



Wilbert Huls
10 september 2012

Toonbeeld

Zeg je hybride, dan zeg je Prius. Als er ã©ã©n model hã©t toonbeeld van hybride techniek is, dan is het de Toyota Prius. Dat model mocht dus ook alle lof incasseren, maar ook alle hoon. Van dat laatste hebben de Japanners - terecht - niet wakker gelegen, want de opmars van het model heeft hen geen windeieren gelegd. Ook de allesweter op het verjaardagsfeestje hoor je steeds minder vaak over 'wat al die accu's over vijf jaar doen'. Na de Auris en de Yaris zoekt Toyota het nu wat hogerop en brengt het de hybride techniek naar het MPV-segment.



Kleine voorbeeld

De naam doet anders vermoeden, maar we doen de Prius Wagon tekort als we hem als verlengde Prius zien. Hij is niet alleen een slag groter, maar kent ook een acht centimeter grotere wielbasis. En aangezien in een MPV ruimte alles is, is gekozen om gebruik te maken van lithium-ion-batterijen in plaats van nikkel-metaal. Dat scheelt gauw Ã©nderde aan ruimte bij dezelfde capaciteit. Het pakket zit tussen de voorstoelen verborgen in de brede middenarmsteun. Ondanks de forsere buitenmaten blijft de Wagon duidelijke overeenkomsten houden met de Prius. Dat komt natuurlijk omdat de bekende druppelvorm voor een optimale luchtweerstand ook hier leidend is geweest in het ontwerp. Toch zien we ook bij designelementen als de koplampen dat er duidelijk voor een familiegezicht is gekozen. Achterop de auto staat trouwens Prius+, maar dat is de naam die de rest van Europa voert, waar Toyota in Nederland als zelfstandig importeur heeft gekozen om gelijkenissen met andere 'Plus-modellen' uit

de weg te gaan.



Schijn bedriegt

Ondanks het feit dat de Prius Wagon qua lengte precies tussen concurrenten als de Zafira Sports Tourer en Grand ScÅ©nic in valt, oogt hij behoorlijk kleiner. Dat zit hem vooral in de hoogte, want die meet bijna 10 cm minder. Gelukkig blijkt aan de binnenzijde dat dit niet ten koste is gegaan van de binnenruimte, zelfs niet van de hoofdruimte. Voorin hebben de inzittenden royaal de ruimte, en ook op de tweede rij is het heel behoorlijk zitten. Alleen in de breedte zullen drie volwassenen het wat benauwd krijgen, maar hoofd en benen zullen geen krimp geven. De twee neerklapbare stoelen achterin hebben het zoals gebruikelijk niet zo royaal. De middelste stoelen, die goed individueel verstelbaar zijn, moeten absoluut wat naar voren om achterin enigszins beenruimte te creÅ«ren. Dat houdt in de praktijk in dat de Prius Wagon een

Toyota Prius Wagon 1.8 Full Hybrid Aspiration

geschikt vervoermiddel is voor vijf volwassenen, of voor twee volwassenen en vijf kinderen. Bij een combinatie van die twee zullen er offers in het comfort moeten worden gebracht. De ruimte achter de derde rij is daarom wel weer opvallend. Er kan zelfs een boodschappenkratje staan, waar we regelmatig zevenzitters zien waar dit praktisch loze ruimte is geworden.



Goed uitgerust

Voor een familieauto vonden we de beige, stoffen bekleding in de auto erg besmettelijk. Aangezien daar wat keuzemogelijkheden in zijn, vonden we het echter kwalijker dat de auto na enkele duizenden kilometers al wat gebruikssporen had in bijvoorbeeld de opstaande randen van de bestuurdersstoel. Ook op andere plekken kwamen we materialen tegen die niet helemaal voldoen aan de kwaliteitsstandaard voor een auto van meer dan dertig mille. De gereden uitvoering betrof een Aspiration. Dat is het

