

# Toyota Prius + Kombi



**Prius + är bara 13 centimeter längre än den välkända basbilen. Det är de bäst spenderade centimetrarna vi sett.**

Prius är världen över synonymt med miljöbil, och nästan tre miljoner tillverkade Prius breddas nu familjen. Prius + är marknadens första sju-sitsiga hybrid, klart intressant inte bara för de som behöver de extra sätena utan för alla som tyckt att Prius bagageutrymme är väl snålt tilltaget.

### Smart Plus-förpackning

Plus är 13,5 cm längre, 3 cm bredare och 8,5 cm högre än normal-Priusen, med 8 cm längre axelavstånd. Det är väl utnyttjade centimetrar. Det är gott om plats för både ben och axlar i framsätet, som också utformats mycket bättre än i gamla Prius. Baksätet har tre separata stolar, som individuellt kan skjutas 18 cm framåt-bakåt, och ryggstödet vinkeljusteras. Varje säte går också att helt fälla ihop. Tredje radens säten ligger nedfällna i golvet när de inte används, men fälls upp på en sekund genom att rycka i en tåt. De är också individuella, så det går bra att fälla upp ett

## Toyota Prius + Kombi

**Pris:** 299 900 kr

**Miljöpåverkan:** 96 g CO<sub>2</sub>/km.

**Bränsleförbrukning:** 4,1 liter bensin/mil.

**Motor:** 4 cylindrar, bensin, cylindervolym 1 798 cc, 99 hk vid 5 200 v/min, max vridmoment 142 Nm vid 4 000 v/min. Elmotor på 60 kW, 207 Nm, total uteffekt 136 hk.

**Mått:** L 462 cm, B 178 cm, H 158 cm, axelavstånd 278 cm.

**Vikt:** Tjänstevikt 1 570-1 640 kg, maxlast ca 500 kg, släp 500 kg.

**Kupéutrymme/bagagevolym:** 7 platser, 232 l, 784 med fem säten, 1 750 l med nedfällt baksäte.

**Kraftöverföring:** Framhjulsdrift, CVT-växellåda.

**Prestanda:** 0–100 km/h 11,3 sekunder, toppfart 165 km/h.

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och sex airbags standard.

**Förmånsvärde:** 1 520 kr/mån

**Garantier:** Nybil 5 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, assistans 2 år.

**Miljöförmåner:** Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 20-talet kommuner.



och låta det andra ligga kvar. Även här kan ryggstödet lutas. Man sitter förvånansvärt bra, takhöjden räcker för en medellång vuxen och hjulhusen bildar ett skönt armstöd. Däremot har benen inget stöd alls, man sitter enbart på rumpan.

Sikten rakt framåt är bra från alla sätena, eftersom varje sätesrad är 45 mm högre än den framför. Längst bak är sikten åt sidan inget vidare, medan föraren har begränsad sikt snett åt sidan. Bristen på bakåtsikt kompenseras med backkamera, och ett avskryvbart högt pipande när man backar.

Ett stort glastak gör kupén luftig, och eftersom det är av harts är det lätt, reptåligt och värmeisolerande. Dessutom är versionen med glastak något förhöjd, så att takhöjden inte begränsas. Men trots att det är indelat i två, kan man inte individuellt välja vad som ska täckas av innertaket och vad som ska ge fri himmel. Inte heller går taket att öppna alls. Taket är standard i

de dyrare versionerna. Luftkonditioneringen ingår däremot redan i basversionen, och styrs med en enda knapp vilket funkar bra när man väl lärt sig. Däremot är det svagt i en så pass stor bil att det inte finns separat inställning för baksätet.

Bagageutrymmet är enorma 784 liter med bilen femsitsig, och fullt respektabla 232 liter med alla sju sätena uppe – det dubbla mot många konkurrenter. Under bagageutrymmet finns ett 60 liter stort, inplastat utrymme, perfekt för bärkassar. Runt om i bilen finns flera smarta småfack.

### Hybridens förarmiljö

Instrumenteringen känns igen från Prius, och i huvudsak från alla hybridbilar eftersom Toyota bildat skola med monitorer som visar hur kraftöverföringen sker momentant. Vindrutedisplay är också standard, och funkar utan den fula plastskiva som många andra bilar har. Men en del detaljer känns som om de hängt



GRÖNA BILISTER

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



med sen första generationen och i mörkret störs man av att vissa paneler lyser väldigt starkt även om man dimmar belysningen. Pipet inuti kupén när man backar är också störande, och att handbromsen faktiskt är en fotbroms känns ovant, särskilt som det också finns en elektrisk handbromsknapp.

### Smartare Plus

Motorn använder Atkinsoncykeln, vilket betyder att insugsventilerna stängs sent, kompressionen fördröjs och minskas. Därmed minskas energiförlusten och avgastemperaturen sjunker, så att avgaserna kan användas för att kyla motorn, så att bränslet inte behöver användas för detta. När det är kallt används avgaserna istället för att värma motorn, i ett nytt och effektivare system som ska ge bättre värme än i tidigare Prius.

Medan vanliga Prius fortfarande dras med nickelmetallbatterier, har Plus fått litiumjonbatterier. Det är effektivare och, inte minst viktigt, tar mindre plats. Batteriet ryms nu i mittkonsolen mellan framsätena. Prius Plus finns inte som laddhybrid, men bytet till litiumjonbatterier öppnar för att det säkert kommer.

### Avskärmad körning

Att köra Plus är som att köra vilken Prius som helst, på gott och ont. För det mesta går bilen väldigt tyst, och övergången mellan el- och bensindrift sker helt omärkligt, ibland flera gånger per sekund. Men vid gaspådrag blir Prius väldigt brummig utan att den skjuter

framåt särskilt snabbt. Orsaken är den helautomatiska CVT-låda som inte alls kan växlas manuellt, och som tänks alltid håla motorn på optimalt varvtal. Men det drabbar körupplevelsen.

Precis som i vanliga Prius, går det att köra Plus enbart på el, och det blir snabbt en tävling att se hur långt elen räcker. 2,5 kilometer ska det vara, men eftersom kraften återförs till batteriet när man bromsar eller frirullar blir det lät fyra kilometer. Över 50 km/h träder dock bensinmotorn in; Toyota påstår 70 km/h men dit når vi inte. Trycker man hårt på gasen träder bensinmotorn in betydligt tidigare. Egentligen är det effektivare att låta tekniken sköta sig själv, men EV-läget är ändå bra att ha t.ex. för att garanterat kunna köra avgasfritt förbi dagis och skolor eller i parkeringshuset.

I Eco-läget minskas gasresponsen och luftkonditioneringen, vilket kan pressa förbrukningen uppemot tio procent. Power-läget ger istället 25% större gaspådrag, men utan att det för den sakens skull känns särskilt mycket snabbare. Plus är tack vare ändrad utväxling precis jämsnabb med normala Prius, vilket betyder snabb i låga farter och segare när farten ökar. Toppfarten är bland det lägsta som finns på bilmaknaderna – och lika bra är det, vem har glädje av att kunna köra över 160 km/h?

Plus kaross är vridstyvare än normala Prius, vilket betyder att fjädningen kan göras mjukare och därmed



kan åkkomforten förbättras. Också styrningen har ändrats för att bättre passa den större, tyngre bilen. Dessutom justeras elmotorns vridmoment efter vägförhållandena, så att motorns kraft sänks när bilens motor höjs och tvärtom. Vad som är vad är svårt att säga, men man åker komfortabelt.

### Dyrare är smutsigare

Prius+ kostar från 300 000 kronor, men de flesta lär lägga på 18 500 kronor för Business-paketet, särskilt som man ändå klarar sig under den magiska tjänstebilsgrens på 7,5 basbelopp. Executive-versionen kostar 70 000 kr till, ett rejält prispåslag, och då stiger dessutom utsläppen över den magiska 100 gramsgrens. Miljöbilsdefinitionen klarar alla versioner.



Prius + är en vinnare i vår bok. Knappast någon bil på marknaden är smartare, med mer plats för sju personer och deras bagage inom rimliga ytterutrymmen. Miljöpåverkan är låg, även om Toyota fortfarande förvägrar oss en Prius med förnybara drivmedel.

#### Vi gillar:

- + Låg förbrukning
- + Hybridläge
- + Slösande utrymmen
- + Praktiska lösningar

#### Vi ogillar:

- Fossilt drivmedel
- Ingen laddhybridversion
- Brummig

#### Överväg också:

- Opel Zafira CNG
- VW Touran CNG



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann

**Foton tagna av:** Mattias Goldmann

**Biltestet utfört under:** Oktober 2012