



Toyota Prius 2.0 Plug-In Hybrid Advanced

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (164 kW / 223 PS)

Der Toyota Prius ist in der fünften Generation angekommen und tritt nun ausschließlich als Plug-in-Hybrid an. Mit neuem Design und umfangreichen technischen Weiterentwicklungen möchte Toyota zeigen: Die Zeiten des zurückhaltenden Spar-Auftritts sind vorbei. Der Vorreiter des Hybridantriebs kommt dynamisch und selbstbewusst daher und erweckt den Anschein sparsames und agiles Fahren zu kombinieren. Im Test findet sich die höchste Ausstattungsvariante "Advanced" zu einem Basispreis von 53.490 Euro ein. Dabei überzeugt der Prius nicht nur auf dem Papier mit seiner umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung (Wärmepumpe, Sitzbelüftung, Solardach und Toyota Safety Sense 3.0). Der niedrige kombinierte Verbrauch von 1,7 l und 11,5 kWh Strom je 100 km, beweist das Spritspar-Potential des Plug-in-Hybriden. Und auch in puncto Fahrdynamik stimmt der flinke Japaner mit seinem niedrigen Schwerpunkt und den agilen Fahreigenschaften positiv. Allerdings gibt es auch Grund zur Kritik. Zum einen offenbart der Prius eine verbesserungswürdige Verarbeitungs- und Materialqualität, zum anderen stört die teilweise verschachtelte und komplexe Bedienung im Alltag. Darüber hinaus fällt die maximale Ladeleistung von 3,3 kW gering aus. Nichtsdestotrotz ist der Prius eine spannende Kombination aus Spar-Mobil und agilem Handling - wobei sich der Spar-Aspekt weniger auf den Geldbeutel als viel mehr auf den Energieverbrauch bezieht. **Konkurrenten:** Peugeot 508 Hybrid.

- ⊕ **niedriger Verbrauch, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, agile Fahreigenschaften v.a. für ein Effizienz-Modell, lange Garantielaufzeit möglich**
- ⊖ **verbesserungswürdige Verarbeitungs- und Materialqualität, geringe Ladeleistung, Bedienschwächen, keine Stütz- und Anhängelasten erlaubt, hoher Grundpreis**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Die Verarbeitung und Materialqualität des Prius bewegen sich nur auf befriedigendem Niveau. Die Spaltmaße sind teils großzügig ausgeführt, dafür aber weitgehend gleichmäßig. Beispielhaft zu nennen ist hier der Tankdeckel, durch dessen umlaufenden Spalt man auf die darunterliegende Karosserie blicken kann. Zudem ist die Kofferraummatte aus einfacher Qualität. Zum einen franst sie durch die Tasche des Ladekabels, welche mit Klett befestigt wird, aus, zum anderen ist der Zuschnitt um einige Zentimeter zu kurz geraten, weshalb sie im Bereich der Ladekante nicht vollflächig abdeckt. Die Verarbeitung im Innenraum bewegt sich auf befriedigendem Niveau. Grundsätzlich ist alles recht ordentlich montiert, solide bis ins Detail wirkt das Interieur aber nicht. So bewegt sich die Mittelkonsole beim Abstützen und der untere Teil der Instrumententafel beim Anfassen. Darüber hinaus weisen die Sonnenblenden aus Kunststoff einen spürbaren Grat auf, den man bei jedem Ausklappen wahrnimmt. Die Materialqualität reiht sich in den

