

Nič več posebnež

Osemnajst let je že minilo, odkar je na trg zapeljal prvi velikoserijski hibridni avto – Toyotin Prius. Najprej je bil posebnež, ki so ga hoteli imeti ekofanatiki in hollywoodski zvezdniki, z leti pa je postajal vse bolj vsakdanji.

► Postal je celo dovolj vsakdanji, da s(m)o ga začeli soditi kot vse druge avtomobile. Udobje, lega na cesti, poraba, hrup ... Iz generacije v generacijo je tu bolj odstopal od konkurentov – pa ne ravno na bolje.

Brenčoč motor (zaradi neskončnostopenjske avtomatike še toliko bolj opazen), natančno krmljenje pa podvozje, ki se je na vsak poskus hitrejšje vožnje skozi ovinke odzvalo z nagibanjem in plavanjem.

Pa merilniki, ki bi bolj sodili v kako znanstvenofantastično nadaljevanko iz osemdesetih let prejšnjega stoletja. Ja, Prius je vse do prihoda nove generacije opazno starel in ostarel.

Kljub temu so pri Toyoti iz generacije v generacijo naredili dovolj, da je število prodanih primerkov raslo. Največja trga sta v začetku bila seveda domači in že omenjeni ameriški. V prvih desetih letih se je za prvo in drugo generacijo odločilo milijon kupcev, nato pa v zgolj naslednjih dobrih dveh letih še milijon kupcev. Ob oblikovni prenovi se je tretja generacija Priusa ponašala predvsem z več kot tretjino močnejšim pogonskim sklopom kot prej, ob tem pa so se izpuhi CO₂ in poraba goriva zmanjšali za približno 25 odstotkov. Tudi zato je do sredine leta 2013 imelo Priusa že več kot tri milijone kupcev, danes pa se je zanj (vključno z vsemi karoserijskimi različicami in priključnim hibridom tretje generacije)

po vsem svetu odločilo že več kot pet milijonov kupcev. A čas je bil za spremembo. Ne le za tehnični napredek (pa čeprav je ta pri novem Priusu ogrožen), ampak za spremembo duha avtomobila. Novi Prius naj bo bolj športen, bolj vpadljiv, bolj prijazen do voznika in potnikov. Čustva naj vzbuja, so rekli šefi pri Toyoti in kot je to v navadi, se je to tudi zgodilo.

Okej, pri obliki vzbuja sicer zelo različna čustva, od tistih, ki jim je zelo všeč (takšnih je bila večina, ki se je med našim testom srečala z nami in novim Priusom), do tistih, ki so le zavili z očmi in pripomnili kako jedko o japonskih oblikovalcih. Res je, priključnnohibridna različica Priusa je lepša, a tudi navadni Prius ni več le kos bele tehnike,

kot se je dogajalo prejšnjim. Kupca je treba pritegniti tudi z obliko in pri Toyoti so se pri novem Priusu ravnali po pravilu, da je bolje imeti polovico kupcev, ki so zaljubljeni v obliko, ob polovici, ki jim ni všeč, kot sto odstotkov potencialnih kupcev, ki ob obliki skomignejo z rameni in pripomnijo, da je 'kar v redu'. Čustva so namreč še vedno pri vrhu impulzov, ki spodbudijo ali odvrnejo od nakupa avtomobila. Zato je nos nizek in ima žaromete, ki so sestavljeni iz kopice krivulj, zato je zadek visok ima globoko navzdol potegnjene luči in zato mu rdeča barva lepo pristoji.

Novemu Priusu so namenili tudi popolnoma novo platformo z imenom GA-C (Global Architecture-C). To je prva platforma, ki je





nastala na novi arhitekturni zasnovi TNGA (Toyota New Global Architecture) in zamenjala platformo MC, na kateri je poleg Priusa temeljila večina dosedanjih manjših Toyot. Posledica je avto, ki je od predhodnika 60 milimetrov daljši, 15 širši in 20 milimetrov nižji. Nižje je tudi težišče (za dva centimetra), kar ob 60 odstotkov bolj togi karoseriji zagotavlja veliko bolj dinamično lego na cesti. Kolikšna je razlika glede na predhodnika? Ko sta se Saša in Aljoša na eko reliju EkoNova (zgodbu o tem ste lahko prebrali v prejšnji številki Avto magazina) zapodila med prve ovinke, sta bila (še posebno Saša za volanom) kar presenečena. Da se pelje kot prvi, sodoben, živahen avto, je bila ugotovitev. Tudi zato, ker novi Prius ni pretežak (ima 1.375 kilogramov) in ker je pogonski sklop na papirju šibkejši, izza volana pa poskočnejši kot tisti pri predhodniku.

