

Toyota Prius

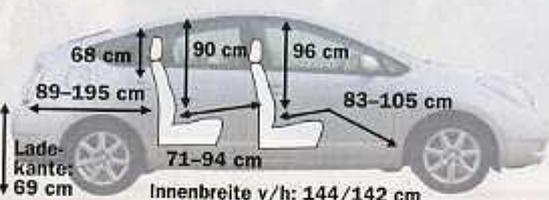
Eine (fast) normal zu fahrende Kompakt-Limousine: Hybrid-Auto Toyota Prius mit Benzin/Elektro-Antrieb



Hightech sichtbar gemacht: Die blinkenden Farben der Energiefluss-Anzeige erinnern an amerikanische Spielautomaten. Auf die E-Komponenten gibt es übrigens acht Jahre Garantie



Nicht gerade übersichtliche Armaturen, nur höhenverstellbares Lenkrad: kleine Argernisse im Prius-Cockpit



▶▶▶ Antriebe vor Augen halten. Der Elektromotor stellt vom Stillstand weg bullige 400 Newtonmeter bereit und leistet zwischen 1200 und 1540 Touren immerhin 68 PS. Damit kann man bei Ampelstarts so manchen GTI schrecken.

Der 1500er-Benziner erreicht seine 78 PS erst bei 5000 Touren, übernimmt also in dem Maß Vortrieb, in dem der E-Motor w. o. gibt. In der Übergabe-Phase schaffen die beiden gemeinsam maximal 112 PS. Über 100 km/h ist der kleine Benziner dann auf sich allein gestellt – ein Autobahn-Tier ist somit auch der Prius nicht.

Keine Frage, auf Reisen ist man mit den beiden Golf Plus besser bedient. Wobei die Wahl zwischen TDI und TSI schwer fällt. Die größte Stärke des Diesel liegt im kräftigen Durchzug, allerdings nur in einem relativ schmalen Drehzahlband. Das heißt viel schalten – zumal mit dem für den 1,9 TDI seit kurzem nicht mehr erhältlichen Sechsgang-Getriebe.

Der doppelt aufgeladene 1400er-Benziner überrascht bei niederen Touren mit annähernd gleichem Punch, noch dazu absolut verzögerungsfrei. Im Gegensatz zum Diesel dreht er zudem willig hoch – und bietet auch obenrum mächtig Power. Doch auch ohne die möglichen 6500 Touren auszunutzen, ist man stets der Hecht im Karpfenteich – erst recht natürlich in unserem Öko-Quartett.

Apropos Öko: Wie sieht es nach der Überland-Partie mit den Verbräuchen aus? Entgegen den Hersteller-Versprechen liegt da nicht der Toyota Hybrid, sondern der VW Diesel vorn. Im Prius steht man nämlich selbst bei Beachtung heimischer Autobahn-Limits oft voll am Gas, was dem Benzinmotor unwirtschaftliche (und unüberhörbare) Höchstdrehzahlen abverlangt.

Dasselbe Tempo schüttelt der Diesel-Golf locker aus dem Ärmel, bei ▶▶▶

VW Golf Plus 1,9 TDI und 1,4 TSI

Ein Auto, zwei Motoren: Der VW Golf Plus vereint Nutzbarkeit mit Fahrfreude, als Diesel genauso wie als Benzin



Wie im Zafira lassen sich auch die Golf Plus-Fondsitze längs verschieben

Ohne Schnörkel und Schrullen: ergonomisch gestaltetes Golf-Plus-Cockpit