3,5 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des fünftürigen Prius bewegt sich nach den Autotest-Kriterien ebenfalls nur auf befriedigendem bis ausreichendem Niveau, was vor allem an den limitierten Transportfähigkeiten liegt. Es gibt keine Anhängerkupplung, dazu fällt die maximale Zuladung mit 403 kg gering aus; für den Dachtransport sind zumindest 75 kg zugelassen. Den Insassen bietet der Prius auf vier vollwertigen und einem Notsitz (hinten Mitte) Platz. Betrachtet man die Abmessungen mit 4,6 m Länge und knapp 2,1 m Breite (inklusive Außenspiegel), zeigt sich der Japaner durchaus noch Innenstadt-geeignet. Allerdings: Der Wendekreis könnte mit 11,5 m auch noch kleiner ausfallen. Rein elektrisch unterwegs, liegt die Reichweite des Prius nach den Messungen im Ecotest bei 65 km - Toyota gibt in den technischen Daten 72 km elektrische Reichweite (WLTP) für die getestete Variante mit 19"-Rädern an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit der 40 l-Tankfüllung stattdessen 825 km weit, was einem Verbrauch von etwa 4,8 l/100 km entspricht. Für eine vollständige Ladung werden 11,5 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Toyota gibt die Brutto-Batteriekapazität mit 13,6 kWh an. Ladekabel für Schuko-Steckdosen und mit Typ-2-Stecker (32A) sind

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- auch die Heckscheibe sehr schräg. Immerhin lassen sich niedrige

eher mittelprächtigen Eindruck der Verarbeitung ein. Der Innenraum wird dominiert von großflächigem, meist hartem Kunststoff. Lediglich der obere Bereich der Türverkleidung von Fahrer und Beifahrer sind minimal unterschäumt, um ein bisschen Wertigkeit in den Innenraum zu bringen. Zugutehalten muss man dem Toyota, dass die Kunststoffflächen vor allem im Bereich der Instrumententafel aufwendig geformt sind. Der Unterboden zeigt sich zu großen 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 - zumindest leichte - Haube nur durch einen Haltestab offengehalten. Zu einem Preis von über 50.000 Euro bleibt zu hoffen, dass der Prius diesen zumindest in technischer Hinsicht rechtfertigen kann.

serienmäßig an Bord. Platz für ein optionales Notrad bietet der Prius nicht, immerhin wird er serienmäßig mit einem Tire-Fit-Set ausgerüstet.

⊕ Durch das Solardach der Ausstattungsvariante "Advanced" kann der Prius lt. Herstellerangabe bis zu 8,7 km Reichweite pro Tag generieren. Wie viel Reichweite tatsächlich erzeugt wurde, kann in den Einstellungen eingesehen werden. Darüber hinaus positiv zu erwähnen: Die Batteriekonditionierung kann über das Einstellungsmenü in der Instrumentenkombination selbstständig gestartet werden.

⊖ Das Aufladen der Batterie dauert mit 3,4 Stunden relativ lange. Der verbaute On-Board-Charger limitiert die Ladeleistung auf 3,3 kW; der Prius kann wie viele aktuelle PHEVs nur einphasig geladen werden. Premiumhersteller wie beispielsweise Mercedes-Benz bieten allerdings einen CCS-Ladeanschluss an, wodurch man den Plug-in-Hybriden deutlich häufiger rein elektrisch nutzen kann. Darüber hinaus besitzt der Prius keinen Fehlbetankungsschutz. In puncto Transportfähigkeit schränkt die fehlende Anhängerkupplung den Prius ein.

höchsten Ausstattungslinie die Funktion des Remote-Parking, also ferngesteuertes Einparken. Die Scheinwerfer sind in LED-Technik als Linsensystem gestaltet 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.

⊕ Die rückwärtige Kamera verfügt über eine Waschdüse. Der Innenspiegel kann auf eine digitale Anzeige umgeschaltet werden, um bei verschmutzter Heckscheibe oder Beladung bis unters 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. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

2,6 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 einer großen Oberschenkellänge 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.

