



Toyota Prius Wagon

Geen smoesjes meer

Autotest | Ik wil wel, maar ik kan niet. Dat was een veel gehoorde "smoes" van leaserijders die omwille van het milieu, het imago of de financiën eigenlijk een hybride-auto zouden moeten rijden. Particulieren zouden graag een ruime gezinsauto hebben, maar rijden omwille van de brandstofkosten een klein stadsautootje. Speciaal voor deze klanten is er nu een extra ruimte versie van Toyota's icoon van groen rijden: de Prius Wagon.

Om meteen de belangrijkste zorg weg te nemen: de Prius Wagon is veel meer dan een Prius met een andere opbouw. De Wagon heeft een langere wielbasis, is breder en heeft een hogere daklijn.

De basisvorm is echter gelijk aan die van de gewone Prius, want ook bij de Wagon staat een laag verbruik voorop. Om dat te realiseren is een goede stroomlijn nodig en die is overgenomen van de alledaagse Prius.



Ruimte

Bij een gewone Prius zijn onder de achterbank en bagageruimte accu's geplaatst. De Prius Wagon is de

eerste Toyota die gebruik maakt van zogenaamde "lithium ion" accu's. Deze zijn beduidend kleiner, maar toch even sterk als traditionele accu's. De nieuwe accu's zijn tussen de voorstoelen geplaatst.

De vrijgekomen ruimte kon worden gebruikt voor een achterbank die verschuifbaar is en bestaat uit drie afzonderlijk instelbare en neerklapbare delen. De ruimte achterin is prima, ook voor volwassenen. Achter de achterbank is een derde zitrij te vinden, bestaande uit twee zitplaatsen. De beenruimte is hier minimaal en de Prius Wagon is daarom zeker geen volwaardige zevenzitter.



Ook wanneer de derde zitrij in gebruik is, resteert voldoende bagageruimte (200 liter) voor enkele boodschappentassen. Als de derde zitrij is opgeklapt, is de bagageruimte vergelijkbaar met die van de gemiddelde MPV (breed, hoog, maar niet diep).

Indien nodig zijn de tweede en derde zitrij eenvoudig op te klappen, waarna een gigantische bagageruimte ontstaat. De laadvloer is niet volmaakt vlak, tussen de opgeklapte stoelen ontstaan "gaten". Bij het laden van grote stukken bagage is dat echter geen probleem. Gezien de enorme bagageruimte (1.750 liter) houdt de Prius Wagon het midden tussen een stationcar en een MPV.



De ruimte voorin is gelijk aan die van de gewone Prius. Een echt probleem zijn de voorstoelen: wanneer deze in hoogte worden versteld, hellen ze voorover. Dat geeft een onnatuurlijke en onprettige zit.

Uitrusting

De Prius Wagon heeft hetzelfde futuristische dashboard als iedere andere Prius. Bijna alle knoppen en displays zijn in het midden gegroepeerd. Dat geeft een zeer "opgeruimd" beeld. Bovendien geeft het aan de bijrijderskant ruimte voor twee dashboardkastjes.

De snelheidsmeter en verbruiksmeter zijn centraal onder de voorruit geplaatst. De bestuurder hoeft de ogen daarom nauwelijks van het verkeer te halen om de snelheid af te lezen. Omdat de snelheidsmeter al onder de voorruit is geplaatst, is het optionele head-up display vrijwel overbodig.



Hybride

Alhoewel het koetswerk uniek is voor de Prius Wagon, is de techniek gelijk aan die van iedere andere hybride Toyota. Een 1.8 liter benzinemotor en een elektromotor zorgen samen voor de aandrijving. In de stad (lage, onregelmatige snelheden) is de elektrische aandrijving het meest efficiënt, op de snelweg is de benzinemotor de beste keuze (hoge, constante snelheid).

Zoals gebruikelijk bij Toyota betreft het hier een "full hybrid". Dat wil zeggen dat de Prius Wagon op alleen de elektromotor, alleen de benzinemotor of beide tegelijk kan rijden. Sommige andere hybrides zetten de elektromotor slechts in als assistent voor de benzinemotor. De Prius Wagon hoeft nooit aan het stopcontact, de accu's worden tijdens het rijden vanzelf opgeladen. Hier heeft de bestuurder geen

omkijken naar, de computer bepaalt welke motor wanneer wordt ingezet.