Močno prenovljeni 1,8-litrski bencinski VVT-i motor z atkinsonovim ciklom se po novem ponaša s kar 40-odstotnim toplotnim izkoristkom (tudi zato, ker so poskrbeli za boljši nadzor izgorovanja ter novo termalno krmiljenje, ki poskrbi za hitrejše segrevanje motorja, kar pomeni, da lahko avto hitreje in več deluje le na elektriko). Bencinski motor zmore nekaj manj kot 100 'konjev', elektromotor pa dodatnih dobrih 70, a je sistemske moči za 122 'konjev', kar je na papirju opazno manj kot pri predhodniku, a izza volana tega ne bi opazili – prej nasprotno. Prius si zdaj raje in izdatneje pomaga z elektromotorjem, kar pomeni, da se bencinski motor redko zavrti v višje vrtljaje (ker postane zaznavno glasen),

hkrati pa navor elektromotorja poskrbi tudi za hipni občutek pospeševanja. Poleg tega je tudi največji navor bencinskega motorja na voljo pri nižjih vrtljajih in končna posledica je vožnja, ki je tišja in varčnejša, a hkrati prijetnejša in živahnejša. Precej so predelali neskončnostopenjski menjalnik, pri katerem so spremenili notranjo zasnovo in tako zmanjšali trenje in izgube za 20 odstotkov, skupno dolžino pa za pet centimetrov, zdaj pa nima več velikega sistema planetnih zobnikov, temveč so prešli na klasično ozobljenje na treh gredeh, planetne zobnike pa uporabljajo le v zelo pomanjšani obliki za delitev navora med elektromotorji in motorjem z notranjim zgorevanjem. Pri Toyoti pravijo, da je skupno izboljšanje učinkovi-

tosti v primerjavi s predhodnikom petinsko, naš normni krog pa je novi Prius uvrstil v drobno, elitno skupnico (nepriključnih) avtomobilov, ki so ga prevozili z manj kot štiri-litrsko porabo. Dizelski Clio je bil za dve desetinki litra boljši, Octavia Greenline pa s 3,9 litra enako varčna kot Prius – ob tem je Prius daleč najvarčnejši v mestni vožnji. Še bolje se je izkazal pri testni porabi: ne spomnim se, kdaj smo nazadnje imeli na testu avto, ki je 'prišel skozi' z manj kot petimi litri. Prius je, pa mu ni manjkali hitrih avtocestnih kilometrov.

Mimogrede: masa NiMH-baterij sicer ostaja enaka, a se ponašajo z večjo energijsko gostoto, zato lahko shranijo več elektrike kot prej v prostorninsko 10 odstotkov

manjšo baterijo. In to je bilo za uporabo na novi platformi še kako pomembno, saj so se Toyotini inženirji močno potrudili, da bi se voznik za volanom počutil bolj športno in manj kot nekdo, ki je na oltarju ekologije žrtvoval udobje in vozniške užitke. Zato je zdaj višina sedenja krepko nižja, saj je zadnjica voznika kar za šest centimetrov bližje tlom. Morda bo kdo pogrešal udobnejše sedanje in vstajanje iz avtomobila, ki ga je premožogel predhodnik, a po drugi strani lahko zdaj brez težav za volanom Priusa (kljub 20 milimetrov nižji skupni višini avtomobila) sedijo tudi višji vozniki. Povsem nova je tudi notranjost, vključno z merilniki, ki sicer ostajajo sredi armaturne plošče, a so sodobnejši in bolj pregledni in oblikoval-

ske dodelani. Sestavljeni so iz treh logičnih sklopov. Povsem na levi in najbližje vozniku je merilnik hitrosti z drugimi najpomembnejšimi informacijami, ob njem potovalni računalnik oziroma razvedrilno-informativni sistem, skrajno desni del je namenjen le opozarjanju na delovanje posameznih sklopov (luči, zračne blazine, tempomat in podobno). Škoda, da potovalnemu računalniku manjka lahkotnosti in intuitivnosti uporabe (in kak podatek, recimo trenutna poraba), pohvaliti pa velja, da je projicirni zaslon serijski že od srednjega paketa opreme Sol naprej. Zmoti delovanje sistema za prepoznavanje prometnih znakov, ki je preveč nenatančno, hkrati pa je tudi njihovo prikazovanje v projicirnem prikazoval-



niku nadležno, saj prekriva pomemben del podatkov. Zanimivo je tudi delovanje eko kazalnika, ki na skali od 1 do 100 ocenjuje ekološko primernost vožnje – a le od ene do druge ustavitve vozila. Je pa precej zahteven, saj kaznuje vsako preostro zaviranje (ki je ponavadi posledica preslabega predvidevanja prometa), in priznamo, rezultata, višjega od 97, nam v normalnem prometu ni uspelo doseči.