3,2 Kofferraum-Volumen

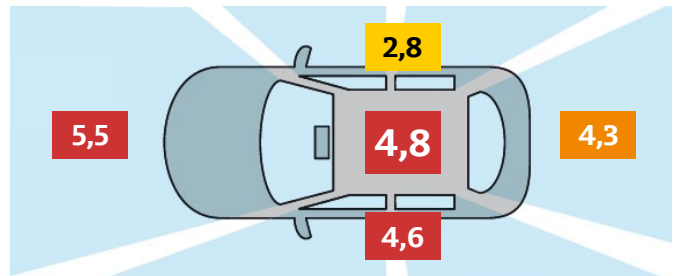
Das Ladevolumen fällt für eine Mittelklasse-Limousine unterdurchschnittlich klein aus. Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil lediglich 275 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 390 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die



Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

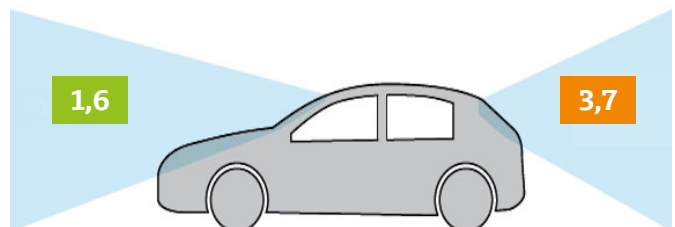
Rundumsicht

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.



⊖ 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.

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.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Prius ist serienmäßig mit einer elektrisch betätigten Heckklappe ausgestattet. Sie lässt sich in ihrer Öffnungshöhe einstellen, und stellt erst bei mehr als 2 m Körpergröße eine Gefahr für den Kopf dar. Die Ladekante liegt mit 74 cm gerade noch in passabler Höhe über der Straße. Die Höhe der rückwärtigen Bordwand beträgt 7 cm, was besonders beim Ausladen stört. 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.

⊖ Am Heckklappenschloss fehlt eine schützende Kunststoffummantelung, welche einen potentiellen Kopfkontakt abmildern könnte. Der Kofferraum wird nur einseitig durch eine schwache Leuchte ausgeleuchtet.

