5 grudnia 2022

**Toyota Prius piątej generacji – napęd plug-in hybrid i jeszcze bardziej zaawansowana platforma TNGA**

* **Prius piątej generacji – zupełnie nowa stylistyka i napęd plug-in hybrid nowej generacji w standardzie**
* **Nowy napęd hybrydowy plug-in o większej mocy, zasilany bardziej wydajną baterią**
* **Zasięg w bezemisyjnym trybie EV wynosi 69 km\***
* **Średnia emisja CO2 19 g/km wg WLTP\***
* **Najnowsze systemy wsparcia kierowcy i parkowania Toyota T-MATE z technologią bezpieczeństwa Toyota Safety Sense 3. generacji**

Toyota Prius piątej generacji otwiera nowy rozdział w historii Priusa – pioniera hybryd i najczęściej występującego na drogach całego świata zelektryfikowanego samochodu. Nowy model wprowadza dynamiczną stylistykę i długą listę technologicznych innowacji. W Europie Prius będzie oferowany jako hybryda plug-in – niskoemisyjny samochód z wydajnym napędem i dużym zasięgiem w trybie elektrycznym.

Prius zadebiutował w 1997 roku, na dobre wytyczając nowe trendy w światowej motoryzacji oraz wynosząc Toyotę na pozycję pioniera elektryfikacji i największego producenta zelektryfikowanych samochodów. Toyota konsekwentnie dąży do osiągnięcia neutralności klimatycznej, a technologia hybrydowa, która weszła na rynek wraz z pierwszym modelem Priusa, znacząco przyspiesza tę transformację.

Nowy, jeszcze wydajniejszy Prius z napędem plug-in hybrid o większym zasięgu w trybie EV stanowi łatwo dostępny sposób na ograniczenie emisji CO2 w codziennej jeździe, przy zachowaniu pełnej funkcjonalności napędu hybrydowego podczas dalszych podróży. Auto wzmacnia liczącą ponad 60 modeli gamę nisko- i bezemisyjnych samochodów, opartą na wszystkich technologiach elektryfikacji napędów i obejmującą hybrydy, hybrydy plug-in, auta elektryczne na baterie i pojazdy elektryczne na wodór.

Prius zawsze pełnił rolę prekursora nowych technologii, stanowiąc inspirację i punkt odniesienia dla przyszłych modeli Toyoty. Wraz z nowym autem debiutuje kolejna generacja napędu plug-in hybrid o wyższej mocy, bardziej pojemnej baterii i emisji CO2 wynoszącej 19 g/km\* (wg WLTP), co jest najniższym wynikiem w historii Priusa. Nowy napęd o łącznej mocy 223 KM (164 kW) otrzymał mocniejszy silnik elektryczny i większy niż dotąd, 2,0-litrowy silnik benzynowy. Dzięki temu nowy Prius zyskuje bardzo dobrą dynamikę i dużą elastyczność zarówno podczas jazdy w trybie hybrydowym, jak i elektrycznym. Świetne właściwości jezdne i ogromna przyjemność z prowadzenia to także efekt jeszcze bardziej aerodynamicznego nadwozia i zoptymalizowanej konstrukcji, zapewniającej stabilność, precyzję prowadzenia i niespotykaną wydajność.

**Nowy wymiar właściwości jezdnych**

Nowy napęd plug-in hybrid oparty na technologii hybrydowej piątej generacji został udoskonalony w każdym aspekcie, zyskując znacząco większą moc i wydajność. Silnik TNGA o pojemności 2,0 l wytwarza 152 KM (112 kW)\* mocy i współpracuje z nowym elektrycznym silnikiem o mocy 163 KM (120 kW)\*. Całkowita moc napędu wynosi 223 KM (164 kW)\*, co w porównaniu ze 122-konnym napędem aktualnego modelu stanowi wzrost o ponad 80%.

Prius Plug-in Hybrid nowej generacji może na co dzień służyć jako auto elektryczne. Średni zasięg w trybie elektrycznym wynosi 69 km\* to m.in. efekt zastosowania nowej baterii litowo-jonowej o pojemności 13,6 kWh. Jej ogniwa mają wyższą gęstość energii, dzięki czemu pomimo większej pojemności akumulator jest na tyle kompaktowy, że mieści się pod tylnym siedzeniem, obniżając środek ciężkości. Możliwości elektrycznej jazdy zwiększa opcjonalny panel fotowoltaiczny na dachu, generujący czystą, darmową energię. Panel słoneczny może wydłużyć zasięg auta w trybie EV maksymalnie o 8 km każdego dnia, a w czasie wielodniowego postoju jest w stanie nawet naładować baterię do pełna.

