



Weit heruntergezogene Front und dreieckiges Seitendesign kennzeichnen die glattflächige Prius-Karosserie.

# NICHT NUR HYBRID SPART: DAIHATSU CUORE ODER TOYOTA PRIUS

**Geringer Kraftstoff-Verbrauch und niedrige CO<sub>2</sub>-Emissionen werden heute allgemein gewünscht und etwas einseitig starren viele „Fachleute“ dann nur auf Hybrid-Modelle wie den Toyota Prius. Es gibt in der Toyota-Gruppe auch noch Daihatsu als „Kleinwagen-Spezialist“ und dort den neuen Cuore. Schließlich sollte man aber auch Diesel-Modelle wie den Toyota Avensis 2,0-l-DPF als Spritspar-Alternativen nicht vergessen.**

„Alle Wege führen nach Rom“ – gleichzeitig kann aber (fast) nur einer gegangen werden. Daihatsu verkauft immer noch mehr als zwei Drittel seiner Kleinwagen-Produktion in Japan und dort gibt es in diesem Segment ausschließlich Benziner. Ähnlich kleine Diesel würden deutlich mehr kosten und brächten nur noch geringe Verbrauchs-Vorteile. Die Hybrid-Entwicklung hat Toyota vor allem im Blick auf den amerikanischen Markt

vorangetrieben und dort (zusammen mit Lexus) auch die meisten der mehr als eine Million Hybrid-Modelle verkauft. Dabei bildet der Prius den Einstieg ins benzin-elektrische Fahren und ist für die US-Kunden eher ein „Kleinwagen“. Die anfangs etwas zögerliche Diesel-Entwicklung hat Toyota dagegen nicht zuletzt für den europäischen Markt verstärkt und hier nun zweifellos Anschluss gefunden.

## **Klassiker neu erfunden**

Daihatsu hat mit der siebten Generation des Cuore „einen Klassiker neu erfunden“. Der mit 3,45 Meter Länge kleinste in Serie gefertigte Fünftürer startet nach seiner Deutschland-Premiere auf der IAA mit einem 51 kW/70 PS starken Einliter-Dreizylinder, der im Durchschnitt nur 4,4 Liter Normalbenzin verbraucht und 104 g/km CO<sub>2</sub> emittiert. Zwei Ausstattungsvarianten stehen ab 8.990 Euro oder 11.290 Euro zur Wahl. Schon 1907 als Hatsudoki Seizo Co. Ltd. gegründet und damit einer der ältesten Automobilhersteller in Japan ist Daihatsu heute innerhalb der Toyota-Gruppe besonders auf Minicars spezialisiert. Der Kleinwagen Cuore wurde seit 1980 in 90 Ländern der Welt über fünf Millionen mal verkauft und fand in Deutschland bis heute fast 150.000 Neuwagenkäufer/innen. Rund die Hälfte der Zulassungen erfolgt auf Frauen und sogar 62

Prozent der Cuore sind als Zweit- oder Drittwagen eingesetzt.

## **Verschiebbare Rückbank**

Während die Außenlänge des neuen Cuore um sechs Zentimeter wuchs, verlängerte sich der Radstand bereits um elf Zentimeter auf 2,94 Meter und der Innenraum vergrößerte sich gegenüber dem Vorgänger um unglaubliche 21 Zentimeter! Stolze 1,53 Meter Höhe erleichtern den Ein- und Ausstieg. Fahrersitz und Lenkrad sind in der Höhe verstellbar. In der Ausstattungsvariante Top lässt sich die Rückbank mit einem Handgriff um 26 Zentimeter nach vorn oder hinten verschieben. So finden selbst vier groß gewachsene Personen komfortabel Platz oder das Kofferraumvolumen steigt von 160 auf 215 Liter. Mit bis zu 55 Zentimeter Kofferraumlänge und bei umgeklappten Rücksitzelehnen ergeben sich sogar 414 Liter Laderaum. Selbst bei der

leer 775 Kilogramm wiegenden Automatik-Variante sind 475 Kilogramm Zuladung und 600 Kilogramm gebremste Anhängelast gegeben.

### **Basis- oder Top-Ausstattung**

ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung EBD ist schon in der Basisversion durch Front- und Seitenairbags für die Vordersitze sowie einen Knieairbag für den Fahrer ergänzt. Colorverglasung, Heckscheiben-Wisch-/Waschanlage, Isofix-Kindersitz-Befestigungspunkte hinten und vier höhenverstellbare Kopfstützen sind ebenfalls Serie. Optional gibt es für 1.000 Euro eine Vierstufen-Automatik statt dem Fünfganggetriebe, für 350 Euro Perleffekt-Lackierung und für 1.200 Euro die Klimaanlage, die bei der Top-Version Serie ist. Dort kommen noch Digitaluhr im CD-Radio, Multimeteranzeige, Drehzahlmesser, elektrische Fensterheber vorn, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und in der Neigung verstellbare, im Verhältnis 60:40 geteilte Rücksitzlehnen dazu. Außerdem sind Außenspiegel und Türgriffe in Wagenfarbe lackiert. Nur in der Top-Version sind Kopfairbags für 450 Euro und Stabilitätskontrolle VSC einschließlich Traktionskontrolle in Verbindung mit 14-Zoll-Leichtmetallrädern für 750 Euro verfügbar.

