



# Modell-Athlet

**Der neue Toyota Prius legt die Hybrid-Messlatte ein gutes Stück höher – nicht nur in puncto Verbrauch.**

Wenn sich Mitte August die Leichtathletik-Weltelite zum WM-Showdown in Berlin trifft, möchte sich ein Teilnehmer in Top-Form präsentieren: der neue Toyota Prius. In der Disziplin „Shuttle“. Dass der Vollhybrid mit stufenlosem Planetengetriebe diesen kurzstreckenlastigen Flottenjob mit Bravour meistern wird, daran besteht seit der jüngsten Fahrpräsentation nicht der geringste Zweifel.

Denn verglichen mit der Vorgängergeneration verfügt der Hybridantrieb von Prius Nummer drei über 90 Prozent neue oder modifizierte Komponenten. Ein Trainingslager, das beim „Laktatstest“ seine Wirkung zeigt: Die Systemleistung stieg von 113 auf 136

PS. Der Sprint von null auf Tempo 100 gelingt dem Öko-Japaner jetzt statt in 10,9 in 10,4 Sekunden, bei 180 km/h ist Schluss. Ein Garant: Toyota setzt jetzt nicht mehr auf den 1,5-Liter-Otto, sondern auf einen kräftigeren 1,8-Liter-Atkinson-Benziner (99 PS). Zudem wurde an das E-Aggregat (60 kW) Hand angelegt. Nur in Sachen Batterie vertraut der Importeur auf Bewährtes: die Nickel-Metallhydrid-Technologie. Die Lithium-Ionen-Zukunft bleibt leider vorerst den Plug-in-Brüdern vorbehalten.

Ferner sorgen legale Dopingmittel wie unter anderem gekühlte Abgasrückführung und rollwiderstandsoptimierte Pneu für neue Bestwerte bei Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen. 3,9 Liter auf 100 Kilometern und 89 Gramm CO<sub>2</sub> beim 1.000-Meter-Lauf weist das Datenblatt aus – vorbildlich. Selbst wer seinen rechten Fuß brachialer aufs Gaspedal setzt, kann einen respektablen Verbrauchswert von 4,6 Litern erzielen.

Neu und lobenswert: Jeder Prius-Fahrer kann je nach Gusto per Knopf-

druck einen von drei Fahrmodi anwählen. Lieber den EV-Modus für die rein elektrische Fahrt? Den Eco-Modus für sparsames Gleiten? Oder eher den Power-Modus für die sportlichere Gangart? Schaltet man von Eco auf Power, spürt man deutlich, wie sich das Ansprechverhalten auf Gasbefehle ändert.

Neben der komfortablen wie agilen Präsenz auf der Straße haben die Ingenieure alles dafür getan, den Prius auch innen kommoder zu machen. So sitzt der Schaltknauf endlich da, wo er hingehört. Zudem geht es in Reihe zwei, was die Beinfreiheit betrifft, deutlich luftiger zu, ein hinterer Mitteltunnel stört nicht mehr. Lediglich bei der Kopffreiheit müssen größere Fondpassagiere eine Portion Gutmütigkeit mitbringen, wenn sie versuchen, dem Dachhimmel auszuweichen.

Im Kofferraum stehen jetzt 445 Liter Ladevolumen (+30 Liter) zur Verfügung, bei umgeklappten Rücksitzen (60:40) maximal 1.545 Liter.

Sympathiepunkte sammelt der Newcomer auch mit einem um 504 Euro auf 20.966 Euro gesenkten Einstiegskurs und großzügiger Basisausstattung. Demnach fährt der Modell-Athlet serienmäßig unter anderem mit sieben Airbags, Schleuderschutz VSC+, MP3-fähigem CD-Radio, Klimauto-



**Zugelegt: neue Bedienebene, windschnittigere Karosserie, mehr Laderaum und neuer Eco-Drive-Monitor**

matik, 15-Zoll-Leichtmetallrädern sowie überzeugendem Head-up-Display, vor allem in Verbindung mit einem Navi, vor. Die Service-Intervalle: 15.000 Kilometer.

Unterm Strich gute Voraussetzungen, um fernab von der Nische eine neue Fan-Gemeinde zu erschließen. PN Af

## Toyota Prius

Modell	1.8/ E-Motor
Motor/Hubraum (cm <sup>3</sup> )	R4/1.798
Leistung (kW/PS/min)	73/99/5.200
Drehmoment (Nm/min)	142/4.000
E-Motor (kW/Nm)	60/207
Systemleist. (kW/PS)	100/136
L x B x H (mm)	4.460 x 1.745 x 1.490
0–100 km/h (s)	10,4
Spitze (km/h)	180
Normverbr. (l/100 km)	3,9 S
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	89
Preis (netto/Euro)	ab 20.966