
Fahrbericht Toyota Prius Plug-in Hybrid: Großer Sprung

Von Jens Riedel, cen

Der Toyota Prius war vor 25 Jahren der erste Serienhybrid auf dem Markt. Mitte Juli kommt die fünfte Generation auf den Markt und macht gleich mehrfach große Sprünge. Die Ingenieure haben die Leistung drastisch angehoben, die elektrische Normreichweite des nur noch als Plug-in-Hybrid erhältlichen Modells hat sich um ein Drittel verbessert und – last but not least – hat Toyota beim Design ein gutes Händchen bewiesen.

Mit seiner Systemleistung von 223 PS übertrifft der neue Prius die Vorgängergeneration im stolze 101 PS. Das schlägt sich vor allem in der Beschleunigung von null auf 100 km/h in 6,8 Sekunden nieder. Das sind viereinhalb Sekunden weniger als bisher. Die Höchstgeschwindigkeit steigt um gut 15 km/h, wird aber kurz vor Tempo 180 abgeregelt.

War zuletzt der Benziner etwas leistungsstärker als die E-Maschine ist es jetzt umgekehrt. Dank 50 Prozent mehr Batteriekapazität ergibt sich eine klassenbeste elektrische Normreichweite von bis zu 86 Kilometern. Da der Akku dabei auch noch mit 30 Prozent weniger Zellen auskommt und der Radstand des Prius um fünf Zentimeter gewachsen ist, konnte der Stromspender vom Kofferraum in den Bereich unter der Rücksitzbank umgesiedelt werden. Das Gepäckabteil bleibt mit 284 Litern aber immer noch für ein Auto dieser Größe relativ klein, aber die Lehnen der hinteren Sitze lassen sich immerhin zu einer ebenen Ladefläche umklappen.

Während der Vorgänger mit seinen scharf geschnittenen Konturen dem Stil der Brennstoffzellenlimousine Mirai folgte, orientiert sich der nächste Prius wieder stärker am One-Box-Design der Nummern zwei und drei. Die neue Generation wirkt förmlich wie aus dem Ei gepellt, flach und rund mit schmalen Greenhouse ist die schnörkellose Linienführung wie aus einem Guss, Kanten finden sich nur an wenigen Stellen. Der Lohn: Der Toyota erhielt die Red-Dot-Auszeichnung „Best of the best car design“ für seine gelungene Form.

Auf einer ersten Ausfahrt im Stadt-, Land- und Autobahnmix ließ sich der Prius im reinen Elektromodus (bis maximal 135 km/h) tatsächlich gut 80 Kilometer lang im EV-Modus ohne den Verbrenner bewegen. Im Auto-Modus bleibt der Toyota ebenfalls so oft wie möglich im Elektrobetrieb und der 2,0-Liter-Benziner springt nur bei starkem Beschleunigen hinzu. Im Hybrid-Modus ist der Prius dann wie ein gewöhnlicher Vollhybrid unterwegs und hält dabei weitestgehend den Ladezustand. Die E-Unterstützung hilft nicht zuletzt auch, den bei CVT-Getrieben üblichen „Gummibandeffekt“ zu eliminieren. Der kommt dann im Charge-Modus wieder voll zur Geltung, wenn der ohnehin zum Laden des Akkus etwas höher drehende Benziner allein die Arbeit übernimmt. Hier ist der Prius ganz klar in der Nutzung als Elektroauto die angenehmere Wahl der Fortbewegung. Dank 3,3-kW-Onboardcharger soll die leere Batterie an der heimischen Wallbox binnen vier Stunden wieder voll sein.

Die Lenkung spricht früh an, bleibt aber sanft ausgelegt, ohne es an Präzision vermissen zu lassen. Durch die weit nach vorne zur Windschutzscheibe hin versetzte Instrumentenanzeige steht das Lenkrad auch in der oberen Position allerdings recht niedrig. Aber daran hat man sich schnell gewöhnt. Die Menüführung des Wählhebels in der Mittelkonsole braucht ebenfalls ein wenig Eingewöhnung, bis alles reibungslos sitzt, weil es zwei Bedienebenen gibt. Nicht ganz überzeugen kann die Einstellung der Rekuperationsstufen. Das geht nur über das Bordmenü und nicht direkt über die Stellung „B“ am Hebel. Die Menüführung für die übrigen Fahreinstellungen und Assistenzsysteme über die Lenkradtasten ist aber grundsätzlich einfach.

Auch wenn die windschnittige Form mit dem erst hinter der B-Säule ihren Höhepunkt erreichenden Dach und das schmale Fensterband von außen etwas anderes suggerieren, Kopffreiheit ist ausreichend vorhanden. Der Abstand zwischen den vorderen und hinteren Sitzen ist ebenfalls mehr als ausreichend, wenngleich hinten links die Füße wegen der elektrischen Fahrersitzverstellung nicht ganz unter den Vordermann passen. Der

Federungskomfort des Prius ist stark vom Fahrbahnuntergrund abhängig. Während er beispielsweise auf Kopfsteinpflaster recht komfortabel abrollt, könnten kurze Bodenwellen gerne etwas sanfter unter die Räder genommen werden.

Toyota bietet den Prius in drei Ausstattungsstufen an. Das Basismodell kostet 45.290 Euro. Der Executive als mittlere Variante ist knapp 2000 Euro teurer und dürfte nach Einschätzung der Verkaufsabteilung gut 55 Prozent aller Prius-Interessenten überzeugen. Topmodell ist der Advanced für 52.690 Euro, der für ein paar Kilometer mehr Reichweite serienmäßig mit einem Solardach ausgerüstet ist. (cen/jri)

Daten Toyota Prius Plug-in Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 1,78 x 1,42

Radstand (m): 2,75

Antrieb: Benziner, 1998 cccm, 111 kW / 151 PS; E-Motor m. 120 kW / 163 PS, CVT-Getriebe

Systemleistung: 164 kW / 223 PS

Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h

Höchstgeschwindigkeit (elektrisch): 135 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,8 Sek.

Batteriekapazität: 13,6 kWh

Elektr. Normreichweite: 86 km

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 0,5–0,7 Liter

CO₂-Emissionen: 11–16 g/km

Leergewicht: min. 1620 kg

Kofferraumvolumen: 284 Liter

Preis: 45.290 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Prius Plug-in Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
