



## Toyota Prius

### Altijd voorop

Autotest | "Prius" betekent "voorop lopen". En die naam heeft de Toyota Prius altijd waargemaakt. Toen Toyota in 1997 de eerste hybride introduceerde, lachten de andere autofabrikanten daar hartelijk om. Nu bieden andere merken ook een hybride-model aan. Wat heeft de vierde generatie van de Toyota Prius te bieden om opnieuw voorop te lopen?

In de loop der jaren heeft de Toyota Prius een reputatie opgebouwd als een uitermate vernieuwende en milieuvriendelijke auto. Maar niet meer dan dat. Met de nieuwe Prius wil Toyota meer. Toyota wil dat de Prius een begeerlijke auto wordt, en dan niet alleen voor idealisten of fiscalisten ("bijtelling").

En omdat begeerte meestal begint met het uiterlijk, heeft Toyota meer dan voorheen ingespeeld op het gevoel. De Prius is letterlijk en figuurlijk aangescherpt met harde, rechte lijnen. En ondanks het feit dat Toyota is afgestapt van de "windtunnelvorm" is de stroomlijn zelfs beter dan voorheen. Dat komt zowel het verbruik als het comfort (rijgeluiden) ten goede.



Wat is gebleven, is het futuristisch ogende interieur. Alleen in het midden van het dashboard zijn knoppen en beeldschermen te vinden, verder is het interieur zo schoon dat het bijna futuristisch aandoet. Een waarschuwing: hoe mooi het witte dashboard ook oogt bij de dealer, de ervaring leert dat dit hinderlijk kan reflecteren in de voorruit en dan gaat de pret er snel van af.

### Uitrusting

De Prius is, afhankelijk van het gekozen uitrustingsniveau, voorzien van alle luxe- en veiligheidsvoorzieningen die mogen worden verwacht

van een auto in dit segment.



Daarbovenop biedt de Prius enkele unieke voorzieningen. Zo kan een mobiele telefoon draadloos worden opgeladen. Dat klinkt echter mooier dan het is, want het bakje waarin de telefoon moet worden gelegd is zo glad en ondiep dat de telefoon er al in de eerste bocht uitglijdt. Bovendien zijn er maar weinig telefoons die de door Toyota gehanteerde "Qi"-standaard ondersteunen.

Veel zinvoller is de slimme achteruitrijhulp. Deze beperkt zich niet alleen tot een camera en geluidssignalen; wanneer de Prius te dicht bij een obstakel (minimaal 60 cm hoog) komt, remt de auto vanzelf. Eigenlijk heel logisch, maar niemand die hier eerder aan heeft gedacht. Ook slim: het klimaatcontrolesysteem koelt of verwarmt alleen die plekken waar daadwerkelijk iemand zit; dat levert tot 2.4% brandstofbesparing op!



## Hybride: de theorie

Wat is gebleven is de hybride-aandrijving. Als vanouds bestaat de hybride aandrijflijn uit een benzinemotor en een elektromotor. De gedachte hierachter is dat een benzinemotor zich bij uitstek leent voor hoge, constante snelheden. Een elektromotor is het meest efficiënt bij lage, desnoods wisselende snelheden. Door beide te combineren is een auto zuiniger.

De benodigde elektriciteit om de elektromotor aan te drijven wordt al rijdende opgewekt (remmen / uitrollen), de Prius hoeft daarom nooit aan het stopcontact opgeladen te worden. De computer bepaalt wanneer welke motor actief is, de bestuurder heeft hier geen omkijken naar. Wie dat wil, kan het karakter van de auto wel beïnvloeden door te kiezen voor een normaal, sportief of economisch programma.



## Hybride: de praktijk

Toen Toyota in 1997 zijn eerste hybride uitbracht, werd het merk nog hartelijk uitgelachen door andere fabrikanten. Nu is die situatie wel anders! Veel van de merken die ooit zo lacherig deden, bieden nu -eindelijk- hun eerste hybride-modellen aan. En precies daarin zit het verschil: Toyota heeft inmiddels bijna twintig jaar ervaring met deze techniek.



