



Jarno van Maanen
15 juli 2009

© Rijtesten.nl

Zijn tijd vooruit

Terwijl veel fabrikanten nog druk bezig zijn met het ontwikkelen van alternatief aangedreven concept cars die in de verre toekomst in productie worden genomen, biedt Toyota al meer dan tien jaar een hybride auto aan: de Prius. Inmiddels zijn we aanbeland bij de derde generatie van de auto die met 1,2 miljoen verkochte exemplaren wereldwijd veruit het meest succesvol in zijn soort is. In de afgelopen tien jaar is hij dan ook het symbool geworden van de techniek waarbij een benzinemotor wordt gecombineerd met een elektromotor, op dit moment de populairste alternatieve oplossing. Toyota claimt dat de nieuwe generatie nÃ³g zuiniger is dan zijn ultra-zuinige voorganger. We zijn benieuwd!



Bijzonder gestroomlijnd

Net als de vorige Priussen, ziet de nieuwe er bijzonder gestroomlijnd uit. Dat blijkt hij ook te zijn: met een weerstandscoefficient van slechts 0,25 (ter vergelijking: een Porsche 911 'scoort' 0,28) is hij een van de meest gestroomlijnde productieauto's ooit. Toch oogt het nieuwe model minder extreem dan de eerste twee generaties. Zo ziet hij er van voren heel normaal uit, met zijn grote luchthapper doet de neus zelfs een beetje sportief aan. Ook de achterzijde is beter te pruimen dan voorheen. Nu het spoilerletje niet in de carrosseriekleur is gespoten, valt deze minder op. De licht oplopende schouderlijn geeft hem iets stoers. Sowieso maakt het zijaanzicht een minder oubollige indruk dan bij het vorige model.

Bij het ontwerpen van de nieuwe Prius was er ook iets meer ruimte voor frivoliteiten. De koplampen hebben een bijzondere vorm en ook de achterlichten zijn strak

Toyota Prius 1.8 HSD Dynamic

vormgegeven. Die achterlichten zijn, net als bij de vorige generatie, voorzien van een witte inkleuring. In combinatie met de witte parelmoerlak van onze testauto staat dat prima, maar we kunnen ons voorstellen dat het niet bij iedere lakkleur even mooi is. Standaard staat de Prius op 15 inch lichtmetaal, maar deze Dynamic-uitvoering krijgt 17 inch velgen. Die grotere velgmaat brengt echter een meerverbruik van 0,1 liter per 100km met zich mee. Voor de echte hypermiler die het onderste uit de kan wil halen, is dat misschien iets om rekening mee te houden.



