

	PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)-Motor
	54.580 €
	164 kW/223 PS
	841 km
	7,6 kWh + 3,2 l pro 100 km



Toyota Prius 2.0 Plug-In Hybrid Advanced

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse

Toyota hat mit dem Prius über viele Jahre inzwischen ein erstaunliches Durchhaltevermögen bewiesen. In der Anfangszeit haben sie trotz überschaubarer Nachfrage an diesem Effizienzmodell festgehalten und den Prius stets weiterentwickelt. Mit der Zeit hat sich ein respektabler Erfolg eingestellt. Aber selbst als alle Welt nach SUVs fragte, setzten die Japaner weiterhin auf das möglichst windschnittige flache Design und bieten inzwischen die fünfte Generation des Spritsparmodells an. Sie ist nach wie vor auf Effizienz ausgerichtet und aktuell nur als Plug-in-Hybrid erhältlich. Das Gesamtpaket macht durchaus Sinn, denn dank der flachen Bauweise geht der Prius mit Benzin wie mit Strom sehr sparsam um. So kann man auf eine kleinere Batterie setzen und dennoch eine respektable rein elektrische Reichweite von rund 60 km erzielen. Die kleinere Batterie bringt weniger Fahrzeuggewicht mit sich - nur 1,6 t sind für einen Plug-in-Hybriden in der Mittelklasse ein niedriger Wert. Das geringere Gewicht hilft wiederum beim Spritsparen. So ergibt sich ein günstiger Verbrauch von 3,2 l und 7,6 kWh pro 100 km im ADAC Verbrauchstest, wenn man mit voller Batterie startet und eine Strecke von 150 km zurücklegt. Selbst mit leerer Batterie braucht der Prius kaum mehr als 5 l/100 km. Bei Bedarf ist das Antriebssystem durchaus potent - die Systemleistung liegt bei 223 PS und beschleunigt den flachen Japaner in unter sieben Sekunden aus dem Stillstand auf 100 km/h. Das Fahrwerk wird auch dynamischen Fahransprüchen gerecht, sicher ausgelegt ist es sowieso. Im Komfortbereich kann die Federung zumindest Standardansprüche zufriedenstellen. Der aktuelle Prius ist ausgesprochen effizient und insgesamt sparsam, unter den Plug-in-Hybriden wird man aktuell kaum ein besseres Modell finden. Ganz ohne Kompromisse geht es aber nicht: Die sehr schrägen Dachsäulen wirken sich nachteilig auf die Rundumsicht aus. Sehr große Menschen nehmen lieber vorn Platz. Auch der Preis ist mit über 50.000 Euro stattlich, dafür die Ausstattung umfassend.

- ✓ **effizienter Antrieb, agiles Fahrwerk mit gutem Komfort, umfassende Sicherheits- und Komfortausstattung, lange Garantien möglich**
- ✗ **Schwächen bei Bedienung und Ergonomie, keine Anhängelast, geringe Ladeleistung, hoher Preis**

ADAC Urteil

- 2,4** Autotest
- 2,6** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 3,2** Familie
- 3,6** Stadtverkehr
- 3,3** Senioren
- 2,8** Langstrecke
- 3,3** Transport
- 2,4** Fahrspaß
- 2,5** Preis/Leistung

Konkurrenten

als PHEV: keine



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

3,0 Karosserie	03	2,6 Fahreigenschaften	08
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	08
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	08
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	2,1 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
2,8 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,0 Umwelt	10
Multimedia	06	Verbrauch	10
Raumangebot vorn	06	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	06		
Innenraum-Variabilität	07	2,6 Autokosten	11
		Monatliche Gesamtkosten	11
2,8 Komfort	07	Motorvarianten	12
Federung	07	Fahrzeugdaten	13
Sitze	07	Bilder	14
Innengeräusch	07		
Klimatisierung	07		
1,8 Antrieb	08		
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

3,0 Karosserie

3,5 Verarbeitung

Die Karosserie des Prius ist in weiten Teilen ordentlich und routiniert verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen angemessen schmal. Hauptsächlich an den Materialien im Innenraum mag man erkennen, dass Toyota nichts zu verschenken hat. So ist etwa im Kofferraum recht dünner Filz verbaut, insbesondere an den Seiten - jedoch ist gerade dort überhaupt ein Überzug über dem Kunststoff bei asiatischen Marken keine Selbstverständlichkeit. Im Fahrgastraum scheppert nichts, die Materialien sind jedoch teilweise wenig edel. Es dominieren harte Kunststoffe. Allein auf der Oberseite des Armaturenbretts und der vorderen Türverkleidungen ertasten die Fingerkuppen geschäumten Kunststoff. Klavierlackflächen und zahlreiche Umrandungen in Metalloptik sorgen dafür, dass das Interieur insgesamt durchaus ansehnlich wirkt. Der Unterboden zeigt sich in weiten Teilen verkleidet, präsentiert sich aber keinesfalls so strömungsoptimiert wie das Blechkleid darüber. Vor allem an den Seiten, in der Mitte im Bereich der Abgasführung und im hinteren Fahrwerksbereich verschenkt der Prius Potential für eine noch bessere Luftführung. Außerdem wird die - immerhin leichte - Haube nur durch einen Haltestab offengehalten. Zu einem Preis von über 50.000 Euro bleibt zu hoffen, dass der Prius zumindest wirklich langlebig ist - was die Vorgänger bisher bewiesen haben.

