

Pressepräsentation Toyota Prius Plus und Yaris Hybrid: Kampfansage

Von Peter Schwerdtmann

Mit dem siebensitzer-Van Toyota Prius Plus rundet der japanischer Hersteller jetzt seine Prius-Hybrid-Familie nach oben ab. Wenn dann im Herbst der Prius Plug-in mit seiner größeren „elektrischen Reichweite“ kommt, bleibt in dieser Klasse kaum ein Wunsch offen. Aber vielleicht in anderen. Nach oben ergänzt die Nobelmarke Lexus das Angebot der Japaner. Doch auch Kleinwagen-Freunde lässt Toyota nicht im Abgas stehen. Ihnen bietet der japanische Hersteller jetzt den Toyota Yaris Hybrid und das zum KampfpPreis von 17 900 Euro, 1320 Euro billiger als den Yaris Diesel.

Der Toyota Yaris hat sich seinen Platz im Markt als solider, pflegeleichter und zuverlässiger Kleinwagen mit guten Fahreigenschaften verdient. Hört man seinen Besitzern zu, dann haben sie auch am Fahrkomfort und an den Verbrauchsdaten nichts auszusetzen. Allein das Plastikambiente im Innenraum stößt so manchem hart auf.

Die Äußerlichkeiten und das Innenleben ändern sich beim Toyota Yaris Hybrid im Vergleich mit seinen Benzin- oder Diesel-Brüdern nur wenig. Der Hybrid sieht genauso aus, ist nur 20 Millimeter länger und trägt die Plakette „Hybrid Synergie Drive“ als Hinweis auf seinen Antrieb, bestehend aus einem kleiner Vierzylinder-Benziner und einem Elektromotor. Der für den Yaris kräftig überarbeitete 1,5-Liter-Benziner leistet 55 kW / 74 PS und der Elektromotor 45 kW / 60 PS. Arbeiten die beiden zusammen, ergibt sich eine maximale Systemleistung von 74 kW / 100 PS und ein maximales Drehmoment, das – dank des Elektromotors – früh zur Verfügung steht. In der Innenstadt kann der Yaris mitspurten.

Für die Innenstadt ist der Yaris wie geschaffen. Das liegt nicht allein an seinen handlichen Kleinwagenmaßen oder dem Wendekreis von nur zehn Metern, sondern vor allem an seinem Antrieb. Der kann im täglichen Stopp-and-go-Verkehr seine Stärken nicht nur beim schnellen Antritt ausspielen. Da sein Hybridantrieb im Stand keine

Energie verbraucht, sein kleiner Benziner oft in ein besonders verbrauchsgünstigen Drehzahlen arbeitet und er so manchen Kilometer mit Strom aus seiner Nickel-Metallhydrid-Batterie dahinrollen kann, liegt sein Normverbrauch im Schnitt bei 3,5 Litern auf 100 km, was einer Kohlendioxid-Emission von 79 Gramm pro Kilometer entspricht, beides Werte, von denen andere Kleinwagen nur träumen können.

Beim Innenraumraum müssen sich die Yaris-Hybrid-Nutzer nicht einschränken. Ihnen steht derselbe Raum zur Verfügung wie bei den klassischen Geschwistern, weil die Batterie ihren Platz unter der Rückbank gefunden hat. Der Kofferraum wird also davon nicht beeinträchtigt, was bei 286 Liter Inhalt auch nicht so gut wäre. Die Zuladung liegt bei den Japanern traditionell am unteren Rand, beim Yaris mit Werten zwischen 330 kg und 405 kg (ja nach Ausstattung). Auch das qualifiziert den Yaris als Zweitwagen für die Stadt und nicht für die große Familien-Urlaubsreise.

Die Geschichte zur zweiten Neuerscheinung, zum Toyota Prius Plus, ist rasch erzählt. Unter seinem Bleck steckt nämlich derselbe Hybridantrieb wie beim Prius und anderen Konzernmodellen dieser Leistungsklasse: Ein 1,8-Liter-Vierzylinder mit 73 kW / 99 PS als klassische Komponente des Antriebs und ein Elektromotor von 60 kW / 80 PS, der beim Prius Plus nicht aus der bisher üblichen Nickel-Metallhydrid-Batterie, sondern aus einer Lithiumionen-Batterie versorgt wird.

Das ist die erste Lithiumionen-Batterie in einem Toyota, die aus gutem Grund für den Prius Plus eingesetzt wird. Sie passt in den Mitteltunnel, sitzt also nicht unter dem Kofferraum und lässt so Platz für die Füße vor den beiden Sitzen sechs und sieben im Fond. Werden deren Lehnen nach vorn geklappt, entsteht ein Laderaum mit ebenem Boden von üppigen 784 Litern. Klappt man die Rückenlehnen der Sitze in der zweiten Reihe ebenfalls nach vorn, wächst das Volumen des Stauraums auf 1580 Liter. Braucht man alle sieben Sitze, bleiben allerdings nur 232 Liter fürs kleine Gepäck übrig. Dafür fällt die Zuladung mit 550 kg bis 620 kg für japanische Verhältnisse geradezu üppig aus.

Der Prius Plus gibt sich auf den ersten Blick aus Mitglied der Prius-Familie zu erkennen. Die Ähnlichkeit ist so groß, dass man schon genauer hinsehen muss, um die größere Dachhöhe und die zusätzliche Länge zu erkennen. An den fünf Sitzen der beiden ersten Reihen ist wenig auszusetzen. Auf Ihnen entsteht besonders unter dem – aufpreispflichtigen – zweiteiligen Panoramadach und bei hellen Innenraumfarben das Gefühl von Großzügigkeit.

Der Prius Plus braucht (Im Schnitt nach EU-Norm) 4,1 Liter auf 100 km und emittiert 96

g/km CO₂. Er beschleunigt in 11,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 165 km/h Höchstgeschwindigkeit. Bei der Höchstgeschwindigkeit nehmen sich Yaris Hybrid und Prius Plus also nichts, beim Beschleunigen auf 100 km/h braucht der Yaris eine halbe Sekunde mehr.

Beide Hybrid-Fahrzeuge lassen sich dank CVT-Automatikgetriebe problemlos fahren. Beide spielen in ihren Bordcomputer-Anzeigen mit den Möglichkeiten ihres Antriebs. Es gibt fast nicht, was sie nicht über dessen Befindlichkeiten melden können. Das mag ablenken, es weckt aber auch den Ehrgeiz, mit Hilfe des Wissens um die Vorgänge im Antrieb, beim Verbrauch-Minusrekorde zu erzielen.

Den Yaris wie den Prius Plus gibt es in drei Ausstattungsvarianten: Yaris Hybrid, Yaris Hybrid Life und Yaris Hybrid Club oder Prius Plus, Prius Plus Life und Prius Plus Tec-Edition. Ein Yaris Hybrid Club mit 16-Zoll-Felgen und umfangreicher Ausstattung kostet ab 19 200 Euro. Der Preis für den Siebensitzer beginnt bei 29 900 und endet mit dem Basispreis von 36 800 Euro für die Tec-Edition.

Mehr noch als der Prius-Preis zeigt aber der Yaris-Einstiegspreis von 17 900 Euro das zweifache Ziel von Toyota: Sie wollen den Hybrid durchsetzen, und sie wollen diesem Antrieb auch bei den Kleinwagen eine Chance verschaffen. Denn der Hybrid-Yaris ist nicht nur deutlich billiger als der ständige Wettbewerber Diesel, sein Preis liegt auch fast 500 Euro unter dem des Benziner-Spitzenmodells 1,33-l-Dual-VVT-i mit Multidrive-S-Getriebe und 73 kW / 99 PS. Die Kampfansage an den Wettbewerb und konkurrierende Antriebssysteme ist so stark, dass Toyota sogar offenbar hinnimmt, dass der Yaris Hybrid die anderen Yaris-Varianten kanibalisiert. (ampnet/Sm)

Daten Toyota Yaris Hybrid

Länge x Breite x Höhe (in m): 3,91 x 1,70 x 1,51

Verbrennungsmotor: Vierzylinder-Benziner, 1497 ccm

Leistung: 55kW / 74 PS bei 4800 U/min

Max. Drehmoment: 111 Nm bei 3600 - 4400 U/min

Elektromotor: permanenterregter Synchronläufer

Leistung: 45 kW / 60 PS

Max. Drehmoment: 169 Nm

Batterie: Nickel-Metallhydrid

Systemleistung: 74 kW / 100 PS

Leergewicht / Zuladung: 1160 bis 1235 kg / 405 bis 330 kg

Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 11,8 s

Wendekreis: 10 m

Gepäckraum: 286 l

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 3,5 l auf 100 km

Kohlendioxidemission : 79 g/km

Basispreis: 17 900 Euro