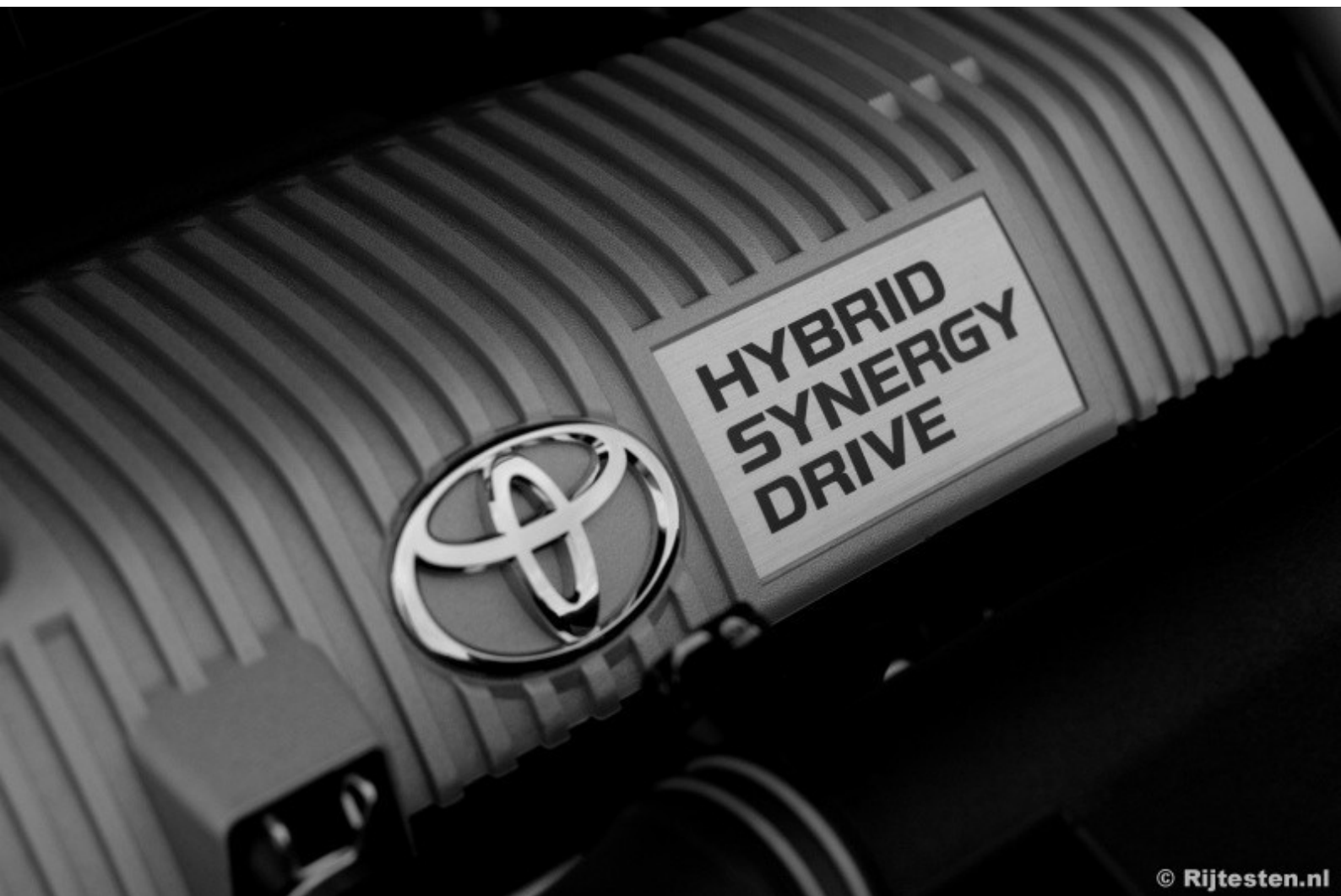
Futuristisch dashboard

Dat de Prius de auto van de toekomst is, blijkt wel uit het futuristische dashboard. Met een groot digitaal instrumentarium in het midden, een zwevende middenconsole en een opvallend klein blauw automaatpookje, is het interieur alles behalve alledaags te noemen. Het is alleen jammer dat het plastic ouderwets hard is, in zo'n

Toyota Prius 1.8 HSD Dynamic

vooruitstrevende auto mag je beter verwachten. Dat plastic is overigens gemaakt van organische materialen zoals zeewier. Qua ruimteaanbod scoort de Prius heel aardig. Vanwege de korte overhangen is de wielbasis - en daarmee de interieurruimte - vergelijkbaar met die van een langere auto, zoals een Passat. Ook de bagageruimte is met 440 liter tot 1.120 liter behoorlijk van formaat.

Met een vanafprijs van iets minder dan 25 mille is de Prius zeker niet bijzonder duur. Hij is wel bijzonder goed uitgerust. Zo beschikt hij standaard over een automaat met variabele overbrenging, een head up display dat de snelheid en navigatie-instructies op de voorruit weergeeft en keyless-go, zodat de contactsleutel in de broekzak kan blijven. Vreemd genoeg is cruise control dan weer niet standaard, terwijl dat in een zuinige auto juist een must have is. Onze Dynamic heeft een prettig werkend navigatiesysteem, een achteruitrijcamera, die vanwege de onoverzichtelijke carrosserie goed van pas kwam, en zelfs een inparkeerassistent, waarmee inparkeren met een druk op de knop gepiept is.



