



Toyota Prius 1.8 Hybrid Comfort

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

Die vierte Generation des Prius hat eine kleine Modellpflege erhalten, die sich aber weitgehend auf die Optik bezieht. Leicht zu erkennen ist dies an den neu gestalteten Scheinwerfern bzw. Rückleuchten sowie den modifizierten Stoßfängern. Im Innenraum sind die Änderungen ebenfalls deutlich sichtbar. So sind beispielsweise weiße Armaturen schwarzen gewichen, die Mittelkonsole wurde etwas umgestaltet und die neueste Version des Infotainmentsystems mit überarbeitetem Touchscreen hielt Einzug. Erfreulich: Zur Lautstärkenregelung und zum Durchscrollen durch die Menüs gibt es wieder gut bedienbare Drehregler am Touchdisplay.

Die Antriebseinheit des Prius besitzt nach wie vor eine Systemleistung von 90 kW/122 PS, für die Kraftübertragung sorgt ein stufenloses Planetengetriebe. Zwar reißt der Prius damit keine Bäume aus, kann im ADAC Ecotest aber sowohl mit einem niedrigen Verbrauch von 4,8 l/100 km als auch mit sauberen Abgasen überzeugen. Wird der Prius hingegen gefordert, arbeitet der Verbrennungsmotor stets mit hohen Drehzahlen und neigt zum Dröhnen, vor allem lange Autobahnetappen können damit zur Belastungsprobe werden – oder man muss sehr behutsam mit dem Gaspedal umgehen.

Ansonsten bietet der Prius einen ordentlichen Fahrkomfort, eine umfangreiche Ausstattung und ein hohes Sicherheitsniveau. Dank dem bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßigen Toyota Safety Sense, das u. a. ein Kollisionswarnsystem samt Personenerkennung mit autonomer Notbremsfunktion sowie einen Spurhalteassistenten beinhaltet, kann der Prius bei der aktiven Sicherheitsausstattung auftrumpfen. Günstig ist der Toyota allerdings nicht, für die mittlere Ausstattungsvariante muss man mindestens 31.690 Euro berappen. **Konkurrenten:** Hyundai IONIQ Hybrid.

- ⊕ **umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot vorn, niedriger Verbrauch**
- ⊖ **mäßiger Bremsweg, mäßige Sicht nach außen, ungünstig platzierte Feststellbremse, Beifahrersitz nicht höheneinstellbar**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,1
	Fahrspaß	4,3
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Die Karosserieverarbeitung und das Finish gehen weitgehend in Ordnung, schaut man aber genauer hin, dann lassen sich auch leichte Schwächen erkennen. So sind die Türrahmen mehrteilig, aber immerhin hat Toyota die Schweißverbindungen mit Abdeckungen und Klebefolie kaschiert. Die Motorhaube wird nicht mittels Dämpfer, sondern nur durch einen einfachen Haltestab offengehalten. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht

3,4 Alltagstauglichkeit

Im Prius können vier Personen bequem Platz nehmen, der schmale und harte Fondmittelsitz eignet sich allenfalls für Kurzstrecken. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine stabile Reling gibt es aber nicht. Mit einer Tankfüllung (43 l) sind auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 4,8 l/100 km Reichweiten von rund 895 km möglich.

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit nur 375 kg gering aus - das ist für vier Insassen samt Gepäck wenig. Mit dem Prius dürfen zwar Anhänger gezogen werden, die zulässige Anhängelast

3,1 Licht und Sicht

Die Karosserieübersichtlichkeit ist akzeptabel. Während sich das vordere Fahrzeugende vollständig dem Blick des Fahrers entzieht, kann das schräge Heck dank der Querstrebe und der darunter befindlichen Scheibe gut abgeschätzt werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Prius nur befriedigend ab. Vor allem die massiven C-Säulen beeinträchtigen den Blick nach schräg hinten stark. Zudem stört 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.



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

so schnell. Auch am restlichen Unterboden gibt es aerodynamische Optimierungen.