3,4 Alltagstauglichkeit

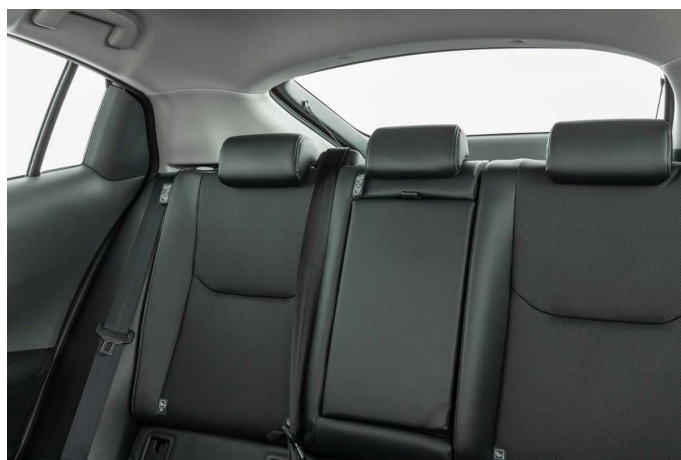
Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des aktuellen Prius im ADAC Verbrauchstest bei 60 km - damit kommt man kürzere Strecken im Alltag ganz ohne Benzin aus. Toyota gibt in den technischen Daten üppige 86 km elektrische Reichweite (WLTP) an, die nur unter günstigen Temperaturen und mit gemächlichem Tempo erreicht werden können. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 40-l-Tankfüllung etwa 780 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert rund dreieinhalb Stunden bei 3,3 kW - der Prius Plug-In kann leider nur einphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 11,7 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Ein Ladekabel für Schuko-Steckdosen und eines mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 393 kg - das ist relativ wenig für ein Fahrzeug mit fünf Sitzplätzen und reicht gerade so für vier Erwachsene samt etwas Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine praktische Dachreling gibt es für den Prius aber nicht. Der Wendekreis liegt bei 11,5 m. Mit einer Breite von 2,09 m (inkl. Außenspiegel) ist der Prius noch moderat unterwegs, manche Konkurrenten sind breiter. Für enge Baustellen und Innenstädte geht die Breite noch in Ordnung, gerade in der Stadt auf Parkplatzsuche ist die Fahrzeuglänge von rund 4,60 m nicht mehr so praktisch. Toyota stattet seinen Plug-in-Hybriden serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus.

✗ Dagegen sind ein Reserverad, Werkzeug und Wagenheber nicht im Fahrzeug verfügbar. Eine Anhängerkupplung ist für den Prius nicht lieferbar, Anhängelasten oder eine Stützlast von Toyota nicht freigegeben.

2,9 Licht und Sicht

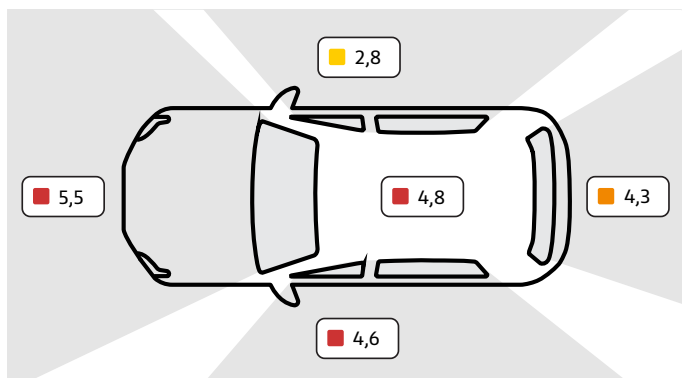
Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten passabel, nach vorn nur mäßig abschätzen - das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Zudem stehen sowohl die Front- als auch die Heckscheibe sehr schräg. Immerhin lassen sich niedrige Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss schwerer. Die serienmäßigen Parksensoren und die 360-Grad-Kamera sind daher beim Rangieren sehr hilfreich. Darüber hinaus bietet der Prius in der höchsten Ausstattungslinie die Funktion des Remote-Parking, also ferngesteuertes Einparken. Die Scheinwerfer sind in LED-Technik als Linsensystem ausgeführt und bieten eine gute Fahrbahnausleuchtung. Allerdings müssen sie ohne Abbiege- oder Kurvenlicht sowie ohne Reinigungsanlage auskommen. Ein dynamischer Fernlichtassistent sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sind aber an Bord. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.



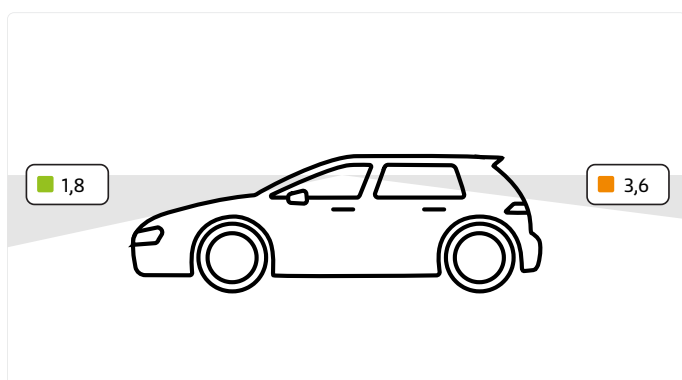
Um die Übersichtlichkeit der Prius-Karosserie ist es nicht gut bestellt. Die sehr schrägen Dachsäulen vorn und hinten schränken den Blick nach draußen ein. Der hohe Heckabschluss tut sein übriges, die Rückfahrkamera ist essentiell.

✓ Die rückwärtige Kamera verfügt über eine Waschdüse. Der Innenspiegel kann auf eine digitale Anzeige umgeschaltet werden, um bei verschmutzter Heckscheibe oder Beladung bis unter das Dach weiterhin den rückwärtigen Verkehr im Blick zu haben.

✗ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Prius lediglich ein ausreichend bis mangelhaftes Ergebnis. Besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht ein. Aber auch die schrägen A-Säulen sind für den Blick nach vorn links und rechts eine Herausforderung und behindern die Sicht beim Abbiegen. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,5 Ein-/Ausstieg

Beim Ein- und Ausstieg zollt man der aerodynamischen und flachen Form des Prius Tribut. Die Sitzhöhe ist mit 40 cm (gemessen in der tiefsten Sitzposition über der Straße) recht niedrig, zudem steht die A-Säule sehr schräg und die Dachlinie verläuft flach. Darüber hinaus ragt das Armaturenbrett deutlich in die Einstiegsöffnung, was vor allem Personen mit langem Oberschenkel beim Einstieg behindern kann. Immerhin: Der Prius fährt den Sitz auf Wunsch elektrisch in eine günstige Einstiegsposition. In der zweiten Sitzreihe wird das Ein- und Aussteigen durch die abfallende Dachlinie und den beengten Fußraum eingeschränkt. Der Prius verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem, allerdings gibt es an den Türen der zweiten Sitzreihe keine Sensorflächen zum Öffnen und Verriegeln. Ein Öffnen und Verriegeln über Annäherung bzw. Entfernen vom Fahrzeug ist darüber hinaus nicht möglich. Positiv: An der Heckklappe befindet sich zusätzlich zur Schließ-Taste auch eine Taste, um den Prius nach dem Schließen der Kofferraumklappe zu verriegeln. Darüber hinaus bietet der Prius allen vier äußeren Sitzplätzen einen Haltegriff am Dach.

✗ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,2 Kofferraum-Volumen

Die aerodynamisch optimierte Karosserie fordert auch beim Ladevolumen ihren Tribut - das Ladevolumen fällt für eine Mittelklasse-Limousine nur mäßig aus. Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil lediglich 275 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 390 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 675 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.120 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden befinden sich weitere 10 l Stauvolumen.



Der Toyota bietet 275 l bis maximal 1.120 l Kofferraumvolumen.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Prius ist serienmäßig mit einer elektrisch betätigten Heckklappe ausgestattet. So lässt sich die Öffnungshöhe nach Bedarf begrenzen - andererseits brauchen erst Menschen über zwei Meter Größe auf ihren Kopf achten, weil die Klappe weit genug öffnet. Die Ladekante liegt mit 74 cm gerade noch in passabler Höhe über der Straße. Die Bordwand innen hat eine Höhe von rund sieben Zentimetern, was spätestens beim Ausladen auffällt, wenn schweres Gepäck über diese Stufe gehoben werden muss. Einen höhenverstellbaren Ladeboden hat der Japaner nicht zu bieten. Insgesamt ist der Kofferraum ordentlich nutzbar und hat ein praktisches Format.

✓ Die Kofferraumabdeckung ist faltbar und lässt sich somit leicht im Laderaum verstauen. Die Ladefläche ist bei umgeklappten Rücksitzen nahezu eben, sie steigt nur minimal an. Die 230-V-Steckdose im Ladeabteil ist sogar Serie.

✗ Am Heckklappenschloss fehlt eine schützende Kunststoffummantelung, welche einen ungewollten Kopfkontakt weniger schmerzhaft machen könnte. Der Kofferraum wird nur einseitig durch eine schwache Leuchte ausgeleuchtet.



Die elektrische Heckklappe öffnet weit und gibt eine große Öffnung frei. Die Höhe der Ladekante beträgt 74 cm, innen liegt die Stufe bei 7

2,8 Innenraum

2,9 Bedienung

Beim Blick auf das Cockpit des Toyota Prius fällt vor allem das weit oben platzierte Kombiinstrument auf. Leider passt die Anordnung nicht für jede Fahrerstatur, da manche Personen das Lenkrad für einwandfreie Sicht auf das Kombiinstrument ungewohnt weit nach unten stellen müssen und auf diese Weise mit den Beinen an das Volant stoßen - besonders beim Bremsen nicht ideal. Ob das Cockpit ergonomisch passt, sollte man deshalb zuvor testen. Die weitere Bedienung des Prius gelingt recht gut, offenbart aber im Detail deutliche Schwächen. Ein Teil der Funktionen wird über den 12,3 Zoll großen und gut erreichbaren Touchscreen gesteuert. Die Navigation durch die Benutzeroberfläche wird durch Schnellwahltasten für Hauptfunktionen am Displayrand erleichtert. Allerdings: Ist Apple CarPlay/Android Auto aktiviert, wird das Display vollständig ausgefüllt und man kommt nicht über eine Schaltfläche auf der ersten Bedienebene auf die gewohnte Oberfläche des Toyota-Bediensystems zurück. Positiv hingegen: Der Japaner verfügt über eine separate Klimabedieneinheit mit haptischen Tasten und Reglern und auch die wichtigsten Funktionen für

cm.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt klappen, bietet aber keine Durchlademöglichkeit. Das Klappen der Rückenlehne gelingt mühelos, kann aber nur von der Rückbank aus bedient werden - im Kofferraum gibt es keine zusätzlichen Hebel. Positiv: Die Kopfstützen müssen zum Klappen nicht demontiert werden. Die Ablagemöglichkeiten im Kofferraum sind limitiert: Es gibt nur auf der linken Seite ein offenes Fach. Taschenhaken oder gar ein Transport- oder Schienensystem sucht man sowohl in der Serienausstattung als auch in der Aufpreisliste vergebens.

den Hybrid-Antrieb lassen sich mittels Tasten in der Mittelkonsole bedienen.

