



Fotos: Stefan Schmid

**Kantige 4,60 Meter bringt der Toyota-Phev mit und vor allem 223 PS Systemleistung**

# Neuaufgabe des Ur-Hybriden

Mit der fünften Generation hat Toyota den Prius mächtig aufgebohrt. Der Neue beherrscht noch die alten Tugenden, zeigt allerdings klare Kante beim Design und lässt sogar die Muskeln spielen.

**Der Prius ist** eine waschechte Erfolgsgeschichte: Fünf Millionen Fahrzeuge der Baureihe hat Toyota seit der Einführung 1997 verkauft. Der Name steht für sparsame und effiziente Hybridantriebe. Mit der fünften Generation hat Toyota das Konzept nun mächtig aufgebohrt und beim Design erfreulicherweise vieles anders gemacht – aus gutem Grund, denn Hand aufs Herz: Wirklich schön war der Prius nie.

Käufer fand der keilförmige Spritsparer in erster Linie durch seine inneren Werte in Form eines innovativen Antriebssystems und dem guten Gewissen beim Blick auf die Verbrauchsanzeige. Als hartgesottener Weltverbesserer nahm man dann auch den Gummibandeffekt des Planetengetriebes in Kauf. Zumindest in Amerika und Japan. Auf dem deutschen Markt tat sich der Prius traditionell schwer, über den Zulassungs-Peak von 4.577 Fahrzeugen (2007) kam er nie hinaus. In der fünften Generation ist es Toyota nun aber gelungen, aus dem hässlichen Entlein einen schnittigen Flitzer zu machen, dem auch der Gummibandeffekt erfolgreich ausgetrieben wurde.

## Die Keilform bleibt

Schnittig mit schmalen Scheinwerfern, Leuchtband am Heck und hochwertigem

Interieur im Inneren: Der Prius wirkt, trotz der noch immer deutlich wahrnehmbaren Keilform, frisch und aufgeräumt – und stemmt sich erfolgreich gegen den Trend, dass die Fahrzeuge mit jeder Modell-Generation ein kleines bisschen größer werden. Im Vergleich zu seinem Vorgänger ist der neue Prius nämlich geschrumpft – und zwar um knapp fünf Zentimeter.

Für die Fondpassagiere sind das alles andere als schlechte Nachrichten, denn auch wenn der Prius „nur“ 4,60 Meter misst, wurde sein Radstand sogar ein klein wenig länger. Glück für die Passagiere im Fond, schlecht für den Kofferraum: Der ist mit 284 Litern nämlich alles andere als groß.

Erfreulich ist, dass sich Toyota nicht nur gegen den um sich greifenden Gigantismus wehrt, sondern auch gegen den Trend, sämtliche Bedienelemente durch berührungsempfindliche Oberflächen zu ersetzen. Hier findet man noch Knöpfe, um Lautstärke und Klimaanlage zu regulieren.

Einen aufgeräumten Eindruck macht der Innenraum des Prius – trotz seiner haptischen Bedienelemente – dennoch. Da verzeiht man es auch, dass der Hersteller hier größtenteils Hartplastik verbaut hat. Verglichen mit dem bZ4X, ist die Schneise zwischen Lenkrad und digitalen Kombiinstrumenten auch deutlich dezenter ausge-

fallen. Auch hier soll die Positionierung weiter vorn dafür sorgen, dass ein Head-up-Display überflüssig wird. Je nach Größe des Fahrers und Position des Lenkrades, ist das auch so. Der Sieben-Zoll-Bildschirm ist dank dieser Positionierung gut zu erkennen, die Oberfläche wirkt etwas altbacken.

## CVT-Getriebe nachgebessert

So aufgeräumt sich der Prius innen auch gibt, so kräftig kommt er dafür außen daher. Um dem sportlichen Eindruck auch Taten folgen lassen zu können, hat Toyota beim Antrieb deutlich nachgelegt: Satte 100 PS mehr Leistung, verspricht das Datenblatt. Eine Testfahrt über das Hamburger Umland bestätigt: Wer will, kann es im neuen Prius durchaus flott angehen lassen.

Im Motorraum werkelt ein 152 PS starkes Zwei-Liter-Aggregat, welches in Kombination mit einem 163 PS starken Elektromotor auf eine kumulierte Systemleistung von 223 PS kommt – das macht ihn zum bislang kräftigsten. Für den Sprint von null auf Tempo 100 braucht er lediglich 6,8 Sekunden.