Das Interieur präsentiert sich akkurat verarbeitet, die Materialqualität ist allerdings nicht durchgehend überzeugend. Lackierte Oberflächen und Alu-Applikationen werten den Innenraum zwar optisch auf, dies kann aber nicht über die weitgehend harten und kratzempfindlichen Kunststoffe hinwegtäuschen. Immerhin: Die A-Säulen sind mit Stoff überzogen.

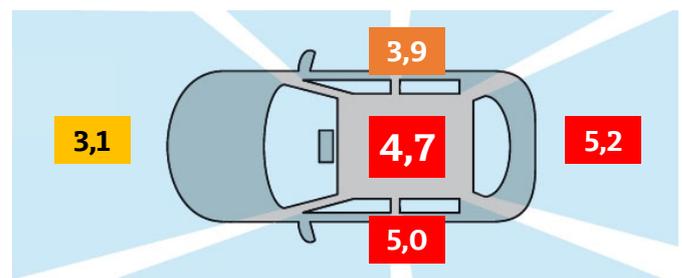
liegt aber niedrig. Sie beträgt sowohl bei gebremsten als auch bei ungebremsten Anhängern nur 725 kg. Die zulässige Stützlast liegt bei 60 kg, was für den Transport zweier schweren E-Bikes mittels Heckträger zu wenig sein kann.

Für den Fall einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unwirksam erweisen kann. Immerhin sind zum Räderwechsel Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord. Der Wendekreis fällt mit 11,9 m recht groß aus.

⊕ Der Prius ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Sie sorgen für eine homogene Ausleuchtung und gefallen durch die

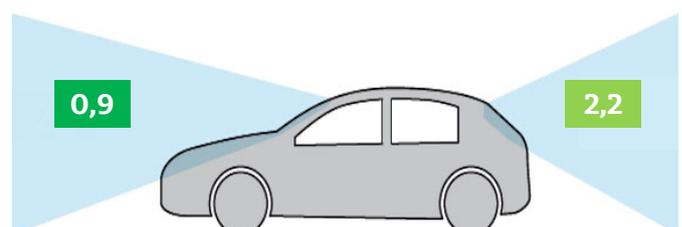
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



tageslichtähnliche Lichtfarbe. Das Fernlicht wird automatisch auf- und abgeblendet (Serie). Bei wiederum störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab. Zumindest der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich. Beim Rangieren erhält man durch die bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßige Rückfahrkamera

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Prius ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Sinnvoll: Zugunsten des Diebstahlschutzes lässt sich das System im Menü deaktivieren, wodurch ein unbefugtes Öffnen und Starten mittels eines simplen Funkverlängerers nicht möglich ist (siehe www.adac.de/keyless). Insgesamt steigt man beim Prius zufriedenstellend ein und aus. Positiv fallen die großen Türausschnitte sowie die niedrig

Unterstützung. Gegen Aufpreis sind Parksensoren vorn und hinten sowie ein Einparkassistent erhältlich.

⊖ Weder eine Scheinwerferreinigungsanlage noch Abbiege- und Kurvenlicht sind für den Prius erhältlich. Die Heckscheibe verfügt zwar über einen Wischer, dessen Wirkungsbereich ist aber zu klein.

2,8 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung passen 335 l in den Kofferraum. Baut man die Abdeckung aus (ein passendes Ablagefach findet man unter dem Kofferraumboden) und belädt das Abteil bis unter das Dach, lassen sich 505 Liter verstauen. Dann können bis zu neun Getränkekisten gestapelt werden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen finden bis zur Fensterkante gemessen 675 l Platz (aus Sicherheitsgründen empfohlen). Das gesamte Volumen bis unter das Dach beträgt 1.180 l.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine recht große Ladeöffnung frei. Die Heckklappe schwingt weit auf, Personen bis zu einer Größe von rund zwei Metern können aufrecht darunter stehen. Die Ladekante befindet sich 70 Zentimeter über der Fahrbahn und elf Zentimeter über dem Ladeboden.

⊖ Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen bleibt eine Stufe am Boden, die das Verschieben des Gepäcks erschwert.