Full-hybrid

Niet iedere hybride auto werkt hetzelfde. Simpel gezegd zijn er twee varianten: de full-hybrids, zoals de Prius en de Lexus RX450h, en de mild-hybrids, bijvoorbeeld de Honda Insight en Civic Hybrid. Beide varianten beschikken over zowel een verbrandingsmotor als een elektromotor, maar alleen de full-hybrid kan volledig elektrisch rijden. Bij de mild-hybrid werkt de elektromotor namelijk enkel ter ondersteuning van de benzinemotor. De Prius kan tot ongeveer 50km/h elektrisch rijden. Rijd je met constante snelheid, dan is maximaal 70km/h mogelijk. Bij hogere snelheden heeft de elektromotor de hulp van de benzinemotor nodig, ook als je wat vlotter accelereert in de stad zal de benzinemotor bijspringen.

Het klinkt wat ingewikkelder dan het is, want in de praktijk heb je er geen omkijken naar. De auto bepaalt immers zelf wanneer hij elektrisch rijdt en wanneer de

Toyota Prius 1.8 HSD Dynamic

benzinemotor wordt gebruikt. Toch kun je er al bestuurder wel invloed op hebben. Zo kun je de EV-mode gebruiken, waarmee je de auto forceert alleen de elektromotor te gebruiken. De accureserve loopt dan echter snel terug en na enkele kilometers start de benzinemotor weer, zodat de accu wordt bijgeladen. Voor extra zuinig rijden met beide motoren is er de Eco-mode, die ervoor zorgt dat de auto heel rustig reageert. Er is ook een Power-mode, waarmee de motoren maximaal vermogen leveren, dan voelt de Prius behoorlijk vlot aan.



© Rijtesten.nl

Een op vijfentwintig

In de praktijk is de Prius een prettige auto om mee te rijden. Dankzij de lange wielbasis en soepele vering is het rijcomfort erg goed. In snel genomen bochten helt hij - waarschijnlijk vanwege die soepele vering - wel wat over, maar hij voelt hierbij niet instabiel aan. De besturing had naar onze smaak wat minder afstandelijk mogen zijn,

Toyota Prius 1.8 HSD Dynamic

erg communicatief is de stuurinrichting namelijk niet. In de stad is hij hierdoor wel weer makkelijk te manoeuvreren. Met de prestaties zit het wel snor. De hybride combinatie is goed voor 136pk en daarmee sprint de Prius in iets meer dan 10 seconden naar 100km/h. Omdat de elektromotor zijn vermogen altijd paraat heeft, is hij vooral bij het wegrijden opvallend snel.

Bij de Prius gaat het uiteindelijk natuurlijk om het verbruik. Volgens het boekje zou onze auto, met 'onzuinige' 17 inch velgen, gemiddeld 4,0 liter per 100km, oftewel \approx op vijftientig, moeten scoren. Dat klinkt als een onwaarschijnlijk lage waarde, maar in de praktijk kwamen we akelig dicht in de buurt: na zo'n 600 testkilometers was het gemiddelde verbruik 4,1 liter. Zelfs in de minder zuinige 'Power-mode' kwamen we niet boven de 5 liter. Ten opzichte van gewone auto's bleek de grootste winst te behalen in de file en in de stad. Tijdens een rit door het centrum van een grote stad haalden we - met veelvuldig gebruik van de elektromotor - zelfs een gemiddelde van 1,4 liter (\approx op zeventig in de stad!).



Boomknuffelaar

Het is niet te ontkennen dat de nieuwe Prius een heel goede auto is. Okay, hij is niet de allermooiste of de strakst rijdende in zijn klasse, maar hij doet wat hij moet doen en dat is heel zuinig rijden. Je hoeft echter geen boomknuffelaar te zijn om deze hybride te kopen, er zijn immers ook voldoende financiële motieven: slechts 14% bijtelling voor zakelijke rijders, vrijstelling van aanschafbelasting (BPM) en een gereduceerd wegenbelastingtarief voor particuliere rijders en lage brandstofkosten dankzij het verbruik van 5,5 liter op vijftientig. Dan is er ook nog de riante binnenruimte en dito uitrusting plus het gemak waarmee hij zich laat berijden en het is ons wel duidelijk waarom de Prius de populairste hybride is!

Plus

- + Bizar laag verbruik
- + Riante binnenruimte
- + Luxe uitrusting

Min

- Onoverzichtelijke carrosserie
- Hard plastic op dashboard
- Afstandelijke besturing