✗ Viele Fahrfunktionen müssen jedoch äußerst umständlich über Lenkradtasten im Bordcomputer-Menü konfiguriert werden. Hier trifft ein verschachteltes Menü mit kryptischen Abkürzungen (PKSB, RSA, PCS, PDA), kruden Übersetzungen (Messgeräte-Einstellungen, Dienstprogramm, Fahren unmöglich) und Engschrift, auf ein zu kleines Display. Komplexe Einstellungen wie die Feinjustierung des ACC vorzunehmen, ist eine echte Herausforderung. Schön, dass es viele Individualisierungsmöglichkeiten gibt - jetzt müsste man sie nur noch ergonomisch sinnvoll einstellen können, z.B. über den großen Infotainment-Monitor. Die haptischen Tasten sind teils willkürlich im Interieur verteilt: Die Fernlichtautomatik befindet sich losgelöst von den restlichen Lichtfunktionen unten an der Instrumententafel - direkt neben der Taste für die Lenkradheizung, die dort ebenfalls verloren wirkt. Die Tasten für den Trip-Reset und die 360°-Kameraansicht befinden sich rechts vom Lenkrad und werden teilweise von diesem verdeckt. Darüber hinaus wirkt das Multifunktionslenkrad mit seinen 15 Tasten für viele Nutzer überladen.



Der Prius bringt eigene Tasten für Klimatisierung und Hybrideinstellungen mit - heutzutage eine Seltenheit, aber ergonomisch sinnvoll. Wenig sinnvoll dagegen die Aufteilung der Einstellungen in Infotainmentsystem und Bordcomputer, denn die Bedienung über die Lenkradtasten ist arg umständlich.

1,5 Multimedia

✓ Der Prius Advanced ist serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Das Standard-Soundsystem mit sechs Lautsprechern kann mit gutem Klang überzeugen. Ebenso Serie sind immerhin sechs USB-C-Anschlüsse; je zwei vorn und hinten sowie im Ablagefach in der Mittelkonsole. Zudem gibt es eine gut erreichbare induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Heutzutage nicht mehr selbstverständlich: Es gibt noch einen 12-V-Anschluss vorn. Das Infotainmentsystem lässt sich über WLAN updaten (OTA). Mit einem Smartphone samt der dazugehörigen Toyota-App kann man aus der Ferne Fahrzeuginformationen abrufen oder Funktionen wie die Innenraumklimatisierung steuern.

2,3 Raumangebot vorn

✓ Der Prius bietet vorn gute Platzverhältnisse. Die Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei

Metern weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht ebenfalls für bis zu zwei Meter große Personen. Das Raumgefühl wird allerdings durch die niedrige Dachlinie und die hohe Fensterlinie erheblich geschmälert. Schön ist die mehrfarbige Ambientebeleuchtung, welche gerade nachts für mehr Tiefenwirkung im Innenraum sorgt.

3,8 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten theoretisch für Personen mit über zwei Meter Größe. Allerdings limitiert die stark abfallende Dachlinie den Platz auf der zweiten Sitzreihe. Bereits ab 1,80 m Körpergröße gerät man mit dem Dachhimmel in Kontakt. Hier wirkt sich die tropfenförmige Karosserie ungünstig aus. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite ausreichend, für drei Erwachsene wird es schon eng. Die hohe Seitenlinie und das stark abfallende Dach wirken sich zudem negativ auf das subjektive Raumgefühl aus. Die Ambientebeleuchtung von vorn setzt sich hinten nicht fort.



Die Beinfreiheit ist üppig, um die Kopffreiheit ist es dagegen weniger gut bestellt. Hier fordert die flache, aerodynamisch optimierte

2,8 Komfort

3,0 Federung

Der Prius fährt mit einer technisch angemessen aufwendigen Fahrwerkskonstruktion mit Einzelradaufhängung rundum vor. Der Komfort ist insgesamt in Ordnung, kann aber keine besonderen Akzente setzen. Innerorts würde man sich mehr Feingefühl beim Ansprechen wünschen, teilweise spricht die Federung recht trocken an und reicht Kanten an den Innenraum weiter. Kopfsteinpflaster führt zu leichten Vibrationen insbesondere am Lenkrad. Geschwindigkeitshügel, sogenannte Speed Bumps, pariert der Prius zufriedenstellend. Ausgeprägte längere Bodenwellen bügelt er dagegen williger aus, hier gefällt er insbesondere auf der Landstraße. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten bleiben aber seine Achillesferse. Mit zunehmendem Tempo gibt sich das Fahrwerk schluckfreudiger, so dass insbesondere auf der Autobahn der Federungskomfort gefallen kann.

3,3 Sitze

In der getesteten Ausstattungsvariante "Advanced" bietet der Prius einen elektrisch einstellbaren Fahrersitz samt Memory-Funktion. Zudem verfügt er über eine elektrische Zwei-Wege-Lordosenstütze; die Option einer Vier-Wege-Lordosenstütze bietet Toyota nicht. Ungewöhnlich bei elektrischer Einstellbarkeit: Eine Sitzneigungseinstellung gibt es nicht. Und obwohl hier die höchste Ausstattungslinie im Test ist, gibt es für den Beifahrersitz nicht mal eine Höheneinstellung. Der grundsätzliche Sitzkomfort ist dank der angenehmen Polsterung ordentlich, zudem bieten die Sitze einen angemessenen Seitenhalt. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten arg dünn gepolstert, so werden die Ellenbogen auf langen Fahrten kaum geschont. Auf der zweiten Sitzreihe stützen die Sitze in Kurven weit weniger gut ab als vorn und bieten im Falle des

Karosserie ihre Tribut.