Het samenspel van de benzinemotor en de elektromotor is daarom veel verder verfijnd. Net zo als bij andere merken, en net zo als bij de vorige generaties van de Prius, is de elektromotor in principe

actief in de stad en de benzinemotor op de buitenweg. Maar... die scheiding is voortaan veel minder strikt. Op hoge snelheid assisteert de elektromotor niet alleen, tot 100 km/u kan voortaan geheel elektrisch worden gereden.

Veel belangrijker is dat het vermogen nog vloeiender wordt opgebouwd. Tegelijkertijd is de reactie op het gaspedaal directer en bijt de motor beter door wanneer dat nodig is. Het "zeurderige" geluid van de continu variabele transmissie (CVT) behoort tot het verleden. Dankzij het betere samenspel tussen de beide motoren hoeft de gehele aandrijflijn minder hard te werken om te presteren. Dat zorgt voor meer comfort en maakt het makkelijker om zuinig te rijden.



## Verbruik

Tijdens de diverse testritten schommelde het verbruik tussen de 4.1 en 4.4 liter per 100 km. Zelfs wanneer stevig wordt doorgereden, komt het verbruik zelden boven de 5 liter per 100 km. Dat is beduidend meer

dan de folder belooft (3.0 liter per 100 km), maar minder dan zelfs de zuinigste concurrent met dieselmotor! Bovendien is de samenstelling van de uitlaatgassen van een benzinemotor veel minder schadelijk dan die van een dieselmotor.

Toyota is terughoudend als het gaat om accu-techniek. Voor de nieuwe Prius kiest Toyota niet voor lithium-ion batterijen, maar voor het inmiddels verouderde nikkel-metaal hydride. De reden is dat deze accu's goedkoper zijn en dat Toyota inmiddels een groot netwerk heeft om juist dit type accu te recyclen.

## Weggedrag

Naast de verfijnde aandrijving zorgen ook het onderstel en zelfs de zitpositie voor meer rijplezier. Voortaan zit de bestuurder veel meer "in" in plaats van "op" de auto. Alleen al deze nieuwe zitpositie geeft een goed gevoel over de auto (alhoewel het stuurwiel over een iets grotere afstand verstelbaar zou mogen zijn).



Ook niet onbelangrijk: dankzij bijzonder dunne A-stijlen (de balk tussen de voorruit en de voorste zijruiten) is het zicht naar voren en rondom bijzonder goed. Dit valt misschien niet direct op, maar op de lange termijn maakt dit het rijden met de Prius minder inspannend.

De batterijen die nodig zijn voor de elektromotor, zijn onder de achterbank gebouwd. Dankzij de centrale en bovendien lage plek in de auto is de Prius uiterst stabiel in de bochten. De besturing is niet te licht of te zwaar, maar precies goed. De enige "groene" auto die

nog beter stuurt is Toyota's eigen Mirai.



## Conclusie

Toyota stond voor een grote uitdaging met de vierde generatie van de Toyota Prius. De eerste generatie (1997) kende geen concurrentie. Inmiddels bieden vele merken hybride-auto's aan. Toyota onderscheidt zich door de jarenlange ervaring te gebruiken om deze brandstofbesparende techniek niet alleen te verbeteren, maar vooral door het rijden aangenamer te maken.

De nieuwe Prius is niet alleen zuiniger dan de kleinste stadsauto en schoner dan de schoonste diesel, maar rijdt voortaan ook nog eens beter. Daarbij is het uiterlijk aangescherpt en is de (veiligheids)uitrusting meer dan compleet. De Prius is daarom niet alleen verstandiger dan voorheen, maar vooral veel begeerlijker. ■



# Specificaties

## Toyota Prius 1.8 Hybrid Executive

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	454 x 176 x 147 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.350 kg
Aanhanger	725 kg
Aanhanger geremd	725 kg
Tankinhoud	43 l
Bagageruimte	502 l
Bandenmaat	215/45R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	122 pk @ 5200 tpm
Koppel	163 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,6 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	3 l / 100 km
Verbruik stad	2,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	76 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 36.930,-
Prijs instapmodel	€ 30.930,-