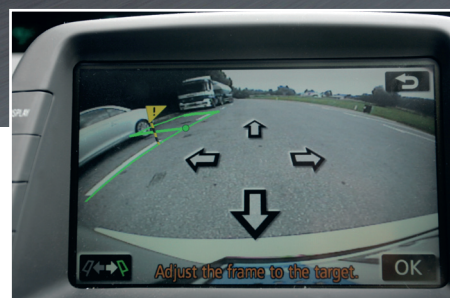




Glej mama, **BREZ ROK!**



Avtomobilski svet je zanimiv in ena od njegovih posebnosti je tudi dejstvo, da je lahko še tako tehnološko napreden avto po nekaj letih (ko je po tehnologiji še vedno bolj ali manj edinstven) zastarel.

Dobro, morda ne ravno zastarel, vsekakor pa potreben bolj ali manj odločne pre-nove. Prav to se je pripetilo Toyotinemu Priusu, avtu, ki je s svojo pogonsko tehnologijo še vedno korak spredaj.

Preden se posvetimo novostim, naprej nekaj o tistem, kar je najnaprednejše in kar je ostalo (skoraj) enako: pogonski tehniki. Bencinski motor s prostornino 1.497 kubičnih centimetrov s precej dolgimi gibi batov in visokim kompresijskim razmerjem (kar 13 : 1) je bil zasnovan predvsem z majhno porabo in s čistim izpuhom v mislih, zato so zmogljivosti glede na prostornino skromne. 77 KM in vsega 115 Nm navora je za 1.300 kilogramov prazne teže uboga številka, a le, dokler ji ne prištejemo še zmogljivosti drugega motorja, ki se skriva poleg bencinskega. V tem primeru gre za sinhronski elektromotor s stalnim magnetom, ki je pomemben zaradi dveh lastnosti. Prva je izjemno velik navor, kar 400 Nm, ki je na voljo vse do 1.200 vrtljajev (pri elektromotorjih je navor načeloma največji pri najnižjih vrtljajih), druga pa njegova sposobnost, da deluje tudi generator – takrat, ko voznik zmanjšuje hitrost. Ko se voznik enkrat

navadi potrebnega stila vožnje, so lahko rezultati presenetljivi – recimo le dobrih pet litrov porabe v največji mestni gneči, pa (za to velikost avta) še vedno sprejemljivih devet litrov zunaj mesta.

Prius ima seveda povsem klasičen svinčen akumulator, kakršnega najdete v vsakem drugem osebnem avtu, ob pregradni steni za zadnjo klopjo pa se skriva še 'glavni' akumulator. Sestavljen je iz 28 zaporedno vezanih 7,2-voltnih Ni-MH celic, kar skupaj zneso dobrih 200 voltov napetosti. Tok iz njih (ali vanje) potuje prek pretvornika, ki teh 200 voltov enosmerne napetosti spremeni v motorju prebavljivih izmeničnih 500 voltov. In seveda obratno, ko se akumulator polni. Srce pogonskega sklopa Hybrid Synergy Drive, kot mu pravijo pri Toyoti, sta prav elektromotor, ki deluje tudi kot generator (in zmore regenerirati 95 odstotkov energije, ki jo sprejme), ter krmilna elektronika. Ta se na podlagi podatkov s tipal,





hitrosti, položaja stopalke za plin, obremenitve motorja pa vse do zunanje in notranje temperature odloči, na kakšen način bo delovala kombinacija bencinski motor-elektromotor/generator.

A vse to že poznamo – in deluje dobro. Zato so se ob pomladitvi pri Toyoti lotili predvsem tistih delov Priusa, ki so bili doslej njegova šibka točka. Mednje je spadal tudi videz, in priznati je treba, da Prius z novo masko (in spojlerjem) ter drugačnimi prednjimi in zadnjimi lučmi na pogled deluje bolj usklajeno, manj laboratorijsko. Notranjost je dobila nove materiale, po novem je na voljo usnje (ki ga je bil deležen tudi testni Prius), plastika armaturne plošče je boljša in udobnejša (a še vedno ne udobni) so sedeži.



Zelo opazne so spremembe na podvozju. Toyotini inženirji so ojačili dela karoserije okoli vpetja obes, na novo uskladili vzmetenje in spremenili programsko opremo krmilnika električnega serva. Sedaj je volan natančnejši, vodenje pa zanesljivejše in z več povratnimi informacijami.

Glavna novost novega Priusa je sistem IPA (ki si ga lahko zaželite le v kombinaciji z izboljšano navigacijsko napravo). Intelligent Parking Assist poskrbi, da bodo Priusa bočno ali vzvratno brez težav parkirali tudi nerodnejši. Pri tem mu je v pomoč TV-kamera, vgrajena zadaj. Sistem s slike na njej prepozna parkirno mesto, nato pa uprav-



lja vrtenje volana, medtem ko hitrost (z zavoro) še vedno nadzoruje voznik. Sistem brez težav parkira avto vzvratno in v šest ali več metrov dolg prostor za bočno parkiranje. A Priusa boste lahko, ko se enkrat naučite, kako sistem pretentati (s preprostimi nastavitvami, ki jih vnesete prek na dotik občutljivega zaslona), pospravili tudi na precej krajše parkirno mesto. Se IPA splača? Če imate težave z bočnim parkiranjem, vsekakor. ■

Toyota Prius 1.5 VWT-i Executive IPA NAVI

Cena osnovnega modela:	7.363.800 SIT
Cena testnega vozila:	7.465.800 SIT

NAŠE MERITVE

(T=25 °C / p=1010 mbar / rel. vl.: 52 % / Stanje km števca: 9054 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	12,7 s
402 m z mesta:	18,5 s (123 km/h)
1000 m z mesta:	34,0 s (151 km/h)

PROŽNOST

Meritev ni izvedljiva.

NAJVEČJA HITROST

173 km/h
(prestavna ročica v D)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1497 cm³ - največja moč 57 kW (78 KM) pri 5000/min - največji navor 115 Nm pri 4000/min. elektromotor - delovna napetost 500 V - največja moč 50 kW (68 KM) pri 1200-1540 vrt/min - največji navor 400 Nm pri 0-1200 vrt/min
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - brezstopenjski samodejni menjalnik (CVT) - gume Michelin Pilot Primacy 195/55 R 16V
Mase: prazno vozilo 1300 kg - dovoljena skupna masa 1725 kg.
Mere: dolžina 4450 mm - širina 1725 mm - višina 1490 mm - prtljažnik 408 l - posoda za gorivo 45 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 5,0/4,2/4,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ poraba v mestu
- ▲ navigacijska naprava
- ▲ prostornost zadaj
- ▲ brezstopenjski menjalnik

- ▼ sedeži
- ▼ občutljiv rolo prtljažnika
- ▼ glasen motor

Končna ocena

Prius še vedno ostaja tisto, kar je bil: avto, ki se odlično znajde v mestu in preživi tudi daljše poti. A če ne bi imel hibridnega pogona, ne bi bil nič posebnega ...

