



## Toyota Prius Generatiekloof

Autotest | Een hybride-auto is tegenwoordig niets bijzonders meer. Vele merken bieden dergelijke auto's aan die zowel een verbrandingsmotor als een elektromotor onder de kap hebben. Toch is er een groot verschil tussen de Toyota Prius en andere hybrides: de Prius is inmiddels aan zijn vierde generatie toe, terwijl andere merken net hun eerste hybride introduceren.

Dit is misschien wel het meest onhandige moment om een nieuwe hybride-auto te introduceren. Niet alleen is de concurrentie toegenomen, het belastingvoordeel op zuinige auto's wordt ook nog eens afgebouwd. Voorheen werd een hybride-auto domweg gekozen om het financiële voordeel (lage bijtelling), maar nu moeten dergelijke auto's andere kwaliteiten bieden.

Daarom heeft Toyota ervoor gekozen om de vierde generatie van de Prius niet neer te zetten als een milieuvriendelijk wonder op wielen, maar als een begeerlijke auto. Dat doet de fabrikant onder andere door niet langer te kiezen voor een druppelvorm omwille van de stroomlijn, maar door meer nadruk te leggen op het innovatieve karakter middels een futuristisch uiterlijk. Dat dat in feite nog aerodynamischer is dan het vorige ontwerp, is een mooie bijkomstigheid.



### Ruimte en uitrusting

Ook het interieur geeft het gevoel dat dit de auto van de toekomst is. Midden op het dashboard staat een groot en in het oog springend beeldscherm dat vrijwel alle gebruikelijke bedieningselementen vervangt. Een langgerekt beeldscherm onder de voorruit vervangt de traditionele klokken. Het is in het blikveld geplaatst,

waardoor het echt beter afleesbaar is dan klokken achter het stuurwiel. Waarom Toyota ook nog de moeite neemt om head-up display aan te bieden, is daarom een raadsel.

De bediening vraagt enige oefening, maar al snel wordt duidelijk dat de beide ronde knoppen-eilanden op het stuurwiel samen vrijwel alle functies bedienen. Bovendien voorziet Toyota in spraakherkenning, die in de praktijk heel behoorlijk functioneert (hint: zet het systeem op Nederlands bij het dicteren van Nederlandse plaatsnamen aan het navigatiesysteem). Het audiosysteem heeft een vol, maar wat onevenwichtig geluid.



Veel belangrijker dan een futuristisch uiterlijk is echter het comfort, want hiermee wil de Prius zich onderscheiden van andere zakenauto's in dit segment. Daarom is de Prius van alle gangbare luxe- en veiligheidssystemen voorzien. Die laatste zijn soms wat kleinerend, voor van alles en nog wat wordt gewaarschuwd met piepjes. Soms zijn dat er zo veel, dat onduidelijk is wat er nu weer mis gaat. Vooral de onophoudelijke waarschuwingen voor flitspalen zijn vervelend, zeker voor chauffeurs die nooit te hard rijden.

De ruimte voorin de Prius is goed. Achterin is de beenruimte wel goed, maar de hoofdruimte niet. Omdat de Prius vanaf de eerste schets is ontworpen als hybride-auto, zijn geen concessies gedaan aan de bagageruimte. De kofferruimte is met 502 liter vergelijkbaar met die van Toyota's andere zakenauto: de Avensis.



## Rijeigenschappen

Ook als het gaat om de rijeigenschappen is de Prius een heel gewone zakenauto. De Prius mag dan bijzondere techniek onderhuids hebben, dankzij het lage zwaartepunt heeft dat geen enkele negatieve invloed op het weggedrag.

De Prius stuurt minstens zo goed als meer traditionele auto's in dit segment. En dat is waar deze vierde Prius zich echt onderscheidt van de voorgaande generaties en van de concurrentie: daarbij wordt de bestuurder namelijk wel continu geconfronteerd met het feit dat een hybride een bijzondere auto is. Op één punt laat Toyota wel een steek vallen: op de lange afstand zijn de voorstoelen vermoeiend. De pasvorm en de verstelmogelijkheden schieten in dit geval net iets tekort.