3,0 Kofferraum-Variabilität

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

positionierten Schweller auf. Nicht ideal für einen komfortablen Ein- und Ausstieg sind die niedrig angeordneten Sitze (Sitzfläche 40 cm über der Straße). In den Fond gelangt man ebenfalls recht ordentlich, allerdings stören hier die niedrige Sitzbank und die flach abfallende Dachlinie beim Ein- und Aussteigen. Immerhin: Der Mitteltunnel ist niedrig und stört damit kaum beim Durchrutschen, zudem gibt es über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel.



Mit 335 l Volumen bietet der Kofferraum deutlich mehr Platz als bei der Plug-In-Version (200 l)

Der schmale und niedrige Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

⊖ Im Kofferraum fehlen praktische Ablagefächer zum Verstauen kleinerer Utensilien. Zur Ladungssicherung gibt es immerhin Befestigungsösen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

2,9 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Das Cockpit des Prius präsentiert sich im futuristischen Design. Die digitale Instrumentenanzeige ist in der Mitte des Armaturenbretts angeordnet und liefert dank zweier 4,2-Zoll großer Farbdisplays eine Vielzahl an Informationen. Anstatt eines Drehzahlmessers gibt es eine Leistungsanzeige, anhand der man ablesen kann, wie viel Energie man gerade vom Antriebsstrang abrufte.

Darüber hinaus bündelt Toyota zahlreiche Funktionen im Multimedia-System Toyota Touch, das über ein großes berührungsempfindliches Display bedient werden kann. Lobenswert: Das neue System verfügt wieder über Drehregler - einen zur Lautstärkeneinstellung und einen zum Durchscrollen durch die Menüs oder zum Zoomen. Ansonsten wird das System am Touchdisplay durch Tippen und Wischen wie ein Smartphone gesteuert, die Bedienung der Schaltflächen erfordert jedoch eine zielgenaue Betätigung. Was aber stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens und muss sich mühsam durch das Menü im Kombiinstrument hangeln. Das Klimabedienteil ist etwas tief verbaut, aber übersichtlich gestaltet.

⊕ Sehr umfangreich fallen die Bordcomputerfunktionen aus. Es können unterschiedlichste Verbrauchstatistiken im Multi-Info-Display abgerufen werden. Man kann sich sogar die tagesgenaue Verbrauchshistorie des letzten Monats anzeigen

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimediaangebot im Prius ist umfangreich. Die Comfort-Ausstattung bietet bereits DAB-Radio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und ein kabelloses Smartphoneladegerät. Zudem gehören das Navigationssystem Toyota Touch&Go samt zahlreichen Apps und Echtzeitverkehrsmeldungen (drei Jahre kostenlos) zum

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen. Das Raumgefühl ist prinzipiell gut, wird aber durch den voluminösen Mitteltunnel,

lassen.

Komfortfunktionen wie Licht-, Fernlicht- und Regensensor sowie elektrische Fensterheber mit Antipp-Automatik gehören zum Serienumfang.

⊖ Es fehlen teilweise wichtige Anzeigen wie eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Fußfeststellbremse ist sehr ungünstig links im Fußraum angeordnet.



Während die Verarbeitungsqualität des Innenraums in Ordnung geht, kann das Bediensystem nicht richtig überzeugen. Viele Menüs sind zu verschachtelt und kompliziert, nicht in jedem Fall ist klar, was gemeint ist.

Serienumfang. Das System umfasst auch einen WLAN-Hotspot. Für die Musikwiedergabe sorgt ebenfalls serienmäßig ein JBL-Soundsystem.

⊖ Apple Carplay oder Android Auto zum Koppeln des Smartphones sind nicht erhältlich.

die flach verlaufenden A-Säulen und die hohe Seitenlinie etwas geschmälert.

3,5 Raumangebot hinten

Im Fond sind die Platzverhältnisse nicht ganz so großzügig bemessen wie vorn. Die nach hinten stark abfallende Dachlinie beschränkt den Platz auf 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. Das Raumempfinden ist aufgrund der niedrigen Dachlinie, der ansteigenden Seitenlinie und der schmalen Seitenfenster nicht sonderlich gut.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Prius ist zufriedenstellend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzelehnen sind asymmetrisch geteilt klappbar - weitere Sitzvarianten sind allerdings nicht erhältlich.