3,1 Innenraum-Variabilität

Für den Prius werden keine Sitzvarianten angeboten. Die Rückbank ist weder verschiebbar noch lässt sich die Lehnenneigung einstellen. Vor allem im Fond gibt es wenig praktische Ablagen. Vorn wie hinten hat man ausreichend große Türfächer für 1-l-Flaschen, ebenso gibt es insgesamt vier Becherhalter sowie eine Ablage in der Mittelkonsole vorn. Trotz Topausstattung muss man sich mit nur einer Lehnentasche an der Rückseite der Beifahrersitzlehne zufriedengeben. Das Handschuhfach ist recht klein und weder abschließbar noch klimatisierbar - aber immerhin beleuchtet.

mittleren Sitzplatzes nur eine sehr schmale Sitzfläche, welche durch die seitlichen Gurtschlösser schmerzhaft begrenzt wird. Darüber hinaus ergibt sich ein recht spitzer Kniewinkel.

3,4 Innengeräusch

Elektrisch unterwegs ist der Prius angenehm leise. Von der Arbeit des E-Motors ist praktisch nichts zu hören. Im Hybrid-Betrieb stört zuweilen die Motor-Getriebe-Kombination bei allzu spontaner Leistungsanforderung, allerdings werden dem im Vergleich zum Vorgänger hubraumstärkeren Benziner seltener hohe Drehzahlen abverlangt. Außerdem verkneift sich der Verbrenner jetzt grundsätzlich hässliches Dröhnen und wirkt akustisch deutlich souveräner. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Fahr- und Windgeräusche an, weshalb bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h ein Geräuschpegel von 69,9 dB(A) im Innenraum ermittelt wurde.

1,8 Klimatisierung

✓ Eine Zweizonen-Klimaatomatik ist im Prius Advanced Serie, mehr Zonen sind nicht lieferbar. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Zusätzlich gibt es einen Eco-Modus, in dem die Lüfterdrehzahl und die Kühlleistung des Klimakompressors reduziert werden. Für die Rückbank gibt es nur Luftdüsen im Fußraum - besser als nichts, aber für eine angemessene Klimatisierung der Rücksitze zu wenig. Die Lenkradheizung wie auch die Sitzheizung vorn und hinten sind Serie - ebenso die Sitzlüftung für die Vordersitze. Extra getönte hintere Scheiben bringt die Advanced-Variante serienmäßig mit.

✗ Die Luftmengen lassen sich an den Lüftungsdüsen nicht unabhängig von der Ausströmungsrichtung einstellen.

1,8 Antrieb

1,6 Fahrleistungen

✓ Der Vierzylinder-Benziner verfügt über zwei Liter Hubraum und leistet 152 PS bzw. 112 kW. Sein maximales Drehmoment liegt bei 190 Nm. Zusätzlich arbeitet ein Elektromotor mit 163 PS bzw. 120 kW und maximal 208 Nm Drehmoment im Prius Plug-In. Die Systemleistung des leistungsverzweigten Hybrid-Systems liegt bei potenten 223 PS bzw. 164 kW. Das Zusammenspiel aus Verbrenner und Elektromotor wirkt sich vor allem beim Beschleunigen positiv aus: So geht es von 60 auf 100 km/h in 4,3 s und von 80 auf 120 km/h in 5,1 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der Prius in knapp über einer Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs voll aus und sorgt für flotte Fahrleistungen. Rein elektrisch angetrieben geht es von 60 auf 100 km/h in angemessenen 8,1 s. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Toyota sportliche 6,8 s an; die Höchstgeschwindigkeit ist hingegen mit vergleichsweise bescheidenen 177 km/h angegeben. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 135 km/h begrenzt - das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Der Fahrer kann zudem die Betriebsstrategie des Hybrid-Systems beeinflussen und den Prius entweder selbst entscheiden lassen, wie die beiden Antriebe eingesetzt werden (Auto EV/HV), den elektrischen Ladezustand halten (Hold Charge) oder rein elektrisch fahren (EV).

2,1 Laufkultur

✓ Beim Ansprechverhalten profitiert der Prius von seiner Elektrifizierung. Würde man den Vierzylinder-Benziner allein betrachten, würde die Bewertung nicht so gut ausfallen. Auf Gaspedaleingaben reagiert der Japaner demnach agil, da der

Elektromotor die angeforderte Leistung schnell bereitstellen kann. Die Leistungsentfaltung ist ebenfalls gut, wobei auch hier der Verbrenner wieder vom Support durch den E-Motor profitiert. Zudem ist die Leistungsentfaltung durchaus kraftvoll. Allerdings: Sobald sich der Verbrenner entsprechend der Leistungsanforderung zuschaltet, ändert sich das Vibrationsverhalten im Fahrzeug spürbar. Der Vierzylinder ist klar wahrnehmbar, verknüpft sich aber immerhin allzu deutliche Brummfrequenzen. Bei all zu dynamischer Leistungsanforderung leidet die Kultiviertheit des Antriebs, weil der Benziner bei hohen Motordrehzahlen verhartet.

1,8 Getriebe

✓ Wie schon im Kapitel Bedienung erwähnt, bedarf die Wahl der Fahrstufe einer gewissen Eingewöhnung, damit es im Fahralltag schnell vonstatten geht. Das Schaltschema wird zwar neben dem Wahlhebel aufgezeigt, ist aber nicht unbedingt selbsterklärend. Zwischen Vorwärts und Rückwärts wird sehr schnell umgeschaltet, hier steht der Plug-in-Prius einem Elektroauto in nichts nach. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie und geeigneter Topografie ist für eine kurze Strecke rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten gibt es den B-Modus mit erhöhter Rekuperation und damit stärkerer Bremswirkung durch das Hybridsystem auch ohne Betätigung des Bremspedals. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Toyota im Stand so lange festbremst, bis man Gas gibt.

