ist serienmäßig an Bord. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da das Fahrzeug nicht mit eingelegter Fahrstufe gestartet werden kann. Rückleuchten in den vorderen Türinnenverkleidungen weisen andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf offene Türen hin.

⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Das Pedal der Feststellbremse ist schlecht zugänglich im Fahrerfußraum angeordnet und im Notfall vom Beifahrer nicht zu erreichen.

## 1,5 Passive Sicherheit - Insassen

Der neue Prius schneidet bei den ADAC Crashtests sehr gut ab und erhält insgesamt die vollen fünf Sterne (Stand: 04/2016).

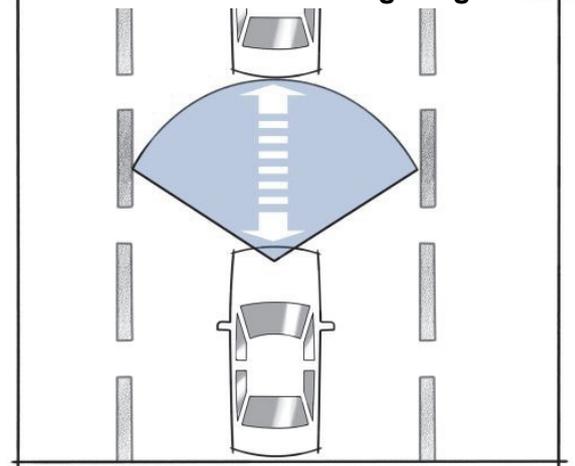
⊕ Für die Insassensicherheit erhält der Prius sehr gute 92 Prozent der möglichen Punkte. Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Für den Fahrer gibt es zusätzlich einen Knieairbag. Die Sicherheitsgurte sind vorn und hinten (nur Außensitze) mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Seatbelt-Reminder ermahnen auf den vorderen Plätzen akustisch und optisch, sich anzuschnallen. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt und ein Signal warnt, wenn ein Gurt abgeschnallt wird. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m optimalen Schutz. Im Falle eines Heckaufpralls bewegen sich die Kopfstützen nach vorn und oben, womit sie optimal wirken und das Risiko eines Schleudertraumas senken können. Im Fond reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,70 m. Auch hier befinden sich die Kopfstützen nahe am Kopf. Die stabilen Außentürgriffe ermöglichen nach einem Unfall das Aufbringen von hohen Zugkräften.

⊖ Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keinen definierten und gut zugänglichen Aufbewahrungsort, wodurch diese im Notfall schlecht erreichbar sein können. Das Pedal der Feststellbremse ist ungünstig im Fahrerfußraum positioniert, wodurch die Verletzungsgefahr steigt.

## 1,8 Kindersicherheit

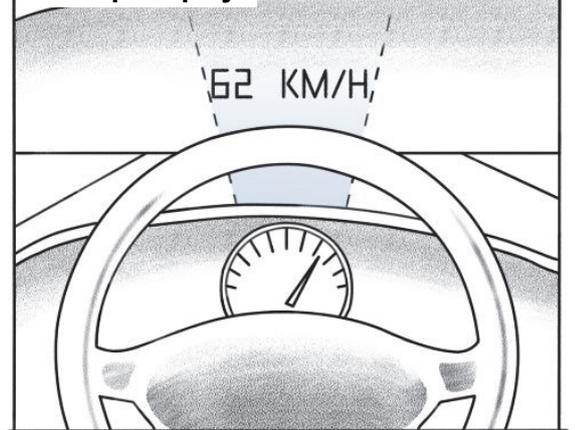
Der Prius weist eine gute Kindersicherheit auf. Allerdings lassen sich im Fond lediglich zwei Kindersitze nebeneinander montieren.

### 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.

**+** Bei den ADAC Crashtests erreicht der neue Prius bei der Kindersicherheit gute 82 Prozent der möglichen Punkte. Alle vier Fensterheber verfügen über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze unkompliziert und stabil unterbringen - entweder mit den Isofixhaltern samt Ankerhaken oder mit den Gurten. Die Gurtschlösser sind fest fixiert und die Abstände zwischen den Gurten und den Schließern groß. Die Gurtlängen reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen allerdings etwas ungünstig unter dem Polster. Hohe Kindersitze lassen sich nur bedingt verwenden, da diese an den C-Säulen anstehen können. Auf dem Beifahrersitz kann man auch rückwärtsgerichtete Kindersitze unterbringen, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist. Laut Bedienungsanleitung eignen sich der Beifahrer- und die äußeren Fondplätze zur Befestigung universaler Kindersitze aller Altersgruppen.

