

**Auto & Motor  
TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

**Vanaf februari gaat Toyota hier zijn nieuwe Prius leveren. Net als de eerste generatie is dat model vrijgesteld van BPM in verband met de uiterst milieuvriendelijke hybride aandrijving. Een ruimer model, sterk verbeterde aandrijving, nog zuiniger en schoner. Wie wil dat nou niet?**

# Toyota Prius: schoonheid zoekt emplooi

Overspannen verwachtingen aangaande de afzet heeft Toyota toch niet, hoewel het er zeker meer worden dan bij de eerste Prius. Daarvan gingen er in zes jaar 135.000 de deur uit, nu denkt Toyota in het eerste volle productiejaar al 76.000 stuks te slijten. Waarvan 5000 in Europa, dus een Prius blijft heel exclusief. Daarbij is het model ook bijzonder, oneerbiedig beschreven een grote broer van de Audi A2. De nieuwe Prius is aanzienlijk groter geworden, verge-



Op zich al een wonder van compacte bouw, de 1.5 met 16 kleppen, twee nokkenassen en variabele klepbediening (links in de motorruimte), een 50 kW elektromotor en een generator (rechts), met ertussen nog een planetair tandwielstel voor de aandrijfregeling.

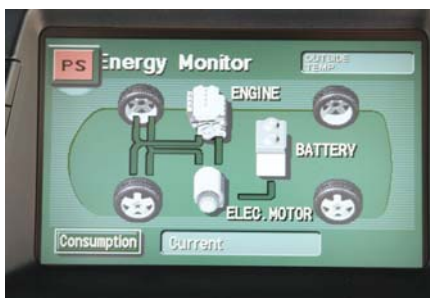
lijikbaar met een Avensis. Iets voor de zakenautoklasse, welbewust gekozen omdat vooral daar klanten voor een milieuvriendelijke hybride te vinden zijn. De prijsstelling sluit erbij aan, met € 25.250,- kost de nieuwe Prius hetzelfde als een beetje smakelijke Avensis sedanversie. Het scheidt opmerkelijk weinig met de voorgaande Prius, ofwel Toyota heeft de prijsstelling flink scherper gemaakt. Een half jaar geleden schreven we al over de ingrijpend vernieuwde techniek, zoals de

geoptimaliseerde en iets versterkte 1.5 benzinemotor en de eraan gekoppelde elektromotor die liefst de helft sterker werd. Zodoende levert de Prius nu hogere prestaties, met name potige acceleratie op basis van het enorme koppel (400 Nm) dat de elektromotor vanuit stilstand levert. Mede omdat de Prius opvallend weinig weegt (1275 kg), in tegenstelling tot vele elektrische auto's. Het wordt nog mooier, als gemiddeld verbruik geeft de fabrikant 4,3 l/100 km op, een cijfer waar

dieselende zakenauto's hartstikke trots op zouden zijn. Om te benadrukken dat er niets experimenteels aan de Prius is, dat misschien niet betrouwbaar werkt, zit er acht jaar of 160.000 km garantie op de hybride aandrijving. Overeenkomstig het lage verbruik produceert de Prius maar 104 g/km aan kooldioxide, gauw een procent of dertig minder dan een dieselauto in deze klasse. De Euro4-uitlaatgaseisen ziet deze auto breed grijpend tegemoet, hij blijft heel ver onder deze waarden voor benzine- en dieselmotoren. De techniek is razend interessant, met bijvoorbeeld een volledig elektronisch bestuurd remsysteem, een heel bijzondere antislipregeling, een continu variabele transmissie die eigenlijk helemaal geen versnellingen kent maar alleen de vermogensverdeling regelt. Voorzien van deze kennis zou je zeggen: waarom gaan we ons niet massaal op de Prius storten? We zullen hem zeker nader belichten en testen zodra hij in Nederland arriveert. Er komt dan overigens ook een € 2.700,- duurdere Business Edition met DVD-navigatiesysteem, Bluetooth draadloze telefoonvoorbereiding en keyless entry systeem.



De Prius is nu een 4,5 meter lang vijfdeurs model met variabele bagageruimte, dat beter dan de voorgaande kleine sedan aansluit bij de Europese smaak.



De energiemonitor in het dashboard laat zien hoe het nieuwe Synergy Drive hybridesysteem werkt. Benzine- en elektromotor drijven samen de wielen aan, steeds in elektronisch geregelde optimale verhouding. Daarnaast wordt een generator aangedreven om de NiMH accu op te laden die als energiebuffer werkt.