



TCS Fahrzeugtest
Toyota Prius IV HSD 1.8 Sol Premium

Hybrid-Pionier im Aufwind

Einst ein Vorreiter, hat sich der Toyota Prius IV zu einem sehr gelungenen Hybridauto entwickelt, das zwar wenig überrascht, aber dafür perfekt ausgeführt sowie äusserst genügsam ist. Und das zu einem günstigen Preis.



♥ 4 Zylinder, 1,8-l-Benziner + Elektromotor, 122 PS 📏 4,6 l/100 km (Testverbrauch), Energieetikette A
∞ Reichweite: 934 km 🏠 Gewicht: 1505 kg (Testfahrzeug) ⏱ 10,7 s von 0 auf 100 km/h 💰 36 900 Fr.

Mai 2016

TECHNIK

- + Niedriger Verbrauch möglich
- Effizienter, stimmiger Hybridantrieb
- Ausgewogenes Fahrwerk
- Geräumiges und gestyltes Interieur
- Sehr guter Fahrkomfort
- Vollständige Serienausstattung
- Raumaufteilung/Fertigungsqualität

- Wenig übersichtliche Karosserie (Fahrassistenten notwendig)
- Relativ bescheidene Fahrleistungen
- Mässige Variabilität des Kofferraums
- Informationsüberfluss und komplexe Bordsysteme
- Auf 285 kg beschränkte Nutzlast

Auf dem Papier ist an dieser vierten Ausgabe des Toyota Prius nichts Verblüffendes zu entdecken. Aber auch wenn das Prinzip des Parallelhybrid-Antriebs das Gleiche bleibt, so liefert die atypische keilförmige Gürtellinie dieser Ikone der Alternativantriebe doch ein erstes Indiz ihres Potenzials. Die Innovationen liegen im Detail. Das fängt bei einem Verbrauch an, der bescheidener ist denn je. Ausserdem beruht der Prius IV auf der neuen globalen Plattform von Toyota und wird deshalb 6 cm länger. Erwähnenswert sind auch gewisse Neu-



Modern Schnörkelloses Armaturenbrett und Informationsmodule in zentraler Position

TECHNISCHE DATEN

TESTFAHRZEUG

Toyota Prius 1.8 Sol Premium: 5 Türen, 5 Plätze; 36 900 Fr. (Testfahrzeug); 41 170 Fr.)

Varianten: 1.8 Sol, 122 PS (34 500 Fr.) bis 1.8 Sol Premium, 122 PS (36 900 Fr.)

Optionen: Metallic-Lackierung (750 Fr.), Ledersitze (2100 Fr.), intelligenter Parkassistent (1300 Fr.), elektrisches Schiebedach (590 Fr.), mobiles Entertainmentpaket (1750 Fr.)

Garantien: 3 Jahre ab Werk, 5 Jahre aufs Hybrid-System, 3 Jahre Mobilität; Rostschutz 12 Jahre (Auflagen)
 Importeur: Toyota AG, 5745 Safenwil, www.toyota.ch

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Motor: 4 Zylinder, 1,8-l-Benziner 98 PS + Elektromotor 72 PS, Gesamtleistung 122 PS; Hybridantriebssystem, Frontantrieb.

Gewicht: 1505 kg (Testfahrzeug), Gesamtgewicht 1790 kg, Anhängelast 725 kg

Ein anderer Look Komplexe Formen und in die Haube gezogene Scheinwerfer. Der Prius gibt sich anders.

heiten wie die kompakter gewordene Nickel-Metallhydrid-Batterie, die jetzt unter der Sitzbank untergebracht ist und das Kofferraumvolumen nicht mehr einschränkt. Auch beim Komfort hat der Prius deutliche Fortschritte gemacht.

Was für ein Interieur

Die Entdeckung des Innenraums, der mehr an ein Museum der modernen Kunst erinnert als an einen seriösen Toyota, hat auch ihre Wirkung. Das sehr geräumige vordere Abteil nimmt sowohl durch die Sachlichkeit des Armaturenbretts wie auch durch die verschwenderisch eingesetzten weissen Applikationen ein. Zu der in einem Modul in zentraler Position untergebrachten Instrumentierung kommt eine Mittelkonsole hinzu, in der das Infotainment-system untergebracht ist. Vorspringend und in schwarzem Klavierlack ge-

Kühnes Heck
Kantige Schluss-
leuchten und
gestreckte Linien



MARC-OLIVIER
HERREN

TESTFAZIT
Verblüffend spar-
sam überrascht
der Prius ange-
nehm durch sei-
nen Fahrkomfort
und die Qualität
seines Fahrwerks.
Ein vernünftiges
und jetzt auch
ausgewogenes
Auto.



halten, zieht sie den Blick auf sich. Die vorderen Insassen fühlen sich in gut geformten Ledersitzen (Option), natürlich in Weiss, wohl. Mehr ein Lexus- als ein Toyota-Ambiente. Aber auch die hinteren Passagiere fahren angenehm. Ebenso weich bietet die – natürlich weisse – Sitzbank eine Beinfreiheit, die auch einem Oberklasse-Auto gut anstehen würde. Und trotz abfallender Dachlinie ist die Kopffreiheit angemessen. Der Kofferraum ist ausreichend gross, hat eine etwas verschachtelte Architektur, ist aber gut zugänglich, vor allem dank einer riesigen, gut unterstützten Heckklappe. Weniger toll dagegen ist die Variabilität: Keine Fernbedienung zum Umklappen der Sitzbank und im Boden bleibt eine Stufe.

Zurück zur Normalität unter der Haube: Der Antrieb aus einem 1,8-l-Benzinmotor und einem Elektromotor liefert eine Gesamtleistung von 122 PS. Das ist nicht enorm, vor allem die Beschleunigung ist nicht überwältigend. Fans des Prius bemerken aber rasch, dass die beiden Aggregate mehr denn je in perfekter Harmonie zusammenarbeiten. Die Übergänge zwischen elektrischen und thermischen Modi geschehen fast un-

merklich. Ausserdem ist der Durchzug kräftig. Auch wenn der Motor bei starker Beschleunigung wegen des stufenlosen Getriebes nach wie vor aufheult, tut er das doch diskreter. Man schätzt die Möglichkeit, im Stadtverkehr elektrisch anzufahren und diesen allerdings ziemlich instabilen Modus häufig zu nutzen. Der Effekt wird an der Tankstelle deutlich. Der Prius IV zeigt sich bei moderater Fahrweise sehr sparsam, wie der Testdurchschnitt von 4,6 l/100 km zeigt.

Bislang machte dieser Hybrid punkto Fahrverhalten nie von sich reden. Das ändert sich mit der vierten Auflage, die erstmals eine Hinterachse mit Doppeldreiecklenkern erhält. Jetzt gefällt der

Prius durch die Stabilität seines Fahrwerks. So gerüstet, umrundet er Kurven ohne spürbare Karosseriebewegungen. Und zudem hat die elektrische Lenkung an Rückmeldung und Präzision zugelegt. Auch der Fahrkomfort ist wesentlich besser als früher. Einzig die etwas holperig ablaufenden Niederquerschnittreifen in der Ausstattungsreihe Sol Premium fallen ab. Diese Ausstattungsreihe wirkt mit all ihren Elementen fast überladen. Dank adaptivem Tempomaten, Totwinkelassistent oder Fussgängererkennung geht der Prius IV technisch mit der Zeit. Ebenso beim Head-up-Display, das von der vom Armaturenbrett ausgehenden Informationsflut entlastet.



Zentralisiert Neben diesen zwei Modulen verfügt der Fahrer über ein Head-up-Display.



Schalthebel Ein mit den Fingerspitzen bedienbarer Joystick, praktisch



TECHNIK

TCS-EXKLUSIV

TCS MoBe: Herbert Meier

FAHRDYNAMIK

Beschleunigung (0–100 km/h):	10,7 s
Elastizität:	
60–100 km/h (Fahrstufe D)	6,0 s
80–120 km/h (Fahrstufe D)	7,4 s
Wendekreis:	11,6 m
Bremsweg (100–0 km/h):	39,1 m
Innenlärm:	
60 km/h: 60 dB (A)	
120 km/h: 71 dB (A)	

SERVICEKOSTEN

Gratis-Service bis 6 Jahre/60 000 km.	
Danach:	
Wartung (km/Mte)	Stunden Kosten (Fr.) ¹
15 000/12	1,2 270.–
30 000/24	2,0 501.–
Gesamtkosten Wartung 180 000 km:	
15 000 km/Jahr	14,3 4170.–

¹ inklusive Servicematerial

BETRIEBSKOSTEN

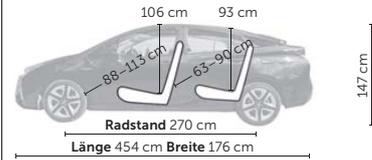
km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		fixe	variable
15 000	64	542.–	262.–
30 000	43	542.–	524.–
Stundenansatz für TCS-Berechnung:			
145 Fr. (BFS), Toyota-Händler: von 100 bis 180 Fr.			

