

DER PRIUS DARF ES DOCH

DER AMERIKANISCHE MARKT VERLANGT NACH ELEKTROHYBRIDAUTOS. NACH LANGEM WARTEN STELLT TOYOTA SEINEN EIGENEN PLUG-IN-HYBRID VOR UND LÄSST DEN PRIUS ENDLICH OFFIZIELL (TESTWEISE) AN DIE STECKDOSE.



Für den neuen Elektrohybrid-Prius hat Toyota sogar einen eigenen „Stromtankstecker“ konzipiert, der auch im Design auf die Testfahrzeuge abgestimmt wurde.

Es hat sich herumgesprochen, dass sich Toyota mit Hybridfahrzeugen auskennt. Dass der Prius auch rein elektrisch fahren kann, wollte man aber bisher nicht sonderlich laut sagen. In den USA wurden die Fahrzeuge sogar ohne den „EV-Modus“-Knopf verkauft. Nur in Europa und Japan durften Prius Kunden auf Knopfdruck geräuschlos mobil sein. Aufgrund der technischen Beschränkungen bei Geschwindigkeit (unter 30 km/h) und Reichweite (ca. 3 km) konnte man aber ehrlicher Weise bisher von rein elektrischem Fahren nicht sprechen.

Ein Markt sucht ein Produkt

Die Abhängigkeit der USA von importiertem Erdöl wird von Jahr zu Jahr größer und so will man dort aus sicherheitspolitischen Gründen in Zukunft verstärkt elektrisch fahren. Der Markt verlangt nun nach einem Produkt, einem Elektrohybridauto, und Toyota will offensichtlich diesen Markt nicht an kleine Umrüster abgeben.

Am 25. Juli teilte das Unternehmen mit, dass man für einen überarbeiteten Prius in „Plug-in Hybrid“-Bauweise (PHEV) die Straßenzulassung für Japan erhalten hat.

Vorerst sollten so acht Fahrzeuge auf der Insel getestet werden. Zwei davon sollen für die Ermittlung von Abgaskennwerten im Rahmen eines Forschungsprogrammes in die USA ausgeliehen werden. Für Probefahrten könnten diese Fahrzeuge versuchsweise auch nach Europa kommen. Auf der IAA waren diese Versuchsfahrzeuge jedoch noch nicht zu sehen.

Zur Markteinführung meinte Toyotas Technologiechef Masatami Takimoto „Wir brauchen noch etwas Zeit“. Vor allem im Batteriebereich sei man noch nicht zufrieden.

Toyota rüstet nach

Um die Straßenzulassung zu vereinfachen setzt Toyota bei diesen Testfahrzeugen auf die bewährte Nickel-Metallhydrid-Batterie des bisherigen Prius. Anstatt einer werden jedoch drei verbaut. Mit fast 4 kWh Speicher kommt man immerhin auf rund 13 Kