



Poskusni zajčki?

Le dvesto takih Toyot se vozi po Evropi v znanstvene in raziskovalne namene, po svetu pa šeststo. No, nekaj promocije ne škodi, zato smo bili tudi mi med poskusnimi zajčki.

▶ Biti med prvimi ima poseben draž, saj je spoznavanje nove tehnologije med tehnofriki vedno prijetno opravilo. In Toyota ima kaj pokazati, saj med čistokrvnimi hibridi dobesedno kraljuje. Prius je na trgu že od leta 2000, na Japonskem pa celo tri leta prej. A testni Prius je drugačen, saj se polni prek navadne vtičnice gospodinjstevskega toka. Plug-in, skratka.

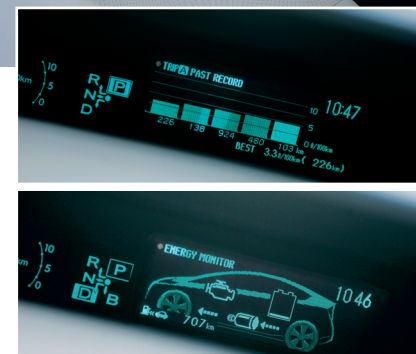
Razlike med obema niso velike, so pa občutne. Medtem ko 'navadnemu' Priusu elektromotor le pomaga motorju z notranjim zgorevanjem, hkrati pa mu hitro poide sapa tudi pri mestni vožnji (dva kilometra!), je Plug-in Hybrid veliko zmogljivejši. Namesto nikelj-metalne baterije ima zmogljivejšo Panasonicovo litij-ionsko, ki se v najslabšem primeru polni le uro in pol. Priklonite zvečer doma (ali še bolje v službi!) in se drugi dan peljete kar 20 kilometrov zgolj na električni način. Pravite, da ste takrat premikajoča se ovira za druge avtomobiliste? Ni res. Priusa Plug-in lahko poženete do 100 km/h zgolj z elektriko, kar recimo v Ljubljani pomeni, da se lahko vozite tudi po vedno nagnetenih obvoznici zgolj na elektriko. Edini pogoj, in to je res edini pogoj, je, da ne pohodite plina

do konca, saj takrat priskoči na pomoč bencinski motor. In verjemite nam na besedo, tišina je vrednota, ki jo začneš kmalu ceniti. Tudi delovanje smernikov so pri Toyoti utišali in skoraj nisem mogel verjeti, celo radio je postal moteč.

Masa Priusa Plug-in Hybrida je 130 kilogramov večja kot pri 'navadnem' Priusu tretje generacije, zato je tudi pospešek do 100 km/h za sekundo slabši. Poraba goriva je odvisna od načina in kraja vožnje ter napoljenosti baterij, vendar lahko povemo, da obljubljenih 2,6 litra nismo dosegli. Rekord z eno posodo za gorivo je bil 3,3 litra, naše testno povprečje pa 4,9. Veliko? Pravite, da s svojim turbodizlom dosegate iste rezultate? No, ampak v tišini se pač ne vozite, z bencinskim motorjem tudi ne, še manj pa prispevate k čistejšemu okolju. Turbodizli namreč niso tako nedolžni, kot mnogo ljudi misli. Seveda če vam to kaj pome-

ni ... A ne pozabite - do službe in nazaj bi se lahko vozili s čisto ničlo pri porabi bencina.

Baterije so nameščene pod zadnjimi sedeli, zato je presenetljivo, koliko prostora je ostalo nad zadnjo klopjo in v prtljžniku. Ker so litij-ionske baterije bolj občutljive za temperaturo, ima Prius kar 42 nadzornih tipal in posebno ohlajevanje. V gostilniških debatah bi lahko zelo pavšalno dejali, da je princip nadzora in ohlajevanja isti kot pri vašem osebнем računalniku. Skratka: nevidno, neslišno in nemoteče. Vtičnica z dvema



varovaloma je pred voznikovimi vrati, kabel pa je običajno spravljen v prtljžniku. Če bi bili pikolovci, bi rekli, da ima že vsak sesalniki kabel, ki se izvleče in samodejno pospravi, tale visokotehnološka Toyota pa ne. Če smo prav izmerili, smo od prazne do popolnoma polne baterije povprečno porabili 3,26 kWh, kar znese podnevi pri dražjem toku 0,24 evra, ponoči pri cenejšem toku pa 0,12 evra. To je strošek, ki ga imate za 20 kilometrov. In tak je strošek, če se vozite večinoma po mestu, kar statistika dokazuje. No,



tale statistika se nam je takoj porušila, saj je potovalni računalnik Priusa Plug-in prikazoval, da smo se v električnem načinu vozili 13 odstotkov časa, kot hibrid pa 87 odstotkov. Posledica službenih poti, ki po navadi niso v mestnih jedrih? Verjetno. Velja pa trditi, da bi pri podobno velikem turbodizlu ali bencinskem motorju, optimistično rečeno, pri mestni vožnji porabili več kot en evro za tistih 20 kilometrov.

Prius tretje generacije je zelo napredoval tudi, kar zadeva doživljanje avtomobila, saj ni namenjen le varčevanju, ampak tudi uživanju. Škoda, da je Toyota tako pohitelja s Priusom, saj če bi bil tak že Prius prve generacije, bi bil še vabljivejši. A razumljivo, Toyota je hotela pokazati, da zna narediti in da tehnologija deluje, o čemer so tekmeči še sanjali. Prehod med bencinskim in električnim načinom je skorajda neslišen, vsekakor pa povsem nemoteč. Na volanu smo našli kar 13 tipk, a so logično razporejene, zaslon na sredini armaturne plošče je občutljiv za

Toyota Prius Plug-in Hybrid

Toyota Prius Plug-in Hybrid

Cena osnovnega modela: ni v prodaji
Cena testnega vozila: ni v prodaji

NAŠE MERITVE
T = 25 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrska številca: 1.727 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 11,8 s
402 m z mesta: 18,2 s (125 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST
180 km/h
(prestavna ročica v položaju D)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 40,6 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 4,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.798 cm³ - največja moč 73 kW (99 KM) pri 5.200/min - največji navor 142 Nm pri 4.000/min. elektromotor: sinhronski motor s stalnim magnetom - največja moč 60 kW (82 KM) pri 1.200-1.500/min - največji navor 207 Nm pri 0-1.000/min. akumulator: Litij-ionski akumulatorji - kapaciteta 13 Ah. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - neskončnostopenjski samodejni menjalnik (CVT) s planetnim gonilom - gume 195/65 R 15 H (Michelin Energy Saver).

Masa: prazno vozilo 1.500 kg - dovoljena skupna masa 1.935 kg. Mere: dolžina 4.460 mm - širina 1.745 mm - višina 1.490 mm - medosna razdalja 2.700 mm - prtljžnik 445-1.020 l - posoda za gorivo 45 l. Zmogljivost: največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,4 s - poraba goriva 2,6 l/100 km, izpust CO₂ 59 g/km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ vožnja le z elektromotorjem
 - ▲ čas polnjenja je le 1,5 ure
 - ▲ sinhroniziranost obeh motorjev
 - ▲ kakovost izdelave
 - ▼ nima parkirnih tipal
 - ▼ večji stroški vzdrževanja (baterija)
 - ▼ piskanje pri vklopljeni vzvratni prestavi
 - ▼ neskončnostopenjski menjalnik pri polnem plinu

Končna ocena

Prvič smo imeli možnost preizkusiti zares uporaben hibrid. Zato smo nekateri še bolj prepričani, da nam bo bližnja prihodnost prinesla kombinacijo motorja z notranjim zgorevanjem in elektromotorja. Čeprav je izdelava takega avtomobila z vidika onesnaževanja sporna.

dotik. Sedi se bolje in hej, celo pelje se bolje. Le neskončnostopenjski menjalnik CVT ne ljubi priganjanja, saj postane glasen, in tisti moteči bip-bip pri vklopljeni vzvratni prestavi bi takoj dal izključiti.

Tehnologija ne le deluje, ampak navdušuje. Dvajset kilometrov je dovolj, da se lahko vozite tri četrt meseca zgolj na cenejšo elektriko, saj običajno na poti od doma do službe in nazaj zavijemo le še do trgovine in mogoče vrta. Če bi Toyota (ali pa država) pokrila strošek razlike v ceni pri nabavi in strošek zamenjave baterij, bi trg takih hibridnih avtomobilov hitro porastel. Tudi (zdaj brezplačnih) javnih polnilnih postaj na Gorenjskem, kot jo vidite na fotografiji, ne bi pogrešali.

Poskusni zajčki? Šeeee, prosim ...