

Toyota Prius III



Prius version III har bl.a. rymligare lastutrymme, fler krockkuddar och mindre klimatpåverkan än sin föregångare. Men utan lyxversionens backkamera är sikten bakåt fortfarande dålig.

Gröna Bilister har provkört den tredje generation av Toyota Prius, uppföljaren till den mest sålda elhybridbilen hittills, både i Sverige och globalt.

Nya Prius är bredare och längre än sin föregångare, medan Toyota valt att bevara takhöjden. Den nya modellen ger därmed ett sportigare intryck.

Prius III har samma typ av batteri som Prius II, nämligen ett nickelmetallhybridbatteri, men något kraftigare. Det ger efter omvandlaren 650 Volt och 27 kW i maxeffekt. Toyota har utlovat lithium-jonbatterier med längre räckvidd och lägre vikt för kommande Prius. En laddhybridversion testas också av Toyota - två sådana Prius kommer till Sverige under 2010. Med dessa ska man kunna köra uppemot två mil på enbart el.

Lite trång

Bilen, som utifrån verkat luftig och stor, känns på insidan lite trång för mig som är över 180 cm. Sittkomforten är dock bra och bak sitter man bättre än tidigare eftersom ryggstöden fram har blivit tunnare och därmed

Toyota Prius III

Fordonstyp: Hybrid

Pris: 276 000 kr

(Prius Executive 324 200 kr)

Miljöpåverkan: 89 g CO₂/km.

Bränsleförbrukning: 3,9 l/mil (blandad)

Säkerhet: 5 stjärnor i EURO-NCAP. Antisladdsystem VSC+ (Vehicle Stability Control+) och antispinnsystem är standard. Likaså pisksnärtskydd, 7 krockkuddar och sidokrocksgardin. Passagerarkrockkudden kan kopplas ur av föraren.

Motor: Bensinmotor: 99 hk vid 5200v/min (max effekt) och 142 Nm vid 4000 v/min (max vridmoment). Elmotorn: 60 kW (max effekt) och 207 Nm (max vridmoment).

Mått: L 446 cm, B 174,5 cm, H 149cm, axelavstånd 270 cm.

Vikt: 1495 kg (tjänstevikt) och 1805 (totalvikt), dragkrok kan ej monteras.

Buller: Uppgifter saknas.

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner.

Förmånsvärde: 26 800 kr/år (beräknat på 2010 årsmodell och utan reducering till 75 % på grund av omfattande tjänstekörning)

ger mer utrymme för de bakre passagerarna. Bagageutrymmet är rymligare än i förra Priusen och med baksätet uppfällt får man in 445 liter. Fälls baksätet ner ökar volymen till 1 200 liter vilket är en ökning med 30 liter jämfört med tidigare modell. Dock måste man påpeka att den totala lastkapaciteten är enbart 310 kg vilket kraftigt begränsar Prius III lastmöjligheter. Det innebär att det blir svårt att använda Prius III för t.ex. fjällsemestrar och resor till sommarstugan.

Ratten är ställbar både i höjd- och längsled, och den lilla växelspaken på mittkonsolen är lätt att hantera. Det finns tre körlägen; "EV", som innebär att man enbart kör på el, "Eco" - att hybridsystemet är maximalt effektivt, och "Power", som ökar effekten på bränsleförbrukningens bekostnad.

En head-up-display gör att den viktigaste informationen syns direkt i vindrutan, bland annat uppgiften om bilens hastighet. Det gör att jag kan fokusera på omkringliggande trafik utan att sänka blicken för att fokusera om till instrumentpanelen.

Större motorer

Toyota har för Prius III valt att öka bensinmotors storlek, från 1,5 till 1,8 liter, med en effekt på 99 hästkrafter. Det är 20 liter mer än för föregående modell utan att vikten ökat, vilket gör Prius III piggare vid accelerationer, då bensinmotorn träder in och stödjer elmotorn. Elmotorn är också större än förut, nu på 82 hästkrafter, vilket ska betyda att den oftare klarar sig på egen hand.