Seine Dynamik lässt er auch beim Überholmanöver auf der Landstraße aufblitzen. Keinen spürbar negativen Effekt hat hingegen das nach wie vor verbaute Planeten-



1 Einen Gutteil des Platzes bekommen die Fond-Passagiere mit 2 Das Cockpit ist im Markenstil, hat also noch genug Schalter und manuelle Elemente 3 Der 7-Zoll-Screen ist gewollt nah im Sichtfeld des Fahrers 4 Trotz vieler Funktionen checkt man die Bedienung

getriebe (CVT-Getriebe) – vom einstmalig gescholtenen Gummibandeffekt ist quasi nichts mehr übrig. Positiv bemerkbar macht sich auch die neue Plattform: Die zweite Generation der GA-C-Plattform sorgt für einen gelungenen Mix aus Agilität und Balance.

Ob die Zielgruppe davon allzu oft Gebrauch machen wird, bleibt allerdings fraglich. Die wird sich über einen anderen Umstand wohl mehr freuen. Denn obwohl es in puncto PS steil bergauf ging, hat das kaum Auswirkungen auf den Verbrauch – im Gegenteil: Auch in dieser Disziplin ist es den Ingenieuren gelungen, kräftig nachzubessern.

### 86 Kilometer E-Reichweite

Selbst mit arg angegriffener Batterie begnügt sich der sparsame Plug-in-Hybrid mit rund vier Litern Benzin. Laut WLTP verbraucht der Toyota kombiniert gerade einmal 0,5 Liter – kein anderes Phev begnügt sich aktuell mit weniger. Dazu muss aber natürlich regelmäßig nachgeladen werden.

Um diese Reichweite zu erreichen, hat Toyota die Kapazität des Stromspeichers kräftig nach oben geschraubt. Von 8,8 kWh (Prius 4. Generation) wuchs der Stromspeicher auf eine Kapazität von 13,6 kWh an. Damit steigt die rein elektrische Reichweite aber auf bis zu 86 Kilometer.

Klingt in Gänze noch immer nicht nach besonders viel, heißt im Alltag allerdings, dass sich mehr als 90 Prozent aller Fahrten damit abdecken lassen – rein theoretisch. Geladen wird der Plug-in-Hybrid nach wie vor nur einphasig mit bis zu 3,3 kW, womit

er innerhalb von vier Stunden von null auf 100 Prozent lädt.

### Mit Solardach

Energie bekommt der Akku aber nicht nur durch die Steckdose, sondern auch durch ein Sonnendach – vorausgesetzt, man entscheidet sich für die teuerste Ausstattungsvariante Advanced. Damit lassen sich angeblich bis zu 70 Kilometer Reichweite pro Woche generieren.

Soweit nichts Neues, auch der Vorgänger-Prius hatte auf Wunsch eine Solarzelle verbaut. Nun ist es den Toyota-Ingenieuren allerdings gelungen, auf die vorher notwendige Zwischenbatterie zu verzichten. Die Solarzelle lädt die Traktionsbatterie des Prius nun ohne Umwege.

Sosehr sich der Toyota bei Antrieb und Effizienz verbessern konnte, sosehr hat sich auch der Preis verändert: Den Einstiegs-Prius gibt es ab 38.059 Euro, die Vorgänger-Generation startete mit 23.305 Euro noch deutlich günstiger – klar, Inflation. Serienmäßig mit an Bord sind beim Basis-Prius bereits der Kreuzungs-Assistent, der beim Abbiegen Fußgänger und Fahrzeuge erkennt, sowie ein Toter-Winkel-Warner. Auch eine Verkehrszeichenerkennung mit automatischer Tempolimit-Übernahme gibt es im Japaner.

Das Volumenmodell soll allerdings die mittlere Ausstattungslinie „Executive“ sein. Die punktet mit adaptivem Fernlicht-Assistenten, einem digitalen Innenspiegel sowie einem elektrisch beheizbaren Lenkrad. In der höchsten Ausstattungs-kategorie (Advanced), gibt es dann das genannte So-

lradach, elektrisch verstellbare Fahrersitze mit Memory-Funktion sowie Sitzheizung und -belüftung. Ebenso mit an Bord sind ein intelligenter Einpark-Assistent sowie ein Panorama-Kamerasystem.

### Preislich in neuen Gefilden

In der fünften Generation ging die Entwicklung nochmals deutlich nach vorne. „Der beste Prius aller Zeiten“ muss sich mittlerweile allerdings auch gegen deutlich mehr Wettbewerber behaupten.

Dass er im Haifischbecken Hybridantrieb überleben kann, dafür hat Toyota mit den zahlreichen Verbesserungen gegenüber der Vorgänger-Generation jedenfalls gesorgt.

*Stefan Schmid*



Das Heck ist durchaus gelungen, aber der Kofferraum ist klein (nur 284 Liter)