Die Ablagenanzahl und -größe gehen in Ordnung. Vorn gibt es ein Staufach zwischen den Sitzen und Becherhalter. Die Türfächer fallen aber etwas klein aus. Das Handschuhfach ist sehr



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

klein geraten und ist bereits mit der Bedienungsanleitung weitgehend ausgefüllt. Im Fond findet man Lehnentaschen sowie Becherhalter in der Mittelarmlehne vor.

2,9 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, der Prius federt insgesamt komfortabel ab. Vor allem Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden ordentlich geschluckt und dringen nur gut gedämpft zu den Insassen durch. Insgesamt bietet der

Toyota in allen Geschwindigkeitsbereichen einen recht guten Federungskomfort, wenn auch die Stuckerneigung bei entsprechender Anregung den guten Gesamteindruck etwas trübt.

3,2 Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe verstellbar und besitzt eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Lehnen sind vorn hoch, dürften im Schulterbereich aber etwas stärker konturiert sein. Die Sitzflächen fallen zwar etwas kurz aus, zeigen sich aber zufriedenstellend geformt. Die Sitzposition geht insgesamt in Ordnung. Das Pedal der Fußfeststellbremse ist im Fußraum mittig zwischen dem Bremspedal und der Fußablage

angeordnet und steht u. U. im Weg.

Hinten sitzt man auf einer typischen Rücksitzbank, das heißt außen auf nur leicht konturierten Sitzen und in der Mitte unbequem. Die Oberschenkel liegen aber akzeptabel auf.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen.

3,3 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel liegt bei zufriedenstellenden 69,2 dB(A). 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 (bis max. 50 km/h) ist das Innengeräusch sehr niedrig.

⊖ Fordert man den Verbrennungsmotor, beispielsweise auf der Autobahn oder durch starkes Beschleunigen, lässt ihn das stufenlose Planetengetriebe 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. Zudem neigt der Motor unter Last bei hohen Drehzahlen zum Dröhnen.

2,6 Klimatisierung

⊕ Der Prius ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Besonderheit der Klimaautomatik ist das S-Flow-System, das eine automatische Passagierererkennung 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. Eine Sitzheizung vorn findet man in der Comfort-Ausstattung serienmäßig an Bord. Die hinteren Scheiben sind zum Schutz vor Sonneneinstrahlung in allen Ausstattungsvarianten getönt.

⊖ Die Stärke des Luftstroms der einzelnen Luftdüsen kann nicht unabhängig von der Richtung geregelt werden.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der Hybridantrieb des Prius besitzt eine Systemleistung von 90 kW/122 PS. Der 1,8 Liter große Benzinmotor stellt 98 PS und der Elektromotor 53 kW zur Verfügung.

Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) schließt der Prius nach zufriedenstellenden 7,4 s ab.

⊕ Besonders hervorzuheben ist das Ansprechverhalten aus dem Stand oder wenn das Fahrzeug leicht rollt. Der Gasbefehl wird dank dem Elektromotor quasi verzögerungsfrei an die Antriebsräder weitergegeben - schnelles Einfädeln in den fließenden Verkehr funktioniert somit komfortabel und sicher. Um von Tempo 15 auf 30 zu beschleunigen braucht der Prius lediglich 1,4 Sekunden.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Verbrennungsmotor überträgt bei moderaten Drehzahlen kaum Vibrationen bis in den Innenraum. Auch akustisch fällt der Motor dann nur wenig auf. Fordert man den Benziner, sodass er mit hohen Drehzahlen arbeiten muss, sind Vibrationen etwas deutlicher am Lenkrad spürbar. Im rein elektrischen Betrieb ist bis auf ein leises Summen nichts weiter zu vernehmen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten schiebt der Toyota dank seinen beiden Antrieben akzeptabel an.

⊖ Die Leistungsentfaltung ist aber bei höheren Geschwindigkeiten mäßig, wenn der zusätzliche Schub durch

den Elektromotor nicht mehr so deutlich zum Tragen kommt. Der frei saugende Benzinmotor arbeitet im Atkinson-Zyklus. Durch diese Technik steigt zwar die Effizienz, das Drehmoment solcher Motoren ist aber niedriger als das konventioneller Otto-Motoren. Das stufenlose Automatikgetriebe wählt dementsprechend oft hohe Drehzahlen, um die geforderte Leistung liefern zu können. Das alles fühlt sich zäh und wenig souverän an. Die hohen Touren quittiert der Motor mit lautem Aufheulen bzw. Dröhnen, das auf langen Autobahnetappen als störend wahrgenommen wird.