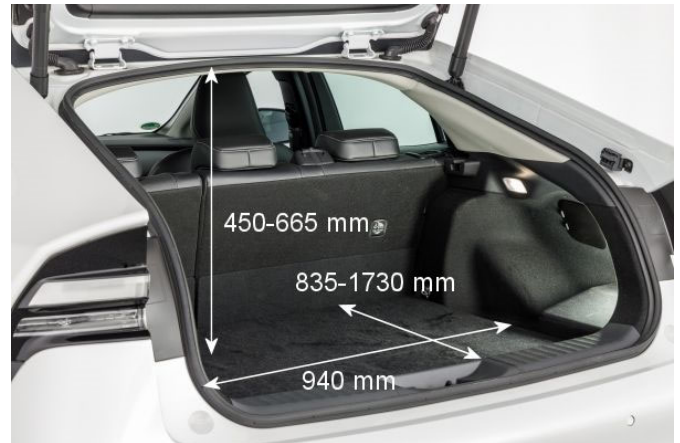
2,6 Kofferraum-Variabilität

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

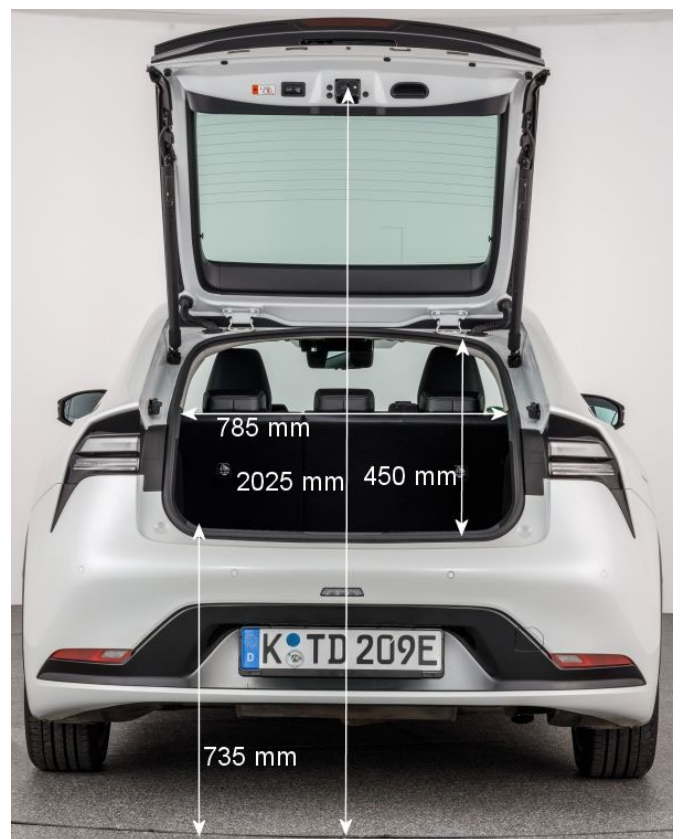
2,7 INNENRAUM

2,5 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 dem Knie an das Volant stoßen können - 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, allerdings ist das Display nur mittelmäßig entspiegelt und reagiert teils hakelig. Die Navigation durch die Benutzeroberfläche wird durch Schnellwahltasten für Hauptfunktionen am Displayrand erleichtert.



Lediglich 275 l Gepäck fasst der Kofferraum des Prius.



Der Kofferraum besitzt ein praktisches Format.

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

⊖ Besonders bedienungsunfreundlich ist, dass der Großteil der Fahrzeugfunktionen über das Kombiinstrument mittels Lenkradtasten eingestellt werden müssen. 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. Hier komplexe Einstellungen wie die Feinjustierung des ACC vorzunehmen ist einfach frustrierend und schafft eine unnötige Grenze zwischen Mensch und Maschine. Besser wäre es, diese Einstellumfänge auf das große Touchdisplay auszugliedern. Zudem sind die haptischen Tasten 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 deplaziert wirkt. Die Taste für den Trip-Reset und die 360°-Kameraansicht befinden sich rechts vom Lenkrad und werden teilweise verdeckt. Darüber hinaus wirkt das Multifunktionslenkrad mit seinen 15 Tasten einfach überladen.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Prius ist serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Das Basis-Soundsystem überzeugt mit ordentlichem Klang. Ebenso Serie sind beachtliche sechs USB-C-Anschlüsse; Je zwei

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorn bietet der Prius gute Platzverhältnisse. Die Sitze lassen sich für Personen mit einer Körpergröße von bis zu zwei Metern weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht

3,8 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit theoretisch für Personen über zwei Meter. Allerdings limitiert die stark abfallende Dachlinie den Platz auf der zweiten Sitzreihe. Bereits ab 1,80 m große Personen nehmen Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Hier wirkt sich die tropfenförmige Karosserie negativ 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.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Ablagefächer in den vorderen Türen sind recht klein, immerhin finden 1-Liter-Flaschen dort Platz - gleiches gilt für die Türfächer im Fond. Das beleuchtete Handschuhfach bietet ebenfalls nur wenig Stauraum und ist nicht abschließbar.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum machen einen ernüchternden Eindruck. Die Bedienung wirkt zum Teil wenig durchdacht und verlangt eine gewisse Eingewöhnungszeit.

vorn und hinten sowie im Ablagefach in der Mittelkonsole. Zudem gibt es eine gut erreichbare induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Das Infotainmentsystem lässt sich über WLAN updaten (OTA). Mit einem Smartphone samt der dazugehörigen Toyota-App lassen sich aus der Ferne Fahrzeuginformationen abrufen oder -funktionen steuern.

ebenfalls für bis zu zwei Meter große Personen. Das Raumgefühl wird allerdings durch die niedrige Dachlinie und die hohe Fensterlinie erheblich geschmälert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,80 m Platz.

⊖ Eine Lehntasche gibt es nur am Sitz der Beifahrerseite - eine seltsame Art Kosten zu sparen.