**-** Der Fondmittelpunkt ist laut Bedienungsanleitung für die Montage von Kindersitzen ungeeignet. Die Kontur des Mittelsitzes ist ohnehin nicht gut. Zudem liegen die Gurtranlenkpunkte ungünstig. Die Gurtschlösser der hinteren Plätze sind nicht verwechslungssicher. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren, auch von Kindern.

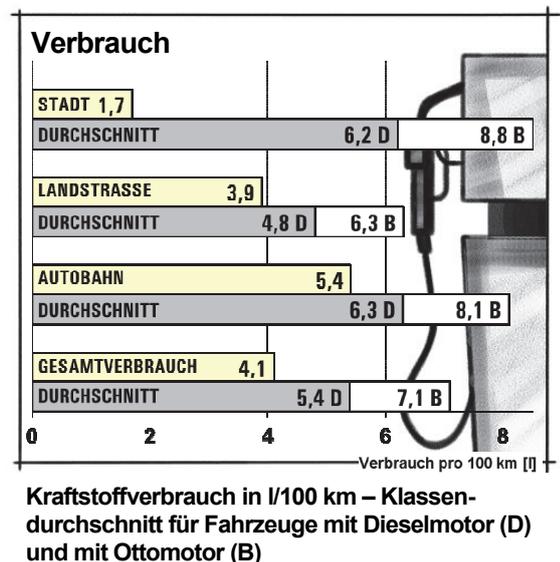
## 1,9 Fußgängerschutz

**+** Der Prius bietet einen guten Fußgängerschutz und erhält im aktuellen Crashtest gute 77 Prozent der möglichen Punkte. Die Vorderkante und die Motorhaube zeigen sich weitgehend entschärft, einzig die Unterkante der Windschutzscheibe und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

## 1,3 UMWELT/ECOTEST

### 1,5 Verbrauch/CO2\*

**+** Im ADAC EcoTest erreicht der neue Prius mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 113 g/km 45 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch dank des Hybrid-Systems bei sehr niedrigen 1,7 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 konsumiert der Prius 3,9 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile kaum mehr ausspielen, hier verbraucht der Toyota 5,4 l/100 km.



## 1,1 Schadstoffe

**+** Der neue Prius überzeugt auch im Schadstoffkapitel des EcoTest. Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering, wodurch der Toyota 49 von 50 möglichen Punkten in diesem Kapitel erreicht. Zusammen mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß kommt der neue Prius auf 94 Punkte, was den vollen fünf Sternen im ADAC-EcoTest entspricht.

---

## 3,4 AUTOKOSTEN

---

### 1,6 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des neuen Prius niedrig ausfällt, sind auch die Betriebskosten nicht hoch.

### 2,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ 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.

### 2,8 Wertstabilität\*

Dem neuen Prius wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

### 5,1 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der neue Toyota Prius ist in der getesteten Variante ab 32.150 Euro erhältlich - das ist für einen Wagen der unteren Mittelklasse sehr teuer. Immerhin ist die Serienausstattung mit den LED-Scheinwerfern, einem Navigationssystem und dem Toyota Safety Sense beim Executive sehr umfangreich. Klassenübliche Ausstattungsdetails wie Abbiegelicht und Seitenairbags hinten sind jedoch nicht erhältlich.

### 4,5 Fixkosten\*

Die Fixkosten fallen insgesamt aufgrund der Versicherung sehr hoch aus.

⊕ Die Kfz-Steuer schlägt lediglich mit 36 Euro pro Jahr zu Buche.

⊖ Der neue Prius ist bei der Versicherung insgesamt sehr ungünstig eingestuft (KH: 19; TK: 23; VK: 24).

### 3,4 Monatliche Gesamtkosten\*

In der Summe fallen die monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Während die niedrigen Betriebskosten einen positiven Beitrag leisten, treiben die Anschaffungs- und Fixkosten die monatliche Belastung nach oben.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 Hybrid	1.8 Plug-In Hybrid Life
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1798
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	142/3600	142/4000
0-100 km/h[s]	10,6	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	3,0 l S	2,1 l S
CO2 [g/km]	70	49
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/23	19/22/16
Steuer pro Jahr [Euro]	36	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	565	652
Preis [Euro]	28.150	36.550

### 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	90 kW (122 PS)
bei	5200 1/min
Maximales Drehmoment	142 Nm
bei	3600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,75/11,65 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>8,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>4,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>1,7/3,9/5,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	76 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>113 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68,6 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4480/1745/1490 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2080 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1420 kg/370 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>335 l/675 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	725 kg/725 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	<b>1045 km</b>
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	<b>76 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>54 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>118 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>362 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>610 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/23
Grundpreis	32.150 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 01.01.2016 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	Serie
Automatikgetriebe	Serie
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Totwinkelassistent	Serie
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	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	730 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasedach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,0**

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

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