1,8 Schaltung/Getriebe

Der Wählhebel des stufenlosen Planetengetriebes ist in seiner Funktion nicht sofort 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 die B-Stufe 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 getrimmt. Im EV-Modus ist bei ausreichend geladener Batterie rein elektrisches Fahren rund 1,5 km weit und bis 50 km/h

möglich, dann muss der Verbrenner wieder mithelfen. Das stufenlose Getriebe wählt für jeden Geschwindigkeitsbereich die ideale Übersetzung. So kann der Motor meist im optimalen Wirkbereich arbeiten. Beim Ändern der Fahrtrichtung 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.

An Steigungen hilft die Berganfahrhilfe beim Losfahren, indem sie das Fahrzeug für kurze Zeit am Zurückrollen hindert.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist insgesamt zufriedenstellend. Plötzliche Lenkimpulse werden zunächst in Karosserieneigung gewandelt, bevor der Toyota am Heck leicht nachschwingt. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) jedoch früh und effektiv, wodurch das Fahrzeug stabilisiert wird. Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen haben wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität.

Im ADAC Ausweichtest präsentiert sich der Prius zwar nicht sonderlich agil, lässt sich aber sicher durch den Parcours

manövrieren. Erreicht man den Grenzbereich, schiebt der Toyota über die Vorderräder: Doch auch in diesem Fall greift das VSC zuverlässig ein und bremst das Fahrzeug entsprechend ab, dass es mühelos in die Ursprungsgasse manövriert werden kann. Der Grenzbereich liegt insgesamt aber nicht sehr hoch. Lupft man das Gaspedal in einer Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Toyota leicht mit dem Heck nach außen, doch auch dann ist im Bedarfsfall das VSC zur Stelle. Eine Schleudergefahr besteht nicht.

2,9 Lenkung

Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten ist das Lenkgefühl um die Mittellage wenig ausgeprägt und die Lenkung stellt auch nicht vollständig 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

punktet mit einer ordentlichen Präzision, wenn auch die Zielgenauigkeit durch die Aufbaubewegungen etwas beeinflusst wird.

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.

3,8 Bremse

Das Bremssystem des Prius nutzt bei leichtem Verzögern die Bremswirkung des Generators. Dabei wird Energie zurückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Für lange Bergabfahrten gibt es einen speziellen Berggang (B-Stufe) mit erhöhter Bremswirkung durch Elektro- und Benzinmotor. Bei den Messungen erzielt der Prius ein mäßiges Ergebnis. Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis

zum Stillstand 38,7 m. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach.

Die Dosierbarkeit ist nicht ideal. Ein gleichmäßiges Bremsen ist nur mit viel Feingefühl möglich, da der Übergang von elektrischer (Rekuperation) zu mechanischer Bremsung etwas inhomogen ist.

2,0 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 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 Spurhalteassistenten mit Lenkeingriff, einen Fernlichtassistenten sowie 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 Verzögerungspotenzial 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. Der Abstandstempomat kann auf Knopfdruck auch auf eine normale Geschwindigkeitsregelung (ohne adaptive Abstandsregelung) reduziert werden. Zum Serienumfang gehören zudem eine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren sowie ein Head-Up-Display.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Der 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 mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,95 m, im Fond bis 1,70 m optimalen Schutz.

⊖ 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, sodass eine erhöhte Verletzungsgefahr besteht.

2,8 Kindersicherheit

Bei den ADAC Crashtests erreicht der Prius bei der Kindersicherheit gute 82 Prozent der möglichen Punkte. Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitze zufriedenstellend unterbringen. Sie sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet, was eine sehr

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

schnelle und unkomplizierte Befestigung von Kindersitzen ermöglicht. Zudem haben sie eine i-Size-Freigabe. Mit den Gurten klappt das Fixieren von Kindersitzen dagegen nicht optimal, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig sind und somit eine stabile Befestigung kaum möglich ist. Verwendet man Kindersitze mit einer Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben.