2,6 Fahreigenschaften

2,2 Fahrstabilität

✓ Die Fahrstabilität des Prius überzeugt, man ist sicher unterwegs und auf Wunsch auch dynamisch. Die Karosserie beruhigt sich stets schnell wieder und am Geradeauslauf gibt es nichts zu kritisieren. Selbst auf kurvigen Strecken halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen. Geht man eine Kurve etwas zu schnell an, bremst sich der Prius von allein durch seine Untersteuerneigung ein. Da sich die Antriebsleistung moderat aufbaut und nicht die Vorderräder überfällt, bekommt der Plug-in-Hybrid seine Kraft gut auf die Straße. Ist diese mal nicht ausreichend griffig und der Fahrer dennoch zu ungestüm auf dem Gaspedal, bremst die Traktionskontrolle die Antriebsräder ein.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Prius eine souveräne Vorstellung ab. Beim plötzlichen Ausweichen reagiert das Fahrzeug spontan und wird vom effektiv regelndem ESP unterstützt. So bleibt der Japaner gut beherrschbar. Lenkungsver-

härten tritt nicht auf. Aber auch fahrdynamisch weiß der Plug-in zu überzeugen. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten kommt der Prius gut durch den Parcours, lässt sich feinfühlig beherrschen und zeigt erst im Grenzbereich leichtes Untersteuern. Übersteuern tritt praktisch nicht auf, der Prius bleibt stets gut kontrollierbar - auch weil das ESP stets fein regelt. Am Ende bleibt die Erkenntnis: Auch ein "Sparmobil" kann richtig Fahrspaß bringen.

2,4 Lenkung

✓ Die Lenkung im Prius liefert eine solide Vorstellung ab. Besonders gefühlvoll ist sie zwar nicht, überzeugt im Alltag aber durch ihre Unaufgeregtheit. Damit passt sie gut zum Fahrzeug und seiner Zielgruppe. Die Zielgenauigkeit ist gut, der gewünschte Kurs lässt sich recht genau vorgeben. Die Zentrierung der Lenkung ist ok, man spürt gut, wo die Nulllage ist - der Lenkkraftanstieg aus der Mittellage heraus geht ebenfalls in Ordnung. Von Anschlag zu Anschlag muss man 2,8

Umdrehungen am Lenkrad drehen, die Lenkung ist damit angemessen direkt ausgelegt. Über die Fahrmodi kann man die Lenkunterstützung in zwei Stufen variieren.

3,1 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Prius Plug-In durchschnittlich 36,6 m (Mittel aus zehn

Vollbremsungen) - das ist ein zufriedenstellender Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei höherer Beanspruchung standfest. Das Bremsgefühl ist - typisch bei vielen Hybriden - etwas synthetisch; der Übergang von Rekuperation auf die mechanische Bremsanlage sowie die Kombination aus beiden Verzögerungsarten stellt an die Entwickler hohe Ansprüche. Bei Toyota haben sie das aber gekonnt hinbekommen, wodurch eine feinfühlig dosierte Bremsung ohne große Gewöhnung möglich ist.

2,1 Sicherheit

1,9 Aktive Sicherheit
















✓ An Assistenten verbaut Toyota im Prius praktisch alles, was das Konzernregal zur Zeit hergibt - und das im Testmodell sogar serienmäßig. Er warnt vor drohenden Kollisionen (Front, Heck, Quer-Verkehr), Objekten im toten Winkel, vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Er leitet sowohl in niedrigen als auch außerorts in hohen Geschwindigkeitsbereichen eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremssystem auch beim Rückwärtsrangieren. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und bietet zudem die Option eines klassischen Tempomats (ohne Abstandsregelung). Weiter bietet er einen Limiter, der das Tempo stumpf abregelt. Darüber hinaus erkennt die Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Spurfunktionen des Prius reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernehmen kann. Im Falle einer Gefahrensituation unterstützt der Toyota den Fahrer beim Ausweichmanöver und signalisiert eine Notbremsung mit blinkender Warnblinkanlage. Zudem kontrolliert das Fahrerüberwachungssystem den Fahrer mittels Kamera permanent in seiner Aufmerksamkeit. Zeigt der Fahrer Ermüdungserscheinungen, schlägt das System eine Pause vor. Erkennt das System einen handlungsunfähigen Fahrzeugführer, hilft der Notfallassistent den Prius sicher abzubremsen. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diesen im Zentraldisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.


✗ Um die stets nach einem Fahrzeugstart eingeschaltete akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung kommt auch Toyota nicht herum. Leider bietet der japanische Hersteller im Prius noch nicht den Shortcut zur schnellen Deaktivierung der akustischen Ermahnung am Bildschirmrand des Infotainmentsystems an, wie es beispielsweise beim Yaris Cross inzwischen verfügbar ist. Will man nur die Warnung ausschalten, muss man das im Stand und sehr kompliziert über das


Bordcomputer-Menü machen. Während der Fahrt kann man nur die Verkehrszeichenerkennung komplett deaktivieren. Schlechter geht es eigentlich kaum. Maximal nervig ist auch die Fahrerüberwachung, die schon bei nur ganz kurzer Verdeckung der Kamera auf der Lenkradsäule Alarm schlägt. Allein diese beiden Nachteile kosten eine sehr gute Bewertung, weshalb es bei der aktiven Sicherheit nur zu einem guten Ergebnis reicht.