Toyota Prius Wagon 1.8 Full Hybrid Aspiration

middelste uitrustingsniveau dat Toyota voor deze auto in de prijslijsten heeft gezet. Toch zit je al heel royaal in de spullen, want naast praktische zaken als cruise control en automatische airconditioning is er ook de luxe van een groot aanraakscherm met navigatie, bluetooth telefonie en audio. Uiteraard zijn er ook connectiemogelijkheden voor moderne geluidsdragers. Met een panoramadak met elektrisch bedienbare blinds is het gevoel van luxe compleet. Zelfs bij dit soort zaken is continu het verbruik van de auto in het achterhoofd gehouden. Zo is het dak van lichtgewicht kunststof gemaakt en sluit de zonwering automatisch bij het afsluiten van de auto, zodat de airco geen overbodig werk hoeft te doen als de auto in de zon heeft gestaan.



Uitdagend

Uiteindelijk is het toch allemaal te doen om het energieverbruik bij de Prius Wagon. Dat Toyota op dat vlak iets goeds neer heeft gezet kunnen we direct beamen, want een

Toyota Prius Wagon 1.8 Full Hybrid Aspiration

praktijkverbruik van 5,0 liter benzine op 100km is zeer netjes. Nog maar kort geleden gingen diverse auto's in deze klasse richting het dubbele. Nu wordt er vaak lacherig gedaan om het karakter van de Prius en zijn bestuurder, maar toch durven we de stelling aan dat de Prius Wagon een auto is die uitdagend rijdt. Nee, dan bedoelen we niet het pure rijdersgevoel, dat kan je bij dezelfde showroom in de vorm van een GT86 krijgen. Het mooie is dat de auto - niet geforceerd - uitdaagt om ook zuinig te gaan rijden. Met de actuele verbruiksmeters en de grafische weergave op het kleurenscherm krijg je direct en over een interval feedback op je rijgedrag.

Tussen de voorstoelen zitten knoppen voor verschillende rijmodi. De EV-, Eco- en Powerknop spreken voor zich, al is het effect maar moeilijk waarneembaar. Eigenlijk is alleen in het stadsverkeer echt verschil te merken, maar het blijft minimaal. De grote Prius rijdt vanuit stilstand altijd elektrisch weg, maar wanneer je voor EV-mode kiest, forceer je de Toyota zo lang mogelijk de brandstofmotor buiten spel te zetten, al hield de Yaris dat - vermoedelijk vanwege zijn gewicht - wel makkelijker vol. Het mooie van deze instelling is dat je je gemiddelde verbruik weer omlaag brengt met een tijdelijk verbruik van 0,0 liter benzine. De continu variabele automaat speelt ook in deze hybride Toyota weer een essentiële rol. Aan de ene kant maakt het de auto heel comfortabel - iets waarbij de demping ook een goede duit in het zakje doet - maar aan de andere kant wordt de Wagon er erg rumoerig van wanneer een acceleratie ingezet moet worden. Helaas doet op dat vlak ook het regeneratieve systeem nog een duit in het zakje wanneer je bij hogere snelheid het gas los laat. Gelukkig is de remmende werking van het systeem relatief beperkt.



Voorsprong

Als je zonder te rijden twee kenmerken zou moeten noemen waarop de Prius Wagon goed zou moeten scoren, dan worden dat ongetwijfeld ruimte en zuinigheid. We kunnen na een week rijden gelukkig beamen dat dat ook precies de punten zijn waarop hij uitblinkt. De mindere punten als het rumoer en in mindere mate het materiaalgebruik zijn jammer, maar niet onoverkomelijk. Naast de financiële voordelen van een laag verbruik, maken de 14% bijtelling bij zakelijke aanschaf en de vrijstelling van BPM en motorrijtuigenbelasting de auto nog weer een stapje aantrekkelijker. Zowel voor de zakelijke als particuliere markt. De concurrentie zit echter niet stil en binnenkort zien we ook al driecilinders in het segment verschijnen, maar zeker is dat Toyota met deze Prius Wagon alvast een voorsprong heeft genomen.

Toyota Prius Wagon 1.8 Full Hybrid Aspiration

Plus

- + Ruim
- + Royaal uitgerust
- + Zuinig

Min

- Materiaalgebruik
- Aandrijflijn soms rumoerig
- Mag geen aanhanger trekken