**Stylistyka nadwozia**

Ikoniczna sylwetka klina, która począwszy od drugiej generacji modelu jednoznacznie kojarzy się z Priusem, jest teraz bardziej sportowa i nowoczesna. W projektowaniu nadwozia najistotniejsze było uzyskanie naturalnego, niezakłóconego przepływu powietrza, dlatego postawiono na prosty, czysty design. Auto jest o 50 mm niższe i ma o 50 mm większy rozstaw osi. Jednocześnie nadwozie zostało skrócone o 46 mm do 4 599 mm i poszerzone o 22 mm, a szczyt dachu został przesunięty do tyłu. Dynamiczny charakter podkreślają duże, 19-calowe koła oraz nowy projekt przednich świateł o zdecydowanym wyrazie. Stylistyka tyłu jest zaakcentowana przez trójwymiarowy pas świetlny, skupiający uwagę na logo PRIUS.

**Nowy projekt wnętrza**

Wnętrze zostało zaprojektowane według nowej koncepcji „Island Architecture”. Podzielono je na trzy strefy – kokpit kierowcy, konsolę centralną i otoczenie. Kabina jest przestronna i wykończona stylowymi materiałami wysokiej jakości, podkreślonymi konsekwentnie zaprojektowanymi i rozplanowanymi akcentami.

Centralnym elementem kokpitu kierowcy jest 7-calowy wyświetlacz TFT LCD, którego umiejscowienie ułatwia korzystanie z niego bez odwracania uwagi od jezdni. Nowo zaprojektowana konsola centralna stawia na komfort, przejrzysty układ z minimalną ingerencją w pole widzenia kierowcy do przodu, praktyczność i styl. Składa się na nią niżej niż do tej pory umieszczony centralny ekran dotykowy i smukły panel sterowania klimatyzacją. Podświetlenie deski rozdzielczej jest powiązane z powiadomieniami systemu Toyota Safety Sense, sygnalizując ostrzeżenia poprzez zmianę kolorów.

**Systemy bezpieczeństwa Toyota T-MATE**

Nowy Prius otrzymuje najnowocześniejsze technologie bezpieczeństwa i wsparcia kierowcy Toyota T-MATE, oferujące znacznie większe niż w poprzednim modelu możliwości wykrywania zagrożeń na drodze i aktywnego zapobiegania im. Toyota T-MATE zawiera najnowszą, trzecią generację Toyota Safety Sense (TSS), która daje możliwość pobierania aktualizacji online przez stałe podłączenie samochodu do internetu. Kolejne aktualizacje będą zawierały zarówno nowe wersje już posiadanych układów jak i zupełnie nowe systemy i funkcje.

Działanie Toyota Safety Sense 3. generacji opiera się na współpracy kamery i czujników radarowych z przodu auta. Nowa kamera o dwukrotnie większym zasięgu i szerszym kącie widzenia wcześniej wykrywa obiekty na drodze i uwzględnia więcej potencjalnych zagrożeń, w tym motocyklistów i obiekty na poboczu.

Układ wczesnego reagowania w razie ryzyka zderzenia (PCS) skuteczniej zapobiega kolizji z poprzedzającym samochodem, pieszymi i rowerzystami. Zyskuje też funkcję wykrywania ryzyka potrącenia motocyklisty oraz zderzenia czołowego z samochodem.

Układ zapobiegania kolizjom na skrzyżowaniach monitoruje ruch pojazdów nadjeżdżających z naprzeciwka oraz z prawej i lewej strony, a podczas skrętu chroni pieszych przechodzących przez jezdnię.

Nowy proaktywny asystent kierowcy (PDA, Proactive Driving Assist) wspiera kierowcę w unikaniu potencjalnych zagrożeń dzięki nowemu systemowi przewidywania przeszkód (OAA, Obstacle Anticipation Assist), który już na odległość wykrywa przeszkodę i uruchamia aktywne wspomaganie kierowania i hamowania.

Jeśli pedał przyspieszenia nie jest wciśnięty, asystent zwalniania (DA, Deceleration Assist) inteligentnie dostosowuje prędkość pojazdu do sytuacji na drodze, w zależności od gęstości ruchu drogowego lub wykrytego zakrętu. Asystent kierowania (SA, Steering Assist) podczas wchodzenia w zakręt dostosowuje siłę wspomagania kierownicy do łuku drogi, aby zapewnić płynniejsze pokonywanie zakrętów.

**Nowy rozdział w historii hybryd Toyoty**

W ciągu 25 lat swojej historii Prius przeszedł wiele rewolucyjnych zmian, a każda kolejna generacja wprowadzała nowe technologie, zwiększające wydajność i możliwości napędu hybrydowego. Innowacje zastosowane w modelu piątej generacji sprawiają, że Prius jest bardziej dynamiczny, wydajny i przyjemny w prowadzeniu niż kiedykolwiek.

Toyota Prius pierwszej generacji zapoczątkowała epokę elektryfikacji transportu jako pierwszy na świecie masowo produkowany spalinowo-elektryczny samochód hybrydowy. Auto, które zadebiutowało pod hasłem „W sam raz na XXI wiek”, wprowadziło na rynek przełomową technologię hybrydową, której zasada działania nie zmieniła się do dziś. Kluczowym komponentem, który zapewnił sukces Priusowi oraz całej gamie hybryd Toyoty, jest przekładnia planetarna umożliwiająca optymalne zarządzanie pracą jednostki spalinowej, silników elektrycznych i baterii. Dzięki opatentowanej przez Toyotę przekładni planetarnej samochód hybrydowy może ruszyć bez uruchomienia silnika benzynowego, korzystać w pełnym zakresie prędkości auta z wąskiego przedziału najbardziej efektywnych obrotów silnika spalinowego oraz ładować baterię zarówno podczas jazdy, jak i postoju.

Specjalnie zaprojektowany silnik benzynowy VVT-i 1,5 l i kompaktowy silnik elektryczny o wysokim momencie obrotowym zapewniały osiągi na poziomie porównywalnych samochodów dostępnych wówczas na rynku, ale przy zużyciu paliwa i emisji CO2 niższych o połowę. Dzięki temu Prius zdobył tytuł Japońskiego Samochodu Roku 1997/98, a gdy tylko wszedł na zagraniczne rynki w 2000 roku, stał się ulubionym samochodem świadomych ekologicznie klientów w Europie i Stanach Zjednoczonych.

Prius drugiej generacji, który zadebiutował w 2003 roku, został zaprojektowany zupełnie od początku. Nadwozie sedan zastąpiono liftbackiem o charakterystycznym kształcie klina, którego wyjątkowo niski współczynnik oporu powietrza Cx 0,26 wyznaczył nowe standardy pod względem aerodynamiki. Model został wyróżniony tytułem Europejskiego Samochodu Roku 2005. Auto szybko zyskiwało na popularności i w maju 2007 roku łączna sprzedaż hybryd Toyoty przekroczyła milion egzemplarzy, co pozwoliło uniknąć emisji 3,5 mln ton CO2 .

Zaprojektowany od nowa napęd hybrydowy był znacznie mocniejszy i o 15% wydajniejszy od poprzednika. Jego konstrukcja została rozbudowana o konwerter Boost, który pozwala łączyć mocniejszy silnik elektryczny z mniejszą baterią. W drugim modelu Priusa silnik elektryczny generował 68 KM mocy, o 50% więcej niż poprzedni. Dzięki temu zaczął pełnić podwójną rolę – nie tylko obniżał zużycie paliwa, ale także wspierał silnik benzynowy podczas przyspieszania, poprawiając dynamikę auta. Udoskonalona bateria niklowo-wodorkowa o mniejszej masie i większej mocy umożliwiła korzystanie wyłącznie z napędu elektrycznego podczas jazdy.

Trzecia generacja Priusa stała się prawdziwą ikoną i synonimem ekologicznego auta, która ugruntowała pozycję Toyoty jako lidera hybryd – zarówno pod względem rozwoju technologii, jak i poziomu sprzedaży oraz gamy modelowej. Auto zadebiutowało w 2009 roku jako najbardziej zaawansowany technologicznie popularny samochód. Pod maską pracował układ hybrydowego trzeciej generacji z większym silnikiem benzynowym 1,8 l i przeprojektowanym silnikiem elektrycznym zasilanym baterią niklowo-wodorkową. W konstrukcji napędu pojawił się też zupełnie nowy element – do przekładni planetarnej podłączono skrzynię redukcyjną, która pozwala wydajniej korzystać z silnika elektrycznego. Z nowym napędem oraz z nadwoziem o jeszcze niższym współczynniku oporu powietrza wydajność Priusa trzeciej generacji wzrosła o 10%, emisją CO2 została zredukowana o 14%.

