

Toyota Prius Plug-in

Laddhybriderna väntar runt hörnet. De kombinerar elbilens nollutsläpp i närmiljö med förbränningsmotorns räckvidd. Först ut är Toyota. Vi har provkört en av två ladd-Prius i Sverige.

Först märks det ingen skillnad mot en normal-Prius. Den startar ju också helt ljudlöst och rullar iväg på enbart eldrift. Men när vi passerar 45 km/h blir det skillnad. Det är smärtgränsen för den Prius vi känner - snabbare än så och bensinmotorn går alltid igång. Laddhybriden däremot klarar upp till 100 km/h på enbart el, om man inte trycker för hårt på gasen och väcker bensinmotorn. I upp till 20 km kan man köra på enbart eldrift, mot maximala två för normal-Priusen. Då kör man mycket tyst - elmotorn är ljudlös, bromskraftöverföringen viner inte som på andra elbilar och Priusen är mycket välisolerad mot vägbuller.

Förutom klistermärkena är den lilla luckan för laddning på vänster framflygel det enda som avslöjar att detta är laddhybriden. Fastän detta är en av 600 testbilar och produktionen inte kommer igång på två år känns allting färdigt. Om kontakten sitter i går det inte att köra iväg och kör man över kontakten går den inte sönder. Sen tidigare finns en rad företag, inklusive svenska Fortum, som själva byggt om Prius till laddhybrid, men med mindre övertygande detaljkvalitet.

Litiumbatteriet är fyrdubbelt så kraftfullt som nickelmetallhydridbatteriet i normala Prius. Det ligger på samma plats, under bagageutrymmet, men väger 100 kg mer och höjer golvet tre centimeter samtidigt som extrafacket under golvet försvinner. När baksätet fälls, blir lastutrymmet inte riktigt plant, men det kan vara ordnat när bilen går i produktion.

Bilen laddas på 90 minuter med hushållsel och en säkring på 16 A. Det ger upp till två mils körning på ren eldrift, men då måste man vara försiktig med gaspedalen, både för att inte slösa med elen och för att den brummande bensinmotorn inte ska träda in och ge understöd vid acceleration eller uppförsbackar.

En kompromiss

Toyota har länge argumenterat för tvingande teknik, alltså att föraren inte kan koppla bort den eller att ett bränsle inte byts mot ett annat så att miljönnyttan försvinner. Laddhybriden är dock inte tvingande. Man kan utmärkt skippa laddningen och köra den som en normal Prius. Det återstår att se om användarna konsekvent kommer att ladda bilen för att få två mil på el, med en ekonomisk vinst på ungefär en femma.

Två mil på el är förstås en kompromiss mellan räckvidd och kostnader och utrymme för batterierna. Enligt Toyota är 80 % av alla pendlingsresor i Europa under 20 km och dessa står för 80 % av alla bilresor. För alla dessa räcker laddhybriden, samtidigt som den tack vare normalstor bensintank och låg förbrukning klarar också den långa fjällresan.

Laddhybriden är inte krocktestad, men den bör bete sig ungefär som normala Prius, som är en av världens säkraste bilar, med toppbetyg i Euro NCAP, antisladdsystem, låsningsfria bromsar och mängder med airbags.

Svår att få lönsam

I Sverige rullar två ladd-Prius, en hos Trafikverket och en hos Toyota. Först om två år finns bilen till försäljning, och då med ett pris ungefär 50-70 000 kr över det för normala Prius, vilket skulle betyda ca 350 000 kr. I nuläget finns ingen särskild stimulans för laddhybrider, vilket gör att det tar ungefär 20 000 mil att köra in merkostnaden, beräknat på båda modellernas officiella förbrukningssnitt. Jämfört med en riktig elbil ser kalkylen mer attraktiv ut: ladd-Priusen är klart billigare än flera mycket mindre elbilar och för den som bara kör ett par mil om dagen är eldriften den samma. Toyota räknar med att hitta 1 500 kunder per år, men hur många de blir beror förstås mycket på vilken statlig stimulans som erbjuds och vilka konkurrenterna blir.

Vi gillar: Första laddhybriden, snyggt utfört, bagageutrymme nästan intakt, hög säkerhet

Vi ogillar: Hög merkostnad, produktion två år borta

Mattias Goldmann

Pris: Ca 350 000 kr (säljstart 2012)

Mått: L 446 cm, B 174 cm, H 149 cm, axelavstånd 270 cm, vikt ca 1500 kg

Motor: 4 cylindrar, 1,8 liter, 73 kW (99 hk) vid 5 200 varv/min, max vridmoment 142 Nm vid 4 000 varv/min

Elmotor: 60 kW (82 hk), 207 Nm, 201,6 volt

Batteri: Litiumjon, 5,2 kWh

Utrymmen: 5 platser, ca 400 l bagage. Fällbart baksäte. Släpvagn ej möjlig.

Kraftöverföring: Framhjulsdrift, steglös växellåda

Prestanda: 0-100 11,4 s, toppfart 180 km/h

Förbrukning: 2,6 l/m blandad körning, 59 g CO₂/km (NEDC). 20 km på el.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro NCAP

Miljöförmåner: 5 års skattebefrielse, 40 % reducerat förmånsvärde, gratis parkering i ca 40 kommuner.