2,8 KOMFORT

2,8 Federung

Das Fahrwerk des Toyota Prius besteht aus einer klassischen McPherson Vorderachskonstruktion und einer Hinterachse in aufwändiger Doppelquerlenker-Bauform. Letztere löste bereits beim Vorgänger die ursprüngliche und kostengünstige Torsionslenker-Lösung ab, um Fahrkomfort- und Dynamik zu verbessern. Die Feder-Dämpfer-Kombination ist konventionell ausgeführt, also mit klassischen Stahlfedern und Dämpfern ohne Verstellmöglichkeit. Grundsätzlich überzeugt der Prius mit einer ausgewogenen Fahrwerksabstimmung. Im Stadt-

verkehr schlägt sich der Prius solide, wobei er Querfugen und Gullideckel noch etwas manierlicher parieren könnte. Aufdringliches Poltern oder andere störende Fahrwerksgeräusche treten kaum zum Vorschein. Auf kurvigen und welligen Landstraßen überzeugt der Prius mit einer guten Anbindung, wird nicht nervös und profitiert hinsichtlich der Wankneigung von seinem niedrigen Schwerpunkt. Auf der Autobahn fühlt sich der Japaner ebenfalls wohl und bietet einen der Fahrzeugklasse entsprechend guten Langstreckenkomfort.

3,5 Sitze

In der getesteten Ausstattungsvariante "Advanced" bietet der Prius einen elektrisch verstellbaren Fahrersitz mitsamt Memory-Funktion. Zudem verfügt er über eine elektrische Zwei-Wege-Lordosenstütze; die Option einer Vier-Wege-Lordosenstütze bietet Toyota nicht. Zudem muss der Fahrer auch in der höchsten Ausstattungsvariante auf eine Sitzflächenneigung verzichten - die Grundneigung ist für die meisten Fahrer aber wohl ausreichend. Der grundsätzliche Sitzkomfort ist dank der angenehmen Polsterung ordentlich, zudem bieten die Sitze einen angemessenen Seitenhalt. Auf der zweiten Sitzreihe stützen die Sitze in Kurven weit weniger gut ab und bieten im Falle des mittleren Sitzplatzes nur eine sehr schmale Sitzfläche, welche durch die seitlichen Gurtschlösser schmerzhaft begrenzt wird. Darüber hinaus ergibt sich ein recht spitzer Kniewinkel.

⊕ Mittels Gurthöhenverstellung kann der Gurt an die Fahrerstatue angepasst werden und so den Fahrkomfort und die passive Sicherheit steigern.

⊖ Verzicht ist vor allem auf dem Beifahrersitz angesagt: Die Sitzverstellung geschieht rein mechanisch und bietet keine Höheneinstellung. Zudem ist die Polsterung der Armauflagen (Tür und Mittelarmlehne) ihre Bezeichnung nicht wert. Es handelt sich lediglich um eine dünne Schaumstoffschicht unter dem Bezugsmaterial. Dies führt vor allem bei längeren Fahrten zu schmerzenden Ellenbogen.

3,3 Innengeräusch

Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten im elektrischen Modus ist der Prius angenehm leise. Von der Arbeit des E-Motors ist fast 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. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Fahr- und Windgeräusche deutlich, der bei Tempo 130 km/h ermittelte Geräuschpegel von 69,9 dB(A) ist vergleichsweise hoch.

1,8 Klimatisierung

Der Prius ist stets mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Zudem verfügt die höchste Ausstattungsvariante über beheiz- und belüftbare Sitze in der ersten Reihe sowie Sitzheizung in der zweiten Reihe. Darüber hinaus zählt eine Lenkradheizung zum Ausstattungsumfang. Weiter sind die Scheiben ab der B-Säule getönt und schützen somit vor zu starker Sonneneinstrahlung.

⊕ Um die Effizienz zu steigern, erkennt die Klimaautomatik, ob ein Beifahrer anwesend ist und steuert dementsprechend den Luftfluss selbstständig. Außerdem gibt es eine Standklimatisierung, die via Schlüssel oder App aktiviert werden kann.