Auf dem Beifahrersitz kann man auch rückwärtsgerichtete Kindersitze unterbringen, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist. Das Befestigen von Kindersitzen mit dem Gurtsystem funktioniert problemlos, es fehlt aber eine Isofix-Befestigung - diese ist auch nicht optional erhältlich.

⊖ Der Fondmittelplatz ist laut Bedienungsanleitung für die Montage von Kindersitzen ungeeignet. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren, leider auch von Kindern.

2,8 Fußgängerschutz

⊕ Der Prius bietet einen guten Fußgängerschutz und erhält im aktuellen Crashtest 77 Prozent der möglichen Punkte. Ein Fußgänger-Notbremssystem ist in allen Ausstattungen serienmäßig verbaut.

1,6 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO₂

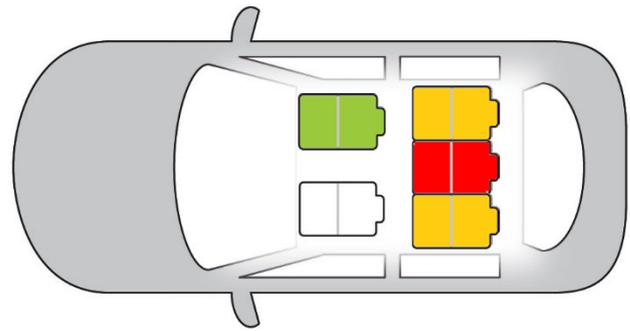
⊕ Im ADAC Ecotest erreicht der Prius Hybrid mit einer CO₂-Bilanz von 133 g/km 39 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch bei 3,8 l und auf der Landstraße bei 4,4 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile kaum mehr ausspielen, hier verbraucht der Toyota 6,4 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Prius überzeugt auch im Schadstoffkapitel des Ecotest. Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering, wodurch der Toyota die vollen 50 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Zusammen mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß kommt der Prius auf 89 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC-Ecotest entspricht.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Im rein elektrischen Betrieb bei niedrigen Geschwindigkeiten weist kein künstliches Geräusch auf das fast lautlose Fahrzeug hin.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	4,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten des Prius liegen auf niedrigem Niveau. In die Werkstatt muss der Toyota alle zwölf Monate. Die kleine Inspektion ist alle 15.000, die große alle 30.000 km fällig.

Die Fixkosten liegen absolut gesehen noch im günstigen Rahmen. Die Kfz-Steuer fällt gering aus (54 Euro pro Jahr), die Versicherungseinstufungen liegen im zufriedenstellenden Bereich. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000

km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch, auf den Hybridantrieb besteht eine fünfjährige Garantie.

Mit 31.690 Euro ist der Prius Comfort allerdings nicht besonders günstig. Immerhin rollt er dafür mit einer recht umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung vom Band.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Prius 1.8 Hybrid	Prius 1.8 Plug-In Hybrid
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1798
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	142/3600	142/3600
0-100 km/h [s]	13,1	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	162
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/25	19/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	36	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	28.450	37.200

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-TEMP (WLTP)	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	90 kW/122 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	142 Nm bei 3.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	4,5/3,7 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	104/84 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/45 R 17/-
Länge/Breite/Höhe	4.540/1.760/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	1.450/340 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	501/1.633 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/725 kg
Stützlast/Dachlast	60/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km / 5 Jahre/100.000 km auf Hybridantrieb/12 Jahre
Produktion	Japan, Tsutsumi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,7 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R17 87W
Reifenmarke Testwagen	Toyo Nano Energy R41
Wendekreis links/rechts	11,9/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	4,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,8/4,4/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	113 g/km (WTW* 133 g/km)
Reichweite	895 km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.415/375 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	335/675/1.180 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	104 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	344 Euro
Monatliche Gesamtkosten	629 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	54 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/25		
Basispreis Prius 1.8 Hybrid Comfort	31.690 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.449 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvelicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	950 Euro°
Parklenkassistent	950 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	3,1
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	3,8
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,0
Bedienung	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	1,6
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	2,1
Federung	2,6	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,6		

Stand: August 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand