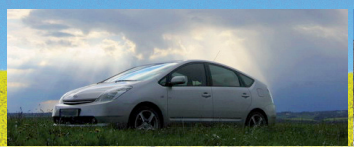
Der Toyota Prius: 10 Vorurteile

PRIUSFREUNDE.DE



1. „Die Technik ist nicht ausgereift."
Toyota stellt seit zehn Jahren serienmäßig Hybridfahrzeuge her. Die Gesamtproduktion hat inzwischen die Eine-Million-Marke überschritten. Lexus bietet drei Baureihen mit Hybridtechnik an. In den USA und Japan sind eine Vielzahl weitere Toyota Hybridmodelle im Angebot. Als Taxi eingesetzte Toyota mit Hybridantrieb haben bereits Laufleistungen von 400.000 Kilometern und mehr problemlos absolviert. Der Prius erwies sich sowohl im 100.000 Kilometer Dauertest von „Auto-Bild" wie auch im gleich langen Test-Marathon von „Auto Motor und Sport" als äußerst zuverlässig. Toyota Deutschland gewährt auf die Komponenten des Prius Hybridantriebs acht Jahre Garantie.

2. „Hybridfahrzeuge sind im Vergleich zu Diesel-Pkw zu teuer."
Der Toyota Prius mit 83 kW/113 PS kostet 24.900 Euro inklusive Automatikgetriebe, Klimaanlage, Soundsystem mit CD-Radio, ESP und umfassender Airbagausstattung. Damit liegt er auf dem Niveau einer ähnlich großen Limousine mit Automatikgetriebe und Dieselmotor. Die Hybridmodelle von Lexus bieten bei vergleichbaren Grundpreisen mehr Motorleistung und eine höhere Serienausstattung als Wettbewerbsfahrzeuge mit Dieselmotor.

3. „Die Bedienung des Fahrzeugs ist gewöhnungsbedürftig und kompliziert."
Ein Toyota oder Lexus mit Hybridantrieb funktioniert für den Fahrer wie ein herkömmliches Automatikfahrzeug: Startknopf drücken, Schalthebel auf „D" rücken, und es kann - rein elektrisch - losgehen. Der Benzinmotor wird unterwegs vollautomatisch zu- und abgeschaltet. Auf die Funktionsweise des Hybridsystems nimmt der Fahrer nur über Gas- und Bremspedal Einfluß. Das fehlende Motorengeräusch im Elektrobetrieb mag irritieren, aber auch bei konventionell angetriebenen Lexus Modellen wie dem LS 460 ist der Ottomotor im Leerlauf und bei niedriger Last kaum wahrnehmbar. Auch das Abstellen des Fahrzeugs erfolgt wie gewohnt: Anhalten, den Wählhebel in Stellung „P" rücken und das Antriebssystem (die „Zündung") durch Druck auf den Start-/Stop-Knopf abschalten.

4. „Das Tankstellennetz für alternative Antriebe, zu denen auch Hybridfahrzeuge zählen, ist zu dünn."
Alle derzeit auf dem Markt befindlichen Hybridfahrzeuge von Toyota und Lexus werden mit handelsüblichem Normal- oder Super-Benzin betrieben und können an jeder Tankstelle betankt werden. Im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Gasantrieb benötigen Hybridmodelle kein spezialisiertes Tankstellennetz. Der Tankinhalt entspricht dem Volumen eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Die dank Hybridantrieb erzielbare Reichweite liegt erheblich darüber.

5. „Ein Diesel mit Partikelfilter ist in der Gesamtbilanz sauberer."
Aufgrund der höheren Energiedichte des Dieselkraftstoffs stößt ein Diesel-Pkw bei gleich niedrigem Durchschnittsverbrauch 11 Prozent mehr CO2 aus als ein oftmals leistungsstärkeres Fahrzeug mit Benzinmotor und Hybridantrieb. Diesel-Motoren emittieren auch bei optimaler Abgasreinigung noch in geringen Mengen giftige und klimaschädliche Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Rußpartikel, die beim Benzinhybridantrieb gar nicht oder in nicht mehr messbaren Mengen auftreten. Hybrid-Fahrzeuge können Kurzstrecken in stark belasteten Innenstadtbereichen völlig emissionsfrei im Elektromodus zurücklegen. Ihre Batterien sind recycelbar, die Rohstoffe werden dabei zurückgewonnen.

6. „Der Wiederverkaufswert eines Hybrid-Fahrzeugs ist nicht kalkulierbar".
Der Wiederverkaufswert eines Fahrzeuges wird bedingt durch die Nachfrage der Kunden, die diesen Fahrzeugtyp als Gebrauchtwagen suchen. Autos, für die Neukunden längere Wartezeiten in Kauf nehmen, sind erfahrungsgemäß auch als Gebrauchte sehr gefragt. Im Falle des Lexus RX entfallen trotz etwas längerer Lieferzeiten mittlerweile rund Zweidrittel der Bestellungen auf die Hybridversion RX 400h. Der seit einigen Jahren im Markt befindliche Toyota Prius hat seine sehr gute Wertstabilität in der Praxis unter Beweis gestellt. Sein durchschnittlicher Wertverlust nach zwei Jahren beträgt laut Schwacke-Liste 29,5 Prozent. Vor dem Hintergrund schärferer Abgasgrenzwerte und eines wachsenden Umwelt-bewußtseins der deutschen Autofahrer ist davon auszugehen, dass Fahrzeuge mit Hybridantrieb künftig zu den besonders gefragten Gebrauchtwagen zählen werden.

7. „Hybridfahrzeuge sind Öko-Autos, die keinen Spaß machen."
Die Kombination aus einem starken Elektromotor und einem betriebsoptimierten Benzinmotor kann sehr viel Fahrfreude bereiten. Der besondere Fahrspaß des Hybridantriebs beginnt beim Auskosten kraftvoller und lautloser Beschleunigung aus dem Stand und reicht über das Bewusstsein, über eine Extraportion saubere Energie zu verfügen, bis zur Freude darüber, beim Ausrollen und Bremsen sogar Energie zurückzugewinnen. Das hohe Drehmoment des Elektromotors, kombiniert mit der Leistung des drehfreudigen Ottomotors, sorgt für gelassene Kraftentfaltung und ein ausgesprochen leises und entspannten Reiseerlebnis.

8. „Der Wartungsaufwand für ein Hybridfahrzeug ist zu hoch."
Hybridfahrzeuge erfordern keinen zusätzlichen Wartungsaufwand. Die Komponenten des Hybridsystems sind ausgereift und auf die Lebensdauer des Fahrzeugs hin konzipiert. Jede Vertragswerkstatt ist in der Lage, die üblichen Servicearbeiten durchzuführen. Wartungsintervalle und Inspektionskosten liegen auf dem Niveau gleich starker Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb.

9. „Hybridantrieb verlangt Zugeständnisse bei Komfort und Platzangebot."
Prinzipbedingt bieten Fahrzeuge mit Hybridtechnologie einen sehr hohen Antriebskomfort. Durch die stufenlose Kraftübertragung über ein Planetengetriebe gibt es keine Schaltrucke, keine Zugkraftunterbrechungen und keine „Kraftlöcher". Der Geräuschkomfort ist jedem Fahrzeug mit Dieselmotor überlegen und liegt auf dem Niveau der besten Otto-getriebenen Fahrzeuge. Ein bereits in seiner Grundkonstruktion auf Hybridantrieb ausgelegtes Fahrzeug wie der Toyota Prius bietet ein gegenüber konventionell angetriebenen Wettbewerbern gleichwertiges Raumangebot und einen großen, variabel nutzbaren Kofferraum. Bei nachträglich mit Hybridantrieb ausgerüsteten Limousinen wie Lexus GS 450h und LS 600h erzwingt die Platzierung der Hybridbatterie hinter der Rücksitzbank ein im Vergleich zur jeweiligen Basisversion um rund 100 Liter reduziertes Kofferraumvolumen. Lexus bietet maßgeschneiderte Koffersets an, mit denen die vorhandene Kapazität optimal ausgenutzt werden kann.

10. „Sparsame Hybridmodelle sind träge und unsportlich."
Die Hybridmodelle von Lexus lassen im Spurt von Null auf 100 km/h die meisten Wettbewerber hinter sich und glänzen trotzdem mit niedrigen Verbrauchswerten. So erledigt der GS 450h den Standardsprint in 5,9 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 7,9 Liter auf 100 km. Der neue Lexus LS 600h absolviert den Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h in nur 4,3 Sekunden und zeigt dabei selbst seinen Rivalen mit V12-Motor die Rücklichter. Dass die Hybridtechnik auch für pure Sportwagenkonzepte geeignet ist, beweist die aktuelle Toyota Studie FT-HS mit einem 400 PS starken Hybridantrieb. Selbst im Rennsportbereich ist Hybridantrieb ein Thema: In der Formel 1 wird die Zulassung von Hybridtechnologie für das kommende Jahrzehnt diskutiert.