⊖ Es gibt keine zusätzlichen Ausströmer im Fond und keine Drehrädchen zur Anpassung der Luftmenge.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Benziner mit zwei Litern Hubraum leistet 152 PS/112 kW und erzeugt ein maximales Drehmoment von 190 Nm. Zusätzlich arbeitet ein Elektromotor mit 163 PS/120 kW und maximal 208 Nm Drehmoment im Prius. Die Systemleistung des leistungsverzweigten Hybridsystems liegt bei 223 PS/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 passablen 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).

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Das Ansprechverhalten des Prius profitiert von seiner Elektrifizierung. Würde man den Vierzylinder-Benziner allein betrachten, würde die Bewertung nicht so gut ausfallen. Auf Gaspedal eingaben 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 als kraftvoll zu bezeichnen. Allerdings: Sobald sich der Verbrenner entsprechend der Leistungsanforderung zuschaltet ändert sich das Vibrations-

verhalten im Fahrzeug deutlich. Der Vierzylinder ist klar wahrnehmbar, verkneift sich aber immerhin allzu deutliche Brummfrequenzen. Dennoch darf man eine Komponente aus der Antriebsgleichung nie vernachlässigen: das CVT-Getriebe. Auch wenn dieses im Laufe der Generationen quer durch alle Toyota-Modellreihen besser wurde, muss sich der Fahrer auf das Getriebe einstellen. Bei all zu dynamischer Leistungsanforderung leidet Kultiviertheit des Antriebs und der Benziner verharrt bei konstant hoher Motordrehzahl.

1,5 Schaltung/Getriebe

Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist nach kurzer Eingewöhnungszeit klar und verständlich. Das Anfahren und der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahren klappen spontan und geschmeidig. Die Rekuperation lässt sich über den Gangwahlhebel (Stellung "B") aktivieren und in drei Stufen (sanft, mittel und stark)

einstellen; dabei lassen sich bis zu 80 Prozent der maximalen Verzögerung erreichen, ohne das Bremspedal zu betätigen. Die Auto-Hold-Funktion sichert den Prius im Stillstand und an Steigungen, bis man ihn mit dem Gaspedal wieder aus der Ruhelage löst.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität überzeugt sowohl unter dem Aspekt der Fahrsicherheit als auch der Fahrdynamik. Beim ADAC Ausweichtest folgt der Prius der eingeschlagenen Linie spurtreu und bietet trotz der Eco-Bereifung ein gutes Gripniveau. Es sind nur leichte ESP-Eingriffe notwendig; in Summe bleibt der Japaner neutral und gut beherrschbar. Lastwechselreaktionen, also die Reaktion des Fahrzeugs auf Gaswegnahme oder gar Bremsen bei Kurvenfahrt, hat der Prius gut im Griff. In puncto Fahrdynamik erweist sich der Prius als

agil. Vor dem Hintergrund, dass er als Spritsparmodell antritt, ist dies eine gefällige Kombination. Tastet man sich beim Durchfahren der Pylonengasse an die maximal mögliche Geschwindigkeit heran, dreht sich der Prius beim Weglenken vom simulierten Hindernis leicht ein, stabilisiert sich danach aber mit einem entschiedenen ESP-Eingriff. Die Rückmeldung über den Grenzbereich ist transparent und gut abschätzbar. Die Aufbaubewegungen halten sich auf Grund des niedrigen

Schwerpunkts in Grenzen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen beeinflussen die Spurstabilität nur leicht.

2,4 Lenkung

Die Lenkung des Toyota Prius erledigt ihren Job erfreulich unauffällig. Ihre geringen Bedienkräfte ermöglichen ein müheloses Steuern im innerstädtischen Betrieb, zugleich bietet sie bei hohen Geschwindigkeiten durch die ordentliche Zentrierung einen ruhigen Geradeauslauf. Die Zielgenauigkeit bei Kurvenfahrt ist gut, der Prius reagiert auf Lenkeingaben spontan und folgt der eingeschlagenen Linie ohne allzu große Lenkkorrekturen. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken.

