



Toyota Prius (2003 - 2009)

Kijk, zonder handen!

Rij-impressie | Het wordt steeds gekker! Eerst kwam Toyota met de Prius: de eerste auto met zowel een benzine- als een elektromotor. Dankzij die techniek is de Prius bijzonder comfortabel, ruim, luxueus en tegelijkertijd extreem zuinig. Sterker nog: de Prius is de zuinigste benzineauto op de markt! Maar nu gaat Toyota weer een stap verder: de Prius kan zichzelf nu parkeren!

De Toyota Prius heeft voor modeljaar 2006 een kleine verjongingskuur ondergaan. Aan de zogenaamde "hybride aandrijving" is niets veranderd. Voor wie niet bekend is met het geheim achter de Prius een korte samenvatting. Een benzinemotor is zuinig bij een hoge continue snelheid, maar verbruikt veel brandstof bij een lage onregelmatige snelheid. Voor een elektromotor geldt het omgekeerde: deze is zeer efficiënt bij stadsverkeer, maar leent zich minder goed voor lange afstanden op de snelweg. Daarom combineerde Toyota beide motoren in één auto. Het resultaat: de Toyota Prius is zuiniger dan het kleinste stadsautootje, maar rijdt als een limousine!

Facelift

Zoals gezegd: aan de rijeigenschappen is niets veranderd, zie voor een uitgebreid rijverslag de test van de "Business Edition" (zie grijze kader, rechts onderin). In vergelijking met die auto heeft de gefacelifte Prius een iets ander front, andere remlichten en staan frisse lakkleuren op het programma. Tot zo ver geen schokkend nieuws.



Ook in het interieur geen revolutie. De bekleding is donkerder geworden en dat staat de auto goed. De eerste echt zinnige verbetering is het audiosysteem dat voortaan CD-ROM's met daarop MP3-bestanden kan afspelen. Bovendien voorziet Toyota voortaan in een aansluiting voor een MP3-speler. Afhankelijk van de gekozen uitvoering is het audiosysteem voorzien van een DSP om het geluid aan de akoestiek van de auto aan te passen.

Intelligent Parking Assist

Het echte nieuws is de intelligente parkeerhulp. Grof en ongenueanceerd komt het er op neer dat de Prius zich voortaan zelf kan parkeren. Een wonderbaarlijke

gewaarwording, want het stuurwiel draait uit zichzelf en de auto rijdt kalm en beheerst achteruit een parkeervak in. Het resultaat is een parkeerplaats vol jolige journalisten die met de handen uit het raam een auto inparkeren.



Bovenstaande is een uiterst ongenueanceerde samenvatting, want "Intelligent Parking Assist" (IPA) is nog steeds niet meer dan een assistent. Alhoewel de computer de auto geheel zelfstandig kan parkeren, moet de bestuurder eerst aangeven waar het parkeervak is. Bovendien blijft de bestuurder aansprakelijk voor alle manoeuvres van de auto en blijkt de computergestuurde assistent in de praktijk niet feilloos te werken.

Theorie

De genuanceerde versie: het idee achter de intelligente parkeerhulp is logisch en eenvoudig. De Toyota Prius is een computer op wielen met elektrische stuurbekrachtiging en een elektrisch gaspedaal. Met andere woorden: de computer kon de auto al besturen en had al controle over de motor. Door diezelfde computer nu te voorzien van een camera en een stukje beeldherkenning, kan de Prius zichzelf zonder extra elektronica parkeren. Om dat anders te formuleren: zonder de auto duurder te maken, kan Toyota een unieke extra bieden.



Zodra de achteruit wordt ingelegd, verschijnt in het kleurenscherm op het dashboard het beeld van de camera aan de achterzijde van de auto. Daar overheen wordt een rechthoek geprojecteerd die aangeeft hoe groot de Prius is. Als de rechthoek groen is, detecteert de computer geen obstakels en zal de Prius in het vak passen. Een rode rechthoek geeft aan dat de auto niet past. De bestuurder kan het kader zelf verplaatsen om exact aan te geven waar de Prius moet worden geparkeerd. Het systeem werkt voor zowel achteruit inparkeren ("steekvak") als fileparkeren ("parallel parkeren").



De volgende stap is de rem los te laten en de Prius stuurt voorzichtig het aangewezen vak in. De bestuurder kan op ieder moment ingrijpen door te remmen of door zelf aan het stuur te draaien. Het risico op kuddes losgeslagen Priussen is dus nihil.

Praktijk

In de praktijk kost het veel tijd om exact aan te geven waar de auto moet komen te staan. Doorgaand verkeer dat achter de auto staat te wachten kan daarmee behoorlijk worden opgehouden. Bovendien is de computer sterk afhankelijk van de manier van aanrijden. Wanneer te ver van of te dicht op de beoogde parkeerplek wordt gestopt, bestaat de kans dat de computer een misrekening maakt. De Prius is niet voorzien van parkeersensoren en baseert de beslissingen puur op beeldherkenning. Parkeerschade is daarom ook met IPA niet uitgesloten en dus moet de bestuurder altijd zelf blijven opletten.

IPA vraagt enige gewenning, maar gaandeweg weet de bestuurder precies hoe de computer het hebben wil en wordt de assistent steeds betrouwbaarder. Dan kan de auto ook in zulke kleine vakken worden geparkeerd dat zelfs ervaren chauffeurs de computer graag laten assisteren. Het was de kortste proefrit in de geschiedenis van Autozine, maar het middagje parkeren zonder handen was een unieke belevenis!

Conclusie

Is "Intelligent Parking Assist" de meerprijs waard? Het antwoord is puur afhankelijk van de ervaring van de bestuurder. Het systeem is niet foutloos en wie zelf moeite heeft met inparkeren, heeft wellicht ook moeite om in te schatten of deze assistent z'n werk goed doet. Wie zelfs het grootste slagschip behendig in het kleinste parkeergatje wurmt, zal IPA omslachtig vinden en liever zelf inparkeren. Voor een redelijk overzichtelijke auto als de Prius is de meerwaarde daarom gering. Op een forse MPV of SUV zal IPA zinvoller zijn.

De Toyota Prius is na de kleine facelift een nog aantrekkelijkere auto dan voorheen. Het interieur ziet er beter uit en de MP3-speler zal menig rit aangener maken. Deze brandstofbesparende politiekcorrecte imago-maker is nu niet alleen de zuinigste en best rijdende auto van Nederland, het is ook de best parkerende! ■



Specificaties

Toyota Prius (2003 - 2009) THSD Tech Edition

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	445 x 173 x 149 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.275 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	408 l
Bandenmaat	195/55R16

Motor en prestaties

Motorinhoud	1497 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	77 pk @ 5000 tpm
Koppel	115 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,9 sec.
Topsnelheid	170 km/u
Verbruik gemiddeld	4,3 l / 100 km
Verbruik stad	5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	104 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 28.750,-
Prijs instapmodel	€ 24.990,-