Übersicht der Assistenzsysteme


Serienmäßig enthalten

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung


 Reifendruckkontrollsystem direkt messend

 Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

 Abstandswarnung

 Spurwechselautomatik

 Insassenschutzsystem proaktiv

1,8 Passive Sicherheit

✓ Bisher wurde der aktuelle Prius noch keinem Crashtest nach Euro NCAP-Norm unterzogen. Es ist jedoch von einem guten Abschneiden und einem hohen Sicherheitsniveau auszugehen, weil alle anderen Modelle von Toyota zumindest gut abschneiden und zudem der Corolla, welcher auf der selben Plattform wie der Prius basiert, ein sehr gutes 5-Sterne-Ergebnis erzielen konnte. Der Prius ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Einen Center-Airbag, der die beiden vorderen Insassen voneinander schützt, einen Knieairbag für den Beifahrer sowie hintere Seitenairbags gibt es dagegen nicht. Die vorderen, aktiven Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,65 m große Insassen weit genug ausziehen, allerdings kann hier das flach verlaufende Dach eine abstützende Funktion übernehmen. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

✗ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Zudem ist ein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor dem Ladegut zu schützen kann, nicht erhältlich.

2,6 Kindersicherheit

✓ Für die Kindersicherheit beim Prius liegen bisher keine Testergebnisse nach dem Euro NCAP-Crashtest vor. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt,

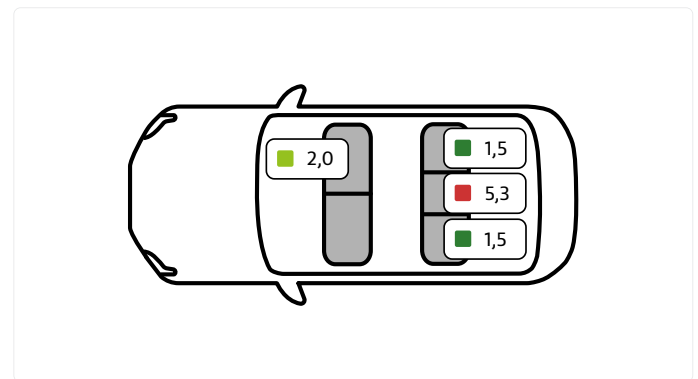
2,0 Umwelt

2,0 Verbrauch

✓ Startet man mit dem Prius Plug-In Hybrid mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus der ADAC Verbrauchsmessung (gemischter Betrieb) 60 km elektrische Reichweite drin,

denn es gibt dort keine Isofix-Halterung. Auf den beiden äußeren Sitzplätzen im Fond lassen sich Kindersitze ebenfalls per Gurt montieren. Positiv: Es stehen gut erreichbare Isofix-Halterungen inklusive i-Size-Freigabe und Ankerhaken zur Verfügung. Allerdings: Die Gurtschlösser sind ungünstig nah an den inneren Isofix-Bügeln positioniert, was das Lösen der Isofix-Klemmen erschwert. Die Montage hoher Kindersitze ist auf der zweiten Sitzreihe auf Grund der flach abfallenden Dachlinie eingeschränkt. Im Test steht der hohe Kindersitz am Dachholm an, sitzt aber dennoch gerade. Der Beifahrerairbag kann über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden. Ist dies der Fall, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden.

✗ Der Mittelsitz eignete sich im Test auf Grund der sehr ungünstig positionierten Anlenkpunkte nur sehr eingeschränkt für die Montage eines Kindersitzes. Zudem: Die Schließkräfte der Fenster im Fond fallen zu hoch aus. Mit Schließkräften von über 100 N bieten sie keinen zuverlässigen Einklemmschutz. Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu einfach bedienbar: Sie wird nur mit einem einfachen, offenliegenden Schieberegler ausgeführt, der von Kindern ebenfalls betätigt werden kann.



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

3,0 Sicherheit ungeschützte Personen

Wie für die Insassen- und die Kindersicherheit gibt es bisher auch für den Fußgängerschutz keine Ergebnisse nach Euro NCAP-Standard. Solange die Stoßstange und die Motorhaube gut entschärft sind, ist das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen hoch - hier wird der aktuelle Prius keine Ausnahme sein, denn spezielle Fußgängerschutz-Maßnahmen wie Außenairbags sind nicht vorhanden. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Toyota gibt als Reichweite nach WLTP für seinen Hybrid-Pionier bis zu 86 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und warmen Außentemperaturen auch möglich ist. Der gemessene reine Stromverbrauch liegt bei 19,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plug-

in-Hybriden ist das ein richtig guter Wert, der auch einem reinen Elektroauto gut steht. Grundsätzlich bietet der bewährte und über die Jahrzehnte optimierte Hybrid-Antriebsstrang von Toyota eine gute Effizienz, die flache Karosserie und das moderate Gewicht helfen ebenfalls beim Energiesparen.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 5,1 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert bei etwas vorausschauender Fahrweise problemlos unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des Plug-in-Systems genutzt werden können. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 4 l/100 km reduziert.

Weil für die Gesamtverbrauchsangabe im ADAC Autotest eine Strecke von 150 km zugrunde gelegt wird und der Prius diese Strecke nicht rein elektrisch zurücklegen kann, ergibt sich ein Mischverbrauch von Benzin und Strom. Dieser liegt bei 3,2 l Super plus 7,6 kWh Strom pro 100 km. Diese Wertekombination ist momentan der Bestwert unter den neuen Autotest-Verbrauchsmessungen.

2,6 Autokosten

2,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Listenpreis für den Prius Plug-In Hybrid in der Advance-Ausstattung liegt bei 53.490 Euro - da staunt man nicht schlecht. Immerhin hat man einen deutlich über 200 PS starken Antrieb unter der Haube, der deutlich souveräner als in früheren Prius wirkt. Auch ist die Ausstattung umfassend, enthält sogar ein Solardach. Als Plug-in-Hybrid verfügt er zudem neben dem aufwendigen Antriebsstrang auch über eine größere Batterie. So sind alle nötigen und erwarteten Assistenten im Sicherheits- und Komfortbereich mit an Bord.