3,2 Bremse









Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Prius nach 36,8 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - nur ein befriedigender Wert. Die Bremse spricht passabel an und lässt sich ordentlich dosieren. Das Zusammenspiel von Rekuperation und mechanischer Bremsanlage ist gut gelöst, hier zeigt sich die langjährige Erfahrung von Toyota im Bereich des Hybrid-Antriebs.

1,6 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der Prius bereits in der Basis-Ausstattungsvariante eine große Bandbreite an aktiver Sicherheitsausstattung an Bord. 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 Notbremsystem 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 abgeregelt. 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Zum Testzeitpunkt lagen noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. 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 voreinander 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

2,5 Kindersicherheit

⊕ Zum Testzeitpunkt lagen für den Toyota Prius noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest zur Kindersicherheit vor. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, 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 Montage eines Kindersitzes. Zudem: Die Schließkräfte der Fenster im Fond fallen zu hoch aus. Mit Schließkräften von über 100 N bieten sie keinen zuverlässigen

nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diesen im Zentralsdisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

⊖ Ein Head-up-Display ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Zudem nervt die Fahreraufmerksamkeitserkennung, die selbst bei kleinsten Blickabwendungen erinnert, sich auf die Fahrbahn zu konzentrieren.

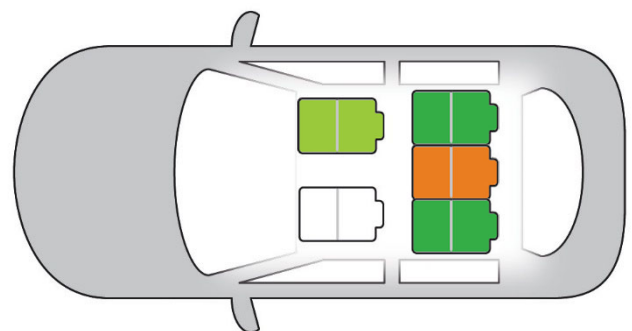
ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten 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.

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.

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)

2,8 Fußgängerschutz

Die Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest im Bereich Fußgängerschutz lagen zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Allerdings lässt sich der neue Prius trotz noch flacherer Front in Annäherung mit seinem Vorgänger vergleichen, welcher 77 Prozent der Punkte erreichte. Während die Stoßstange und die Motorhaube gut entschärft sind, ist das Verletzungsrisiko bei einem

Zusammenstoß hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen hoch. 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.

1,3 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Startet man mit dem Prius mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 65 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Toyota gibt als Reichweite nach WLTP 86 km an, was bei verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich sein könnte. Der Stromverbrauch im rein elektrischen Betrieb liegt bei 17,7 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden und selbst für ein Elektroauto ein sehr guter Wert. Fährt man mit leerer Batterie im standardmäßig aktiviertem Hybrid-Modus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich - ebenfalls effizienten - 4,8 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 4,1 l/100 km, auf der

Landstraße bei 4,2 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,3 l/100 km. Der Prius bestraft also - entgegen vieler andere Plug-in-Hybride - eine geringe Ladedisziplin nicht mit hohen Benzinverbräuchen. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Japaner auf den ersten 100 km 11,5 kWh Strom und 1,7 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 104 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür sehr gute 49 von maximal 60 möglichen Punkten.

1,4 Schadstoffe

⊕ Der Benziner ist vorbildlich sauber, hat sehr niedrige Partikelemissionen und selbst im Autobahnzyklus steigen die CO-Emissionen nicht an. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Darüber hinaus werden im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der

Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt. Unter dem Strich erreicht der Prius sehr gute 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Japaner damit bei starken 95 Zählern und damit vollen fünf Sternen im Ecotest.