De keuze van Toyota vereist complexe techniek, maar biedt twee voordelen. Het eerste is dat de Prius Wagon geheel elektrisch kan rijden en dat kan handig zijn in "groene" zones in binnensteden. De elektromotor doet tijdens remmen en uitrollen dienst als dynamo. Omdat de elektromotor sterk genoeg is om de gehele auto voort te bewegen, is deze in de rol van dynamo ook extra sterk en dus wordt meer energie teruggewonnen.



Prestaties

Omdat de Prius Wagon iets groter en zwaarder is dan de traditionele Prius, zijn de prestaties iets minder. Het betreft hier echter cijfers achter de komma, alleen wie jaren Prius heeft gereden voelt het verschil.

Wie nog nooit met een Prius heeft gereden wacht een aangename verrassing: een hybride auto is niet alleen zuiniger dan een traditionele auto, maar ook comfortabeler. De Prius Wagon is daar geen uitzondering op. Na het starten van de auto gebeurt er hoegenaamd niets. Na het kiezen van "drive" (de Prius heeft altijd een automaat) en het intrappen van het gaspedaal klinkt er geen motorgeluid. In plaats daarvan zet de Prius Wagon zich in volmaakte stilte in beweging. Pas bij snelheden boven de 50 km/u (of wanneer snel moet worden geaccelereerd), springt de benzinemotor vrijwel onmerkbaar bij.



De bestuurder heeft de keuze tussen een normaal, een sportief en een extra zuinige modus. In de sportieve modus vullen beide motoren elkaar zo veel mogelijk aan. Op papier is de Prius Wagon daarmee nog steeds geen uitgesproken snelle auto, maar door de manier waarop het vermogen wordt opgebouwd voelt deze groene stationcar meer dan vlot.

In de eco-modus is de reactie op het gaspedaal minder direct. Alle energieverbruikers doen een stapje terug en de computer zet de motoren zo in, dat het verbruik zo laag mogelijk blijft. In deze spaarstand komt de Prius Wagon nog steeds moeiteloos met de verkeersstroom mee, maar de aangename reserve van de sportieve en de normale modus is verdwenen.



Weggedrag

De Prius Wagon is merkbaar iets groter en iets zwaarder dan een gewone Prius. De besturing is indirect en op plotselinge manoeuvres (uitwijken) reageert de auto kalm en goedmoedig. De Prius Wagon is daarom comfortabel, maar rijplezier is ver te zoeken.

Het weggedrag wordt verbeterd door het nieuwe "Pitch and Bounce"-systeem. De elektromotor kan actief inhouden of accelereren om de neus te laten duiken of omhoog te laten komen. Op die manier worden de oneffenheden in een golvend wegdek opgevangen en neemt het comfort toe.



Verbruik

De uitstoot van de Prius Wagon bedraagt 99 gram CO₂

per kilometer, tegenover 92 gram voor de gewone Prius. Daarmee valt deze stationcar voor zakelijke rijders nog steeds in de laagste categorie bijtelling (14%). Bovendien belooft Toyota dat het verbruik gaandeweg zal worden aangescherpt, om ook in de toekomst van maximaal belastingvoordeel te blijven genieten.

Het verbruik bedraagt volgens fabrieksopgave 1 op 23.3. Dat is in de praktijk haalbaar, maar dan moet uiterst kalm worden gereden (gemiddeld 80 km/u). Wanneer rustig met de verkeersstroom wordt meegereden, is 1 op 20 nog steeds realistisch.



Conclusie

Op veler verzoek heeft Toyota een extra ruime versie van de Prius gebouwd. De Prius Wagon is groter dan een gewone Prius en biedt mede dankzij de modernere accu's meer binnenruimte. De eerste achterbank is daarom uitgebreid verstelbaar, terwijl een tweede achterbank ruimte aan extra passagiers (kinderen) biedt. Wanneer beide achterbanken worden opgeklapt, biedt de Prius Wagon meer ruimte dan de gemiddelde stationwagon.

Ondanks de extra ruimte is de Prius Wagon (veel) zuiniger dan een traditionele auto. Zakelijke rijders worden daarvoor beloond met maximaal belastingvoordeel. Particulieren hebben met de Prius Wagon de ruimte van een MPV, maar het verbruik van een klein stadsautootje. Nu is er dus geen enkel excuus meer om niet hybride te rijden. ■



Specificaties

Toyota Prius Wagon 1.8 Full Hybrid Aspiration

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	462 x 176 x 158 cm
Wielbasis	278 cm
Gewicht	1.475 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	200/1750 l
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	136 pk @ 5200 tpm
Koppel	142 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,3 sec.
Topsnelheid	165 km/u
Verbruik gemiddeld	4,3 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 33.980,-
Prijs instapmodel	€ 31.980,-