Plug-in-Hybride können Verbrauchsvorteile bringen, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. Toyota sollte hier den Prius auf den neuesten technischen Stand bringen. Denn die 3,3 kW maximale Ladeleistung ist nicht mehr zeitgemäß, ein Schnellladeanschluss fehlt ganz. Der neue RAV4 Plug-in kann beides besser, das Toyota-SUV lässt sich dreiphasig mit bis zu 11 kW oder per CCS-Anschluss mit bis zu 50 kW laden.

1,9 Umwelteinfluss

✓ Der Prius ist mit seinen 4,60 m noch ausreichend kompakt, außerdem mit gut 1,78 m (ohne Außenspiegel) nicht zu breit - so passt er problemlos auf Normparkplätze und nimmt nicht unnötig Platz weg, weil der sparsame Hybrid eine Verkehrsfläche von rund 8,2 qm belegt. Das Leergewicht von etwas über 1,6 t hält sich ebenfalls in Grenzen, erst recht angesichts der komplexen Technik, die das Auto an Bord hat. Das Vorbeifahrgeräusch des Prius Plug-In Hybrid liegt bei 65 dB(A), ein guter Wert.

Die Steuer liegt bei günstigen 40 Euro pro Jahr. Die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind dagegen durchgewachsen - die Haftpflicht ist mit 13 günstig, die Teilkasko mit 24 teuer und die Vollkasko mit 27 richtig kostspielig. Toyota gibt drei Jahre Garantie auf seinen Plug-in-Prius, auf die Hybridkomponenten sogar fünf Jahre. Eine Inspektion ist jährlich fällig - als Bonus verlängert sich aber mit jeder Inspektion die Toyota Relax Garantie um jeweils 12 Monate. Bis 15 Jahre oder 250.000 km kann man sich so unter gewissen Bedingungen vor teuren Reparaturen schützen.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Prius 2.0 Plug-In Hybrid
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1987
Leistung [kW (PS)]	164 (223)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	111
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	-/4400
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	0,5 l S 12,8 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	13,6 (b)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	12
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	40
Preis [Euro]	45.990

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/Elektromotor), Euro 6e

Hubraum	1.987 ccm
Leistung	164 kW/223 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-CVT-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,7 l
CO ₂ -Ausstoß	16 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	195/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.599/1.782/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	1.630/365 kg
Kofferrraumvolumen normal/geklappt	284/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	13,6/- kWh
Tankinhalt	40 l
Garantie	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Allgemein/Rost	km/12 Jahre
Produktionsort	Tsutsumi, Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,3 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße	195/50 R19 88H
Reifen	Yokohoma Blue Earth
Wendekreis	11,5 m
Autotest-Verbrauch	7,6 kWh + 3,2 l/100 km
Reichweite	841 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.602/393 kg
Kofferrraum normal	275 l
geklappt/dachhoch	675/1.120 l

Kosten

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

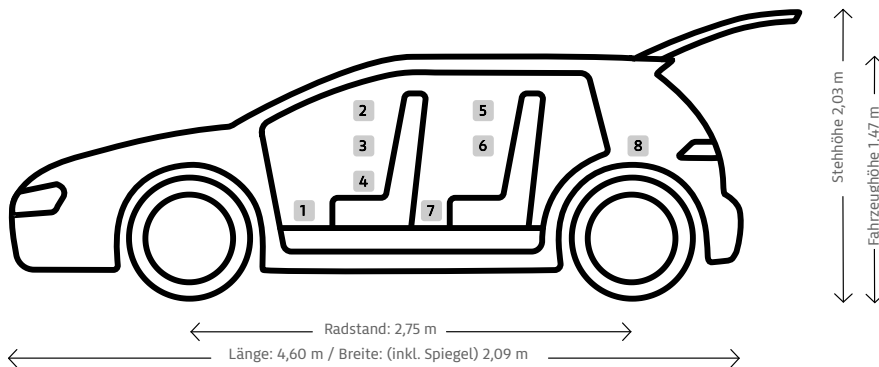
Betriebskosten	96 Euro
Fixkosten	137 Euro
Werkstattkosten	70 Euro
Wertverlust	571 Euro
Monatliche Gesamtkosten	873 Euro
Steuer pro Jahr	40 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/27/24
Basispreis getestete Variante	53.490 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 27.01.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.580 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	9.791 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	Version 2007

Stand: 22.05.2026
Test und Text: Martin Ruhdorfer

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,96 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 1,97 m Person
- 3 Innenbreite vorn 142 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 40 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,77 m Person
- 6 Innenbreite hinten 135 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,11 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferrraumvolumen 275 - 1.120 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	-/Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie/-
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 790 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	Solardach Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,4
Autokosten	2,6
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	3,0
Verarbeitung	3,5
Alltagstauglichkeit	3,4
Licht und Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferrraum-Volumen	3,2
Kofferrraum-Nutzbarkeit	2,6
Kofferrraum-Variabilität	2,6
Innenraum	2,8
Bedienung	2,9
Multimedia	1,5
Raumangebot vorn	2,3
Raumangebot hinten	3,8
Innenraum-Variabilität	3,1
Komfort	2,8
Federung	3,0
Sitze	3,3
Innengeräusch	3,4
Klimatisierung	1,8
Antrieb	1,8
Fahrleistungen	1,6
Laufkultur	2,1
Getriebe	1,8
Fahreigenschaften	2,6
Fahrstabilität	2,2
Lenkung	2,4
Bremse	3,1
Sicherheit	2,1
Aktive Sicherheit	1,9
Passive Sicherheit	1,8
Kindersicherheit	2,6
Sicherheit ungeschützte Personen	3,0
Umwelt	2,0
Verbrauch	2,0
Umwelteinfluss	1,9

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

Bildergalerie