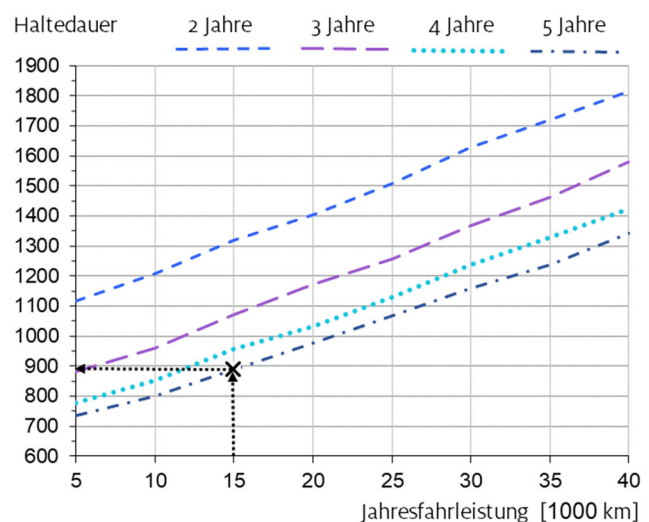
3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Prius startet in der günstigsten Ausstattungslinie bei 45.990 Euro. In der getesteten, höchsten Variante "Advanced" startet er ab stattlichen 53.690 Euro. Besonders viele Extras gibt es dann nicht mehr zu wählen, weshalb sich der nahezu voll ausgestattete Testwagen bei einem Preis von 53.780 Euro einpendelt. Auch wenn der Prius grundsätzlich durch seine Effizienz und sein Fahrverhalten überzeugt: Der Preis erscheint nicht nur in Anbetracht der Verarbeitungs- und Materialqualität im Innenraum als recht hoch angesetzt. Darüber hinaus ist es erschreckend festzustellen, dass ein technisch fortschrittliches Auto wie der Prius in der Klasse über 50.000 Euro keine Höhenverstellung für den Beifahrersitz bietet. Zudem muss konstatiert werden, dass der nicht vorhandene Individualisierungsumfang im Innenraum (Keine Option bei den

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 873 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Sitzbezügen oder Zierleisten) weitere Kunden abschrecken wird - das können viele günstigere Modelle deutlich besser. Und auch die Unterhaltskosten halten sich nicht gerade zurück. Während die Kfz-Steuer mit 40 Euro pro Jahr noch günstig kommt, wird es bei der Versicherung teuer (TK 24, VK 27). Die günstigere Haftpflicht (Klasse 15) kann das nicht retten. Eine Inspektion ist alle zwölf Monate oder nach 15.000 km nötig und auch sinnvoll, um das durch die zahlreichen Kaltstarts des

Benziners beanspruchte Öl zu tauschen - an dieser Stelle sollte man nicht sparen, damit der Antrieb möglichst lange gut funktioniert. Positiv: Toyota bietet ab Werk eine Garantie für drei Jahre bzw. 100.000 km und fünf Jahre auf die sogenannten "Hybridhauptsystemkomponenten" wie die Batterie und das Batterie-Steuergerät. Die Fahrzeuggarantie lässt sich unter Einhaltung der Wartungsvorschriften auf bis zu 15 Jahre sukzessive verlängern.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Prius 2.0 Plug-In Hybrid
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998
Leistung [kW (PS)]	164 (223)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./4400
0-100 km/h [s]	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0,5/0,5 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	11/11
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	40
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	787
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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/Elektromotor), Euro 6d-ISC-FCM	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	164 kW/223 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,5 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.599/1.782/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	1.630/365 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	284/675 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Tsutsumi, Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	195/50 R19 88H
Reifenmarke Testwagen	Yokohama BlueEarth-GT
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Ecotest-Verbrauch	1,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,1/4,2/6,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	40 g/km (WTW* 104 g/km)
Reichweite	890 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.592/403 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/675/1.120 l

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

Betriebskosten	96 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	137 Euro	Wertverlust	571 Euro
Monatliche Gesamtkosten	873 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/27/24		
Basispreis Prius 2.0 Plug-In Hybrid Advanced	53.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.08.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.780 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.943 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. * 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-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-/Serie
Head-up-Display	-
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
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/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	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: Januar 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat