

TOYOTA PRIUS

Sprit sparen und Spaß haben

Die jüngste Generation des Toyota Prius soll weniger Sprit als der Vorgänger verbrauchen und auch der Fahrspaß soll nicht zu kurz kommen. Wir haben das Hybridauto unter die Lupe genommen.

September 2015, Frankfurt am Main, Messe IAA: Der neue Toyota Prius wird feierlich für die internationale Presse enthüllt. Das knallrote Auto sieht wie ein Raumschiff auf Rädern aus, das Design polarisiert jedoch stark. Besonders das Heck mit der geteilten Scheibe gibt Raum für Diskussionen. Toyota spricht dagegen von einer „Wiedergeburt des Pioniers“. Damit hat der Hersteller nicht ganz unrecht: Der Prius ist Vorreiter der Hybridtechnologie und setzt schon seit 1997 auf eine Kombination aus Verbrennungsmotor und Elektroantrieb, was dem Auto schon damals zu einem sehr niedrigen Verbrauch verhalf.

Heute ist Toyota nicht mehr allein mit der Hybridtechnologie: Aufgrund strengerer Emissionsvorschriften hat fast jeder Hersteller ein Modell im Portfolio und in den kommenden Jahren wird diese An-

triebstechnik noch weiter an Bedeutung gewinnen. Mit der nunmehr vierten Prius-Generation verspricht Toyota deshalb nicht nur einen 30 Prozent niedrigeren Verbrauch, sondern stellt auch den Fahrspaß des Autos in den Vordergrund.

Extrem niedriger cW-Wert

Wir wollten wissen, was an den Werbeversprechen dran ist und durften den Toyota Prius Hybrid in der Komfort-Variante testen. Mit der Metallic-Lackierung „granatapfelrot“ sieht er tatsächlich genau so aus wie das Modell auf der Messe. Und wie schon auf der Messe polarisiert das Design sofort. Laut Toyota sorgt die Form jedoch für einen extrem niedrigen cW-Wert von 0,24.

Im Inneren des Prius herrscht Hartplastik vor, jedoch machen die Displays mit der digitalen Geschwindigkeitsanzei-

ge und dem Schema des Energieflusses mächtig was her. Der Prius besitzt anstelle eines Schalthebels einen Joystick, mit dem sich das stufenlose Automatikgetriebe bedienen lässt. Neben der Fahr-, Park- und Neutralstellung steht noch die Funktion „B“ zur Verfügung, bei dem die Rekuperationsleistung des Motors und damit die Bremswirkung erhöht wird – ideal auf

TECHNISCHE DATEN

Motor: Vierzylinder-Benzinmotor mit variabler Ventilsteuerung (VVT-i), 1,8 Liter Hubraum, 16 Ventile

Antrieb: Permanent erregter Synchronmotor, Vorderradantrieb, stufenloses Automatikgetriebe

Leistung Ottomotor: 72 kW (98 PS)

Leistung E-Motor: 53 kW (72 PS)

Systemleistung: 122 PS

Drehmoment: 142 Nm (Ottomotor), 163 Nm (E-Motor)

Beschleunigung 0-100 km/h: 10,6 s

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Verbrauch: 3,3 l/100 km (kombiniert)



Die vierte Generation des Toyota Prius wurde auf der IAA 2015 erstmals vorgestellt.

Fotos: Alexander Jank



Gewöhnungsbedürftig: Rückansicht des Prius mit der geteilten Heckscheibe.



Alle Anzeigen sind digital, eine Grafik veranschaulicht den Energiefluss im Auto.



Der 1,6-Liter-Benziner im Prius leistet 98 PS und 142 Newtonmeter Drehmoment.

abschüssigen Straßen. Direkt neben dem Joystick befindet sich wiederum die Taste für den „EV“-Modus, mit dem sich der Prius für ein paar Kilometer im reinen Elektrobetrieb fahren lässt. Darüber hinaus lassen sich mehrere Fahrmodi wählen: Der Eco-Modus schon die Batterie, im Power-Modus ist die Gasannahme deutlich spritziger.

Erwähnenswert ist noch die induktive Ladeschale unterhalb der Mittelkonsole, auf der sich entsprechend ausgestattete Smartphones kabellos aufladen lassen. Apropos laden: Im Gegensatz zum Vor-

gänger befindet sich der Akku nun direkt unter den Rücksitzen, was den Platz im Kofferraum auf satte 501 Liter erhöht.

Lautloses Dahingleiten

Nach dem Drücken der Start-Taste erscheint „Ready“ auf dem Display und das Auto rollt fast vollkommen lautlos mit einem leisen Surren los. Die Stille wird dann jäh durch den sich zuschaltenden 1,8-Liter Benzinmotor unterbrochen, der bei härterer Gangart auch recht laut wird und vor allem durch hohe Drehzahlen auf sich aufmerksam macht. Der Ottomotor

leistet 98 PS und das Auto erreicht in Kombination mit dem E-Motor eine Systemleistung von 122 PS. Dabei ist die Beschleunigung des Prius in Ordnung, aber nicht weltbewegend: Nach 10,6 Sekunden wird die 100-Kilometer-Grenze durchbrochen, bei 180 Kilometer pro Stunde ist Schluss mit dem Vortrieb.

Der Verbrauch ist recht niedrig, von den versprochenen 3,3 Liter auf 100 Kilometer aber weit entfernt: Trotz moderater Fahrweise war der Durchschnittswert am Ende 5,4 Liter. Das schaffen sparsame Dieselmotoren auch. *Alexander Junk*

DS AUTOMOBILES DS3 PURETECH



Der DS3 tritt in Konkurrenz zu Mini & Co. und soll vor allem junge Leute ansprechen.

Der spritzige Franzose

Beim ersten Anblick des Autos fragt man sich sofort, welche Marke sich dahinter verbirgt. Ist das ein Japaner? Ein Italiener? Den Marketingmanagern von DS Automobiles, einer Marke des PSA-Konzerns, dürfte das gefallen: Es ist schlicht und einfach ein DS3. Der schicke Kompaktwagen richtet sich vor allem an Design-Liebhaber und junge Leute. Wir konnten den DS3 in der PureTech-VTi-Ausführung mit Dreizylinder-Reihenmotor testen. Das Triebwerk leistet satte 130 PS und 230 Nm Drehmoment, was dem Mini-Gegner zu sportlichen Fahrleistungen verhilft. In nur 8,9 Sekunden erreicht der Franzose 100 Kilometer pro Stunde. Maximal sind 204 km/h drin. Dabei bleibt der Verbrauch laut Angabe mit 4,3 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer sehr niedrig. Weniger gefallen hat uns die hakelige Sechsgang-Schaltung des Autos. Auch die Anordnung der Tasten im Cockpit ist gewöhnungsbedürftig und der Sinn schwer zu ergründen. Dafür befand sich ein Duftspender mit an Bord – très chic.



Das Cockpit in Hochglanzoptik ist schick, die Bedienung so lala.

Fotos: Alexander Junk

ATH-Reifenmontiermaschinen jetzt WDK-zertifiziert



- Neue verwindungssteife Konstruktion mit hochpräziser Laserschnittverarbeitung
- Sehr widerstandsfähige Hammerschlag-Pulverbeschichtung
- Pneumatische Montagekopf-Spannung mit einstellbarer, automatischer vertikaler und horizontaler Felgenentfernung
- Jetzt auch WDK-zertifiziert (nur in Verbindung mit optionalem WDK-Kit)



Typ	M92	M72+A34	M52+A34
Preis*	€ 6.995,-	€ 2.815,-	€ 2.399,-
Preis WDK-Kit*	€ 487,-	€ 499,-	€ 499,-

* Werkseitig montiert, steckerfertig geliefert.
Alle Preise verstehen sich zzgl. Fracht und MwSt.