W kolejnych latach Toyota stworzyła całą rodzinę Priusa, wprowadzając do sprzedaży dwa zupełnie nowe modele. Oba otrzymały baterię litowo-jonową – mocniejszą i o większej gęstości energii niż bateria niklowo-wodorkowa dotychczas stosowana standardowo w hybrydach Toyoty. W 2011 roku do oferty wszedł 7-osobowy minivan Prius +, a rok później Prius Plug-in, jedna z pierwszych hybryd plug-in w Europie. Prius Plug-in wyglądał tak samo jak standardowy liftback, ale został wyposażony w znacznie większą baterię i instalację do jej ładowania z sieci energetycznej. Auto zapewniało 25-kilometrowy zasięg w bezemisyjnym trybie elektrycznym bez obawy o zasięg oraz wyjątkowo oszczędną jazdę w trybie hybrydowym.

Wraz z czwartą generacją debiutującą w 2015 roku Prius potwierdził swoją rolę ambasadora najnowszych technologii Toyoty. Nie tylko otrzymał na nowo skonstruowany napęd hybrydowy, ale jako pierwsze auto został zbudowany w modułowej architekturze TNGA. Od tego momentu niemal wszystkie nowe modele Toyoty powstają na platformach TNGA, które wyróżniają się nisko położonym środkiem ciężkości, bardzo sztywnym nadwoziem i komfortową pozycją za kierownicą. Dzięki temu zarówno Prius czwartej generacji, jak i samochody, które zadebiutowały po nim, wyróżniają się pewnym prowadzeniem, stabilnością w zakrętach i przyjemnością z jazdy. Większa kontrola nad autem wynika również z zastosowania stali o wysokiej wytrzymałości, która zwiększyła sztywność karoserii Priusa o 60 procent w porównaniu z poprzednikiem.

Napęd hybrydowy czwartej generacji również został skonstruowany w modułowej technologii TNGA. Jego sercem jest silnik benzynowy o rekordowej 40-procentowej wydajności cieplnej. Do tego momentu żaden inny masowo produkowany silnik benzynowy nie mógł się wykazać taką efektywnością. Kolejna istotną zmianę stanowi nowa, dwuosiowa przekładnia planetarna. Silniki MG1 i MG2 zostały umieszczone na dwóch równoległych osiach, co pozwoliło zmniejszyć szerokość przekładni o 47 mm, a jej masę o 20%. To rozwiązanie pozwoliło zastosować mniejszy silnik elektryczny przy zachowaniu równie wysokiego momentu obrotowego na kołach.

Prius Plug-in Hybrid, który zadebiutował w 2016 roku, korzystał z wszystkich najnowocześniejszych rozwiązań Priusa czwartej generacji. Druga odsłona Priusa ładowanego z zewnętrznej sieci oferowała 45 km zasięgu w trybie elektrycznym, a jej średnia emisja CO2 wg WLTP wynosiła 28 g/km.

Toyota Prius to prawdziwa ikona, która 25 lat temu pchnęła rozwój motoryzacji na nowe tory. Dzięki odważnej decyzji, by wprowadzić do masowej sprzedaży pierwsze auto hybrydowe, Toyota stała się pionierem elektryfikacji napędów i największym producentem zelektryfikowanych samochodów. Hybrydy odpowiadają obecnie za ponad połowę sprzedaży marki w Europie, a łączna liczba zelektryfikowanych pojazdów Toyoty na świecie przekroczyła 21 milionów. Cztery generacje Priusa i dwie Priusa Plug-in Hybrid osiągnęły do tej pory łączną sprzedaż 5,05 mln samochodów.

Prius piątej generacji to najbardziej zaawansowana technologicznie, wydajna i dynamiczna odsłona tego legendarnego auta. Przedsprzedaż nowego modelu w Polsce rozpocznie się w pierwszym kwartale 2023 roku. Auto będzie oferowane jako hybryda plug-in.

\* Wstępne dane przed homologacją