## Een gewone zakenauto

Wie geen interesse heeft in de bijzondere techniek, kan de Prius rijden als een heel gewone auto met automatische versnellingsbak. Dan zijn de prestaties verdienstelijk en is wederom weinig te merken van de bijzondere techniek. Het zeurende geluid van de continu variabele transmissie dat de voorgaande generaties van de Prius plaagde behoort met deze vierde Prius tot de verleden tijd.



Als de Prius anders is dan doorsnee auto's, dan is de Prius vooral beter. Zo is deze hybride stiller omdat bij lage snelheid elektrisch wordt gereden. Bovendien assisteert de elektromotor altijd bij het wegrijden en accelereren, waardoor de Prius veel meer souplesse biedt dan soortgelijke auto's met een traditionele

motor. Ongeacht het verbruik, het groene karakter of eventueel belastingvoordeel: een hybride-motor rijdt gewoon fijner!

## Verbruik

Bij de nieuwe Prius ligt de nadruk meer op comfort en begeerlijkheid dan voorheen, maar dat wil niet zeggen dat deze vierde generatie zijn ware aard verloochent. Uiteraard is de nieuwe Prius zuiniger dan de voorgaande generaties. Veel belangrijker is dat dat lage verbruik in de praktijk beter is te realiseren.



Voorheen was de Prius vooral heel zuinig wanneer een ideale route werd gereden. In de regel gebruikt een hybride-auto de verbrandingsmotor op de snelweg en de elektromotor in de stad. Bij de nieuwe Prius werken de beide motoren veel intensiever samen. Zo kan bij een continue snelheid ook geheel elektrisch op de snelweg worden gereden en daarom is de Prius gemiddeld genomen een stuk zuiniger geworden.

Tijdens een eerste kennismaking met de Prius werd gereden in het bergachtige Spanje. Dat leverde een gemiddeld verbruik van 4,5 liter per 100 km op. Tijdens deze tweede kennismaking is in de Nederlandse randstad gereden, en is bovendien een ingereden testauto ingezet. Het resultaat is stukken beter! Na een week en ruim 1.000 km sturen kwam het gemiddelde verbruik uit op 3,5 liter per 100 km!



## Conclusie

Wat heeft de vierde generatie van de Toyota Prius te bieden boven hybride-auto's van andere merken? Verfijning en veelzijdigheid. Andere merken zijn net begonnen met het aanbieden van hybride-auto's en dat is merkbaar. Bij andere merken is de bestuurder zich er continu van bewust een hybride te rijden. Dat is merkbaar aan een minder harmonieus samenspel tussen de motoren, een verbruik dat alleen laag ligt onder ideale omstandigheden of aan een overdosis van techniek.

Wie dat wil, kan de Prius "technisch" rijden; middels de vele computerfuncties perfect inzicht krijgen in de werking van de aandrijving en een zeldzaam laag verbruikscijfer realiseren. Net zo makkelijk gedraagt de Prius zich als een zakenauto die zich onderscheidt met een hoge mate van comfort en een vooruitstrevend uiterlijk. Juist daar zit het verschil met andere hybrides, of zeg maar rustig: de generatiekloof. ■

## Zuinigheids-run

Wanneer het moet, dan bundelen de beide motoren hun krachten om maximaal te presteren en komt de Prius vlot uit de hoek. Toch leent de auto zich het beste voor een kalme en vloeiende rijstijl. Hoe rustiger wordt gereden, hoe prettiger de auto zich daarbij lijkt te voelen. Zoals een sportwagen uitdaagt om steeds harder te rijden, daagt de Prius de bestuurder uit om steeds zuiniger te rijden. Dat resulteerde tijdens een zuinigheids-run (waarbij zelfs vrachtwagenchauffeurs hun ongenoegen uitten) op een gemiddelde van 3.0 liter per 100 km

Dat is niet alleen zuiniger dan welke andere benzineauto dan ook, het is zelfs zuiniger dan de zuinigste dieselauto's! En ook al beloont de overheid dit niet langer met belastingvoordeel, een dergelijk verbruik maakt de Prius aantrekkelijker dan ooit voor particuliere bestuurders.



# Specificaties

## Toyota Prius 1.8 Hybrid Dynamic

### 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	€ 32.930,-
Prijs instapmodel	€ 30.930,-