Säkerheten är på topp med högsta betyg i Euro-NCAP:s krocktest, liksom föregångaren. Nykomlingen har aktiva nackskydd fram och totalt sju krockkuddar, inklusive en för förarens knän. Som sig bör, är bromsningen elektronisk styrd med bromsassistans, och antispinn och antisladdsystem är standard.

I media har Toyotas problem med bromsarna på hybridbilarna uppmärksammats. Enbart i Sverige har 2 000 Prius återkallats för att justera bromsarna, men den som köper en ny Prius behöver inte vara orolig – det är rätt från början. Bromskraften laddar batterierna vilket förlänger räckvidden, utan att förlänga bromssträckan.

Reglagen och displayen är enkla och ger en god översikt. Jag lär mig snabbt att utan problem navigera mellan de olika menyerna. Modellen jag provkör har satellitnavigering som standard.



Körupplevelsen

I stadsmiljö överraskas man gång på gång av hur tyst bilen är. Att backa med Priusen är mycket enkelt tack vare backkameran som är standard på lyxmodellen av Prius III. När jag lägger i backen uppenbarar sig automatisk en bild i displayen och jag får en god översyn bakåt. Det är nästan nödvändigt eftersom sikten bakåt är väldigt begränsad p.g.a. att Toyota valt att placera en balk över bakrutan som allvarligt begränsar sikten bakåt. Ur körsäkerhetssynpunkt hade en annan lösning varit att föredra. Vissa modeller har parkeringsassistens; tryck på en knapp och bilen parkerar automatiskt. Det fungerar dock bara när parkeringsrutan är tillräckligt stor – just då man inte behöver någon hjälp!

På landsväg betar sig Prius bra, klart piggare än föregångaren tack vare de 20 extra hästkrafterna. Att man märker dem beror förstås på att bensinmotorn är igång och därmed är miljönyttan jämfört med andra modeller också mindre. Det är i stadstrafik som Prius verkligen

kommer till sin rätt, genom att den slår av motorn så fort den inte behövs – vid rödlys, i låga farter, när man bromsar och ibland till och med i jämn stadsfart. I EV-mode kan man också köra kortare sträckor garanterat avgasfritt, vilket är perfekt i garage eller utanför skolor, men funktionen kan inte användas i landsvägsfart.

Prius är för privatpersoner ingen billig bil. Inköpspriset är högt och motsvaras bara delvis av låga servicekostnader och ett högt andrahandsvärde – särskilt som begagnatpriset på Prius dalat efter den senaste tidens bromsproblem. För den som kan välja förmånsbil är Prius däremot ett fynd, eftersom förmånsvärdet är nedskrivet 40 procent jämfört med motsvarande bilsbil. För den som kör många mil stadstrafik per år, t.ex. taxi, är Prius också lönsam eftersom elmotorn får jobba mycket och pressar förbrukningen till nivåer ingen konventionell bil klarar.

Förra generationen av Prius blev själva symbolen för miljömedvetna bilister. Den blev Årets Bil i Europa med den största marginal som någon haft på många år och är gröna Hollywoodstjärnors självklara val. I Sverige vann den dock aldrig Miljöbästa Bil; biljournalister och miljöexperter kritiserade att den bara kunde köras på bensin vilket ger den en högre klimatpåverkan än många etanol- och gasbilar. Nya Prius är snålare, säkrare, snabbare och mer komfortabel än Prius II, men har kvar denna nackdel. Därmed är det inte troligt att den heller kammar hem titeln Miljöbästa Bil, men för den som kör mycket i stadstrafik är Prius ett utmärkt val.

Vi gillar:

- + Backkameran
- + Låg klimatpåverkan
- + Bättre bagageutrymme

Vi ogillar:

- Sikten bakåt
- Fortfarande bensinmotor istället för förnybara bränslen
- Priset
- Att man inte kan montera dragkrok

Överväg också: Honda Insight, etanolversionerna av Citroën C4, Ford Focus, Peugeot 308 och VW Golf samt biogasversionen av Mercedes B-klass.



Text: Cecilia Carlqvist

Bild: Cecilia Carlqvist

Biltestet utfört under: januari 2010

För vidare information: www.toyota.se

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.