Volanski obroč je zdaj bolj pokončen, pa tudi sredinska konzola je ergonomsko veli-

ko prijaznejša kot prejšnja. Na njej je dovolj velik LCD-zaslon, občutljiv za dotik, namenjen upravljanju večine funkcij avtomobila, tudi z razvedrilno-informativnim sistemom. Ta sicer ne pozna sodobnih oblik povezljivosti s pametnim mobilnikom (na primer Applovega CarPlaya), ločena stikala klimatizacije pod njim pa so priročna, a oblikovno precej odstopajo od preostanka sistema. Klimatizacija je bila ravno tako deležna varčevalne kure: zaznati zna, koliko oseb je v avtu, temu prilagodi svoje delo in tako prihrani do 2,4 odstotka goriva – a na račun včasih prepočasnega ohlajanja notranjosti.

TABELA KONKURENCE				
MODEL	Toyota Prius Luna	Ford Mondeo 1.0 EcoBoost 92 kW (125 KM) Trend	Hyundai i40 Wagon 1.7 CRDI Comfort	Mazda3 G120 Challenge
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni + električni	3-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.798	998	1.685	1.998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	72/98 pri 5.200 + 53/72	92/125 pri 6.000	85/115 pri 4.000	88/120 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	90/122 pri 5.200	170 pri 1.500–4.500	260 pri 1.250–2.750	210 pri 4.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.540 × 1.760 × 1.470	4.870 × 1.910 × 1.480	4.770 × 1.815 × 1.470	4.580 × 1.795 × 1.450
največja hitrost (km/h)	180	200	190	198
pospešek 0–100 km/h (s)	10,6	12,0	12,9	8,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	3,0	5,1	4,3–5,0	5,1
izpusti CO ₂ (g/km)	70	119	113–131	119
cena osnovnega modela (evri)	25.950	20.120	22.490	17.290

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivim zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.



HVALIMO IN GRAJAMO

pogonski sklop

poraba

prostornost

preveč nedodelanih podrobnosti

preglednost nazaj

Prostora je tako spredaj kot zadaj (za dva) dovolj, pa tudi prtljažnik je več kot dovolj velik za vsakodnevno (in manj vsakodnevno) družinsko uporabo. Ker so zadaj peta vrata, in ne le pokrov prtljažnika in ker je zadnja klop zložitiva, zna Prius prepeljati presenetljivo velike kose prtljage.

Varnostnih sistemov seveda ne manjka, novi, zmogljivejši in hitrejši sistem samodejnega parkiranja z imenom S-IPA pa zna Prius spraviti v za petino manjši prostor kot njegov predhodnik. Na žalost se japonskim inženirjem še vedno zdi potrebno, da pri vzratni vožnji Prius opozarja voznika v kabini z glasnim piskanjem, ki dovolj dobro preglasi zvok parkirnih tipal, da bližnja srečanja z ovirami niso izključena (pa čeprav ima Priusu funkcijo samodejnega zaviranja, ko se preveč približa oviri).

Še ena graja: aktivni tempomat na žalost deluje le nad 40 kilometri na uro, poleg tega pa se odziva preveč sunkovito in živčno.

Veliko bolje sodelujejo sistem nadzora prečnega prometa pri vzratni vožnji, enako velja za nadzor mrtvih kotov, malo več

odločnosti pa bi pričakovali od samozatemnitvenega vzratnega ogledala. In ko smo že pri pogledu nazaj: dvodelno zadnje steklo pri višjih voznikih pomeni, da nazaj ne bodo videli prav veliko, saj del karoserije med obema stekloma prekrije zadaj vozeče avtomobile.

TEHNIČNI PODATKI

CENA

[Toyota Adria d.o.o.]

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*: 28.900 EUR

CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: 30.300 EUR

CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*: 30.300 EUR

Moč:

90 kW (122 KM)

Pospešek:

10,6 s

Največja hitrost:

180 km/h

Normna poraba:

3,9 l/100 km

Garancija:

3 leta splošne garancije, 5 let garancije za elementa hibridnega pogona, možnost podaljšane jamstva, mobilna garancija.

Predvideni redni servisi:

Na 15.000 km ali eno leto.

NAŠE MERITVE

Obratovanje meritev:

T = 17 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 95 % / Gume: Toyo Nano Energy 195/65 R 16 H / starje kilometrskega števca: 1.817 km

Vozne lastnosti

Pospeški

0-100 km/h:

402 m z mesta:

11,6

18,1

(128 km/h)

s

Prožnost

-Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Poraba goriva

skupno testno povprečje

povprečje normnega kroga

4,9 l/100 km

3,9 l/100 km

l/100 km

Trušč v notranjosti

hitrost

90 km/h

130 km/h

Prestava VI.

62

65

dB

Zavorna pot

od 130 km/h:

od 100 km/h:

65,7

38,8

(AM meja 40 m)

m

UŽITEK V VOŽNJI:

Včasih je bil Prius le naprava za prevoz od točke A do točke B, zdaj (skupaj z ekozabavo) ponuja tudi nekaj vozniskega užitka.

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:

1.814

gorivo

4.622

gume*:

684

izguba vrednosti po 5 letih:

9.576

obvezno zavarovanje AO:

2.675

triglav

kasko zavarovanje (+B,K), AO, AO+:

6.625

Skupaj:

25.843

Strošek za prevoženi km:

0,26 evra/km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 80,5 × 88,3 mm – gibna prostornina 1.798 cm³ – kompresija 13,04 : 1 – največja moč 72 kW (98 KM) pri 5.200/min – srednja hitrost bata pri največji moči 15,3 m/s – specifična moč 40,0 kW/l (54,5 KM/l) – največji navor 142 Nm pri 3.600/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili na valj – vbrizg goriva v sesalni vod.

Elektromotor:

največja moč 53 kW (72 KM), največji navor 163 Nm

Sistem:

največja moč 90 kW (122 KM), največji navor n.p.

Baterija:

Ni-MH, 1,31 kWh

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi – planetni menjalnik – prestavno razmerje n.p. – diferencial 2,834 – platišča 6,5 J × 16 – gume 195/65 R 16 H, kotalni obseg 1,99 m.

Voz in obese:

kombilimuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vijajne vzmeti, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijajne vzmeti, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama.

Mase:

prazno vozilo 1.375 kg – dovoljena skupna masa 1.790 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: n.p., brez zavore: 725 – dovoljena obremenitev strehe: n.p.

Zmogljivosti:

največja hitrost 180 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,6 s – kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 3,0 l/100 km, izpust CO₂ 70 g/km – električni doseg (ECE) n.p. km.

Mere:

širina vozila: 1.760

900-970

1660

860-1110

630-880

501-1633

1.470

2.700

4.540

vse mere so v mm

Zunanje mere:

dolžina 4.540 mm – širina 1.760 mm, z ogledali 2.080 mm – višina 1.470 mm – medosna razdalja 2.700 mm – kolotek spredaj 1.530 mm – zadaj 1.520 mm – rajdni krog 10,2 m.

Notranje mere:

vzdolžnica spredaj 860–1.110 mm, zadaj 630–880 mm – širina spredaj 1.450 mm, zadaj 1.440 mm – višina nad glavo spredaj 900–970 mm, zadaj 900 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 490 mm – prtljažnik 501–1.633 l – premer volanskega obroča 365 mm – posoda za gorivo 43 l.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

A kljub tem majhnim pomanjkljivostim Prius dokazuje, da ekološka vožnja ni več ne dolgočasna ne draga. Osnovna cena nekaj manj kot 26 tisočakov in nekaj več kot 30 za popolno-

ma opremljen avto je namreč glede na to, kaj vse ponuja, sprejemljiva. Vprašanje bo le, kam se bodo čez dobrega pol leta umestili prvi resni prihajajoči tekmeči. ◀

OCENA		
Zunanost (15)	13	Oblika polarizira, a je bilo takšnih, ki jim res ni bila všeč, manj, kot smo pričakovali.
Notranost (125)	101	Prtljažnik je uporabno velik, pa tudi na zadnji klopi ne bo težav. Tudi oprema je bogata.
Motor, pogon, podvozje (65)	56	Novi hibridni pogonski sklop se izkaže za tišjega in učinkovitejšega od predhodnika
Vozne lastnosti (70)	58	Nižje težišče in novo podvozja pa bosta ugajala tudi športnejšim voznikom.
Zmogljivosti (35)	24	Seveda Prius ni dirkalnik, je pa povsem dovolj zmogliv, da zlahka sledi toku (tudi hitrega) prometa
Varnost (45)	41	Točke so prinesli pet NCAP-zvezdic na preizkusnih trkih in elektronski varnostni pomočniki.
Ekonomičnost (65)	47	Cena sicer ni najnižja (kar je pri takšnem avtu pričakovano in razumljivo), poraba pa je izjemno nizka.
Skupaj	340	Novi Prius dokazuje, da je lahko takšen ekoavto opazno drugačen, a hkrati izza volana zelo podoben temu, česar smo vajeni sicer. Zelo nizka poraba dokazuje, da se zlahka kosa tudi z najvarčnejšimi dizli - brez kabla za polnjenje baterije.
OCENA avto magazin 1 2 3 4 5		

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

42 | www.avto-magazin.si 10 • 2016

10 • 2016 www.avto-magazin.si | 43