NORMVERBRAUCH AUF PRÜFSTAND (80/1268 EWG)

	Städtisch	Ausserstädt.	Mix
TCS	2,6	3,9	3,5
Werk	3,3	3,3	3,3
CO ₂ -Emissionen:			80 g/km
CO ₂ -Durchschnitt in CH 2014:			139 g/km
Energieetikette (A–G):			A

TESTVERBRAUCH

4,6 l/100 km	Reichweite 934 km
Tankinhalt: 43 Liter	



Innenbreite: vorne 149 cm, hinten 144 cm
 Kofferraum: 502–1054 Liter
 Reifen: 215/45 R17, min. 195/65 R15

KAROSSERIE

Das unkonventionelle Design erinnert daran, dass es sich um einen Toyota Prius handelt. Das Platzangebot ist grosszügig, vor allem hinten. Der Kofferraum ist geräumig, aber wenig variabel. Beim Umklappen der Bank entsteht eine Stufe im Boden. Schlechte Sicht nach hinten.

INNENRAUM

Das Raumgefühl ist vorherrschend. Helle Materialien an Türverkleidungen und Armaturenbrett betonen das moderne Ambiente. Hinzu kommen viele Anzeigen und der grosse zentrale Bildschirm, was etwas überladen wirken kann. Die eleganten Ledersitze (Option) sind komfortabel, bieten aber wenig Seitenhalt. Vollständige Multimedia-Anlage.

KOMFORT

Ausgezeichneter Fahrkomfort. Die Federung bietet einen guten Kompromiss zwischen Dynamik und Komfort. Ausserdem arbeitet das Hybridsystem sanft. Einzige Schwachpunkte sind die Abrollgeräusche der Niederquerschnittreifen und Windgeräusche bei Autobahntempo.

PREIS-LEISTUNG

Obwohl er über Hybridtechnik verfügt, kostet der Prius IV kaum mehr als ein konventionelles Auto. Ein gutes Geschäft, ist doch die Ausstattung schon ab der Basisversion vollständig. Bei der Version Sol Premium kommen Navigationssystem und Head-up-Display dazu.

FAHREIGENSCHAFTEN

Die Fahreigenschaften sind deutlich besser geworden, wie die Lenkung mit mehr Rückmeldung, der es aber an Gefühl um die Mittellage mangelt. Ausgewogenes Fahrwerk.

MOTOR UND ANTRIEB

Perfekt abgestimmte Hybridtechnik, vor allem bezüglich Übergänge zwischen Verbrennungs- und Elektromotor. Bleibt der Hochdreheffekt des stufenlosen Getriebes. Mittelmässige Beschleunigung.

VERBRAUCH

Sehr sparsam. Bei defensiver Fahrweise verbraucht der Prius unter 4 l/100 km.

SICHERHEIT

Die Fahrassistenten sind beinahe vollständig. Hinzu kommen LED-Scheinwerfer. Nur durchschnittlicher Bremsweg.

TCS-Vergleich

Der Toyota Prius mit Hybridantrieb ist einzigartig. Er zeigt, dass ein Benzinauto sehr niedrige Verbrauchswerte erreichen kann.



Video zum Test



Toyota Prius
1.8 HSD
Sol Premium

VW Golf
1.4 TSI DSG
Highline

Preis (Fr.)	36 900.–	31 200.–
Hubraum (cm ³)	1798	1395
Leistung (kW/PS)	90/122	92/125
Drehmoment (Nm/min)	163/0 (elektrisch)	200/1400
Verbrauch (l/100 km)	3,3 ¹ A ²	5,3 ¹ D ²
Kofferraumvolumen min./max. (l)	501/1054 (VDA)	380/1270 (ISO)
Betriebskosten (Fr./km) ³	0,64	0,64
Wartungskosten ⁴	4170.–	3782.–
Test «Touring»	6/2016	5/2013 ⁵

¹ Wert laut Importeur ² Energieeffizienz laut Importeur ³ Bei 15 000 km/Jahr⁴ Gesamtkosten auf 180 000 km bei 15 000 km/Jahr ⁵ VW Golf 2.0 TDI DSG Highline

CREDITS: Windkraftwerk Juvent auf dem Mont-Crosin. Mit freundlicher Erlaubnis der BKW.



Geräumig Sowohl das vordere Abteil als auch die Sitzbank sind grosszügig bemessen.



Noch nicht top Viel Volumen im Kofferraum, aber wenig ausgeklügelte Variabilität.



Bewertung

KAROSSERIE	Note (%)	Gewichtung (%)
Praxisbeladung (Musterboxen)	53	15
Platzangebot (Innenmasse)	80	15
Variabilität und Ablagen	60	20
Transporteigenschaften allgemein	60	10
Rundumsicht	80	10
Rangieren/Wendekreis	70	10
Kofferraum Zugang und Form	60	20
Bewertung	67%	15%

INNENRAUM	Note (%)	Gewichtung (%)
Gepäck und Kindersitze	70	20
Multimediasystem	80	20
Innenraum	80	10
Raumgefühl	80	10
Haptik/Verarbeitung	80	20
Bedienung	70	20
Bewertung	76%	10%

KOMFORT	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrkomfort	80	10
Innengeräusche	60	30
Rundumsicht	80	10
Federung	80	10
Sitze	70	10
Serienmässige Komfort und Praxisausstattung	80	10
Aufpreispflichtige Komfort + Praxisausstattung	80	20
Bewertung	73%	10%

PREIS-LEISTUNG	Note (%)	Gewichtung (%)
Preis- Ausstattungsverhältniss	80	30
Garantieleistungen	70	20
Servicekosten	80	10
Leistungsgewicht	40	5
Werterhalt	50	20
Fahrleistungen	60	10
Verbrauchskosten	90	5
Bewertung	69%	15%

FAHREIGENSCHAFTEN	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrverhalten	80	15
Lenkung	80	15
Fahrspass	60	20
Fahreigenschaften	70	50
Bewertung	71%	10%

MOTOR und ANTRIEB	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrleistungen	60	20
Durchzugskraft und Beschleunigung	70	10
Laufkultur des Antriebes	80	10
Traktion	70	15
Schaltung man. / Schaltkomfort aut.	80	15
Getriebeabstufung	80	15
Anhängelast	10	15
Bewertung	63%	10%

VERBRAUCH	Note (%)	Gewichtung (%)
TCS Verbrauch Delta	60	10
Verbrauch TCS Zyklus	100	35
Verbrauch Werksangabe	100	10
Praxisverbrauch	90	35
Reichweite	100	10
Bewertung	93%	15%

SICHERHEIT	Note (%)	Gewichtung (%)
Serienmässige Sicherheitsausstattung	100	10
Aufpreispflichtige Sicherheitsausstattung	100	30
Beleuchtung/Licht	90	10
Bremsweg	40	50
Bewertung	69%	15%

Gesamtnote



**Daten und Messwerte**

MOTOR	
Bauart	4 Reihe
Hubraum	1798 ccm
Leistung/bei Drehzahl (Werk)	90 kW/5200 Umin
Leistung gemessen	90 kW
Drehmoment/bei Drehzahl	142 Nm/3600 Umin

ANTRIEB	
Kraftübertragung	Front
Getriebe	CVT
Reifengröße Serie	215/45 R17
Reifengröße Testfahrzeug	215/45 R17

VERBRAUCH	
Werk gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	3.3 l/100km
TCS gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	3.5 l/100km
TCS-P gesamt	4.1 l/100km
Praxis	4.6 l/100km
CO2 Ausstoss Werk	76 g/km
Reichweite im TCS-P	1049 km
Tankvolumen	43 Liter

FAHRDYNAMIK	
Beschleunigung 0 - 100 km/h (Werk/TCS)	10.6/10.7 s
Durchzug 60-100 km/h (im zweithöchsten Gang)	6 s
Durchzug 80-120 km/h (im zweithöchsten Gang)	7.4 s
Bremsweg aus 100 km/h	39.1 m
Wendekreis links/rechts	11.6 /11.5m
Innengräsche bei 120 km/h	71 dBA

MASSE	
Länge/Breite/Höhe	4.54 /1.76 /1.47 m
Leergewicht Werk	1470 kg
Leergewicht gewogen	1505 kg
Gesamtgewicht	1790 kg
Zuladung effektiv	285 kg
Anhängelast gebremst	725 kg
Kofferraumvolumen klein	501 Liter
Kofferraumvolumen gross	1633 Liter

GARANTIE	
Werksgarantie Dauer	3 Jahre
Werksgarantie Laufleistung	100000 km
Rostgarantie Dauer	12 Jahre

Fett = TCS Messwert

Video zum Test