### **Stärker und sparsamer**

Im Vergleich zum Vorgängermodell mit 43 kW/58 PS besitzt der neue Motor 19 Prozent mehr Leistung bei acht Prozent weniger Verbrauch. Selbst mit Automatikgetriebe werden nur 5,5 Liter Normalbenzin je 100 Kilometer benötigt und 129 g/km Kohlendioxid ausgestoßen. In jedem Fall hält der selbstregenerierende Katalysator die Qualität der Abgasreinigung über die gesamte Fahrzeuglebensdauer nahezu konstant. Handgeschaltet/mit Automatik sind

160 oder 150 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 11,1 oder 14,1 Sekunden möglich. Auf freier Strecke ist der Cuore so agil wie im Stadtverkehr, wo 8,40 Meter Wendekreis und die geschwindigkeitsabhängig arbeitende elektrische Servolenkung besondere Stärken des Kleinwagens sind. Neben den gesetzlichen Garantien gibt Daihatsu für den Cuore drei Jahre Gewährleistung inklusive Mobilitätsgarantie bis zu einer Laufleistung von 100.000 Kilometer und gegen Mehrpreis ist eine Verlängerung auf fünf Jahre oder 150.000 Kilometer möglich.

### **Vollwertiger Fünfsitzer**

Die zweite Generation des Prius ist seit 2004 mit weiter entwickeltem Hybridantrieb erhältlich und wurde vom Wuppertaler Öko-Trend Institut für Umweltforschung gleich als das umweltverträglichste Auto in Deutschland eingestuft. In der jüngst veröffentlichten Umweltliste des Verkehrsclub Deutschland führt der Prius die Klasse der Fahrzeuge über 4,20 Meter Länge mit deutlichem Vorsprung an. Mit fünf Plätzen und einem von 410 auf 1 210 Liter erweiterbaren Kofferraumvolumen ist Familientauglichkeit gegeben. Zahlreiche Ablagemöglichkeiten und hochwertige Materialien werten den komfortablen Innenraum auf. Der „einfache“ Prius ist für 24.877 Euro mit elektrischer Klimaautomatik und 16-Zoll-Leichtmetallrädern bereits umfangreich ausgestattet. Der Prius „Sol“ für 25.595 Euro hat auch schlüssellose Öffnung „Smart-Key“ und Geschwindigkeitsregelanlage. Die Top Version „Executive“ für 28.878 Euro verfügt schließlich über ein JBL-Premium-Audiosystem sowie DVD-Navigationssystem mit Sprachsteuerung, Freisprecheinrichtung mit Bluetooth-Schnittstelle und Rückfahrmonitor



**Das in einem Spoiler auslaufende Heck mit geteiltem Rückfenster gibt dem Prius eine unerwartet sportliche Note.**



**Bei aktivierter Einparkhilfe rollt der Toyota Prius selbsttätig lenkend in die vorgewählte Parkposition.**



**Weit öffnende Türen - eine pro Sitz - erleichtern beim Daihatsu Cuore den Ein- und Ausstieg.**



**Große Gepäckstücke sind für den kleinen Cuore wegen der verschieb- und umklappbaren Rückbank kein Problem.**



**In gedeckten Farben, aber dafür unempfindlich sind Cockpit und Sitze des Cuore gestaltet.**



## Auto der Woche



**Klarglasscheinwerfer, markante Motorhaube und hohe Gürtellinie verleihen dem Toyota Avensis Solidität und Sicherheit.**



**Spürbar hochwertige Materialien und gute Verarbeitung prägen den Avensis-Innenraum.**



**Ein Stufenheck-Klassiker mit weit heruntergezogener Kofferraum-Öffnung ist der Avensis Viertürer.**

mit intelligentem Parkassistent – nur Lederausstattung kostet 1.385 Euro extra. Alle Prius-Versionen sind gegen 492 Euro auch mit Mica-/Metalllackierung oder der Sonderfarbe onyxschwarz zu haben.

### **Benzin- und Elektromotor**

Unter nahezu allen Fahrbedingungen fungiert der Elektromotor mit 50 kW/68 PS Leistung und 400 Nm Drehmoment als Hauptantriebsquelle. Seine 500 Volt Systemspannung

bezieht er aus einer Hybrid-Batterie, die vor allem durch den 57 kW/78 PS starken 1,5-Liter-Vierzylinder mit 115 Nm maximalem Drehmoment aufgeladen wird. Wirken beide Triebwerke zusammen, beschleunigt der Prius in 10,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht 170 km/h Spitze – dank dem hervorragenden cW-Wert 0,26 und trotz 1,3 Tonnen Leergewicht! Im Durchschnitt genügen 4,3 Liter Super je 100 Kilometer. Beim Bremsen und Bergabfahren

wirkt der Elektromotor als Generator. Das Anfahren erfolgt grundsätzlich elektrisch und dieser Fahrmodus kann auch im Stadtverkehr über kürzere Strecken beibehalten werden. Beim Warten an der Ampel schaltet die intelligente Steuerung die Motoren aus. Die Antriebseinheit arbeitet wie ein elektronisch gesteuertes stufenloses Getriebe und die Schaltstufen (wie bei einer üblichen Automatik) werden durch Antippen eines kleinen Joysticks gewählt.

### **Japaner für Europa**

In Europa entworfen, entwickelt und gefertigt, wartete der Toyota Avensis bei seinem Start 2003 mit zahlreichen Novitäten auf. Drei Karosserievarianten – vier- oder fünftürige Limousine sowie Combi – stehen seitdem zur Wahl. Die Preisliste für den Avensis Travel beginnt heute bei 25.000 Euro für die viertürige Limousine mit dem 95 kW/129 PS starken 1,8-Liter-Benziner; der Fünftürer ist ab 25.500 Euro erhältlich, der Combi kostet ab 26.000 Euro. Neben dem Basis-Benziner stehen als Antrieb auch der 2,0-Liter-Benziner mit 108 kW/147 PS, der 2,0-Liter-Diesel mit 93 kW/126 PS und Rußpartikelfilter, sowie der 2,2-Liter-Diesel mit einer Leistung von 130 kW/177 PS und dem fortschrittlichen Abgasreinigungssystem Diesel Clean Advanced Technology D-CAT zur Auswahl. Von 4,63 Meter Länge (Combi: 4,70 Meter) und 2,70 Meter Radstand profitieren besonders die Fondpassagiere. Mindestens 510 Liter Kofferraumvolumen reichen für großes Reisegepäck und lassen sich beim Fünftürer auf 1.320 Liter bzw. beim Combi auf 1.500 Liter erweitern. Aerodynamische Feinarbeit beweist der Luftwiderstandsbeiwert von 0,28/0,29.

### **Sondermodell Travel**

ABS, Frontairbags, Seitenairbags vorn, Kopfairbags für die vorderen

und hinteren Passagiere sowie erstmals ein Knie-Airbag für den Fahrer sind Basis-Sicherheitsausstattung. Schleudertrauma-Schutzsystem in den Vordersitzen, höhenverstellbare Kopfstützen an allen Plätzen und Isofix-Kindersitzbefestigungen kommen immer dazu. Ohne Antriebsschlupfregelung, Bremsassistent, elektronisches Stabilitätsprogramm VSV, Premium-Audiosystem mit CD-Player, verstellbares Lenkrad, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und Klimaanlage muss ebenfalls kein Avensis-Fahrer auskommen. Im zweiten Ausstattungsniveau „Sol“ sind auch Geschwindigkeitsregelanlage und Klimaautomatik enthalten. Die Top-Version „Executive“ weist zusätzlich Leichtmetallfelgen, DVD-Navigationssystem, Sitzheizung vorn, Sonnenrollo am Heck, Privacy Glas und Xenon-Scheinwerfer auf. Besonders günstig ist noch mit 2.000 Euro Preisvorteil ab 25.000 Euro das Avensis-Sondermodell Travel zu haben. Es basiert auf dem Ausstattungsniveau „Sol“ und ist in allen Karosserievarianten lieferbar. Highlight ist hier das DVD-Navigationssystem mit dynamischer Routenführung. Daneben gefällt der Avensis Travel mit Leichtmetallfelgen in der Größe 16 Zoll für den Basis-Benziner oder 17-Zöllern bei den anderen Motorisierungen.

### **Wirtschaftlicher Diesel**

Der neu entwickelte 2,0-Liter D-4D Leichtmetall-Turbodiesel ist serienmäßig mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet und wird mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe kombiniert. Gegenüber dem jeweiligen Einstiegspreis (mit dem Basis-Benziner) sind 2.000 Euro extra fällig, im Vergleich zum Top-Diesel 2,2-l-D-CAT werden 1.600 Euro eingespart. Mit 93 kW/126 PS Leistung, einem maximalen Drehmoment von 300 Nm und einem Durchschnittsverbrauch von 5,8 (Combi: 5,9) Liter auf 100 Kilometer gehört das Triebwerk zu den wirtschaftlichsten Angeboten seiner Klasse. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß fällt mit 152 g/km (Combi: 155 g/km) entsprechend niedrig aus. In dieser Motorisierung beschleunigt der Avensis in 10,6 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die Doppelquerlenkerachse hinten trägt wesentlich mit zum agilen Kurvenverhalten, stabilen Geradeauslauf und guten Fahrkomfort bei. Wirkungsvolle Dämmstoffe machen den Avensis zu einem der leisesten Fahrzeuge seiner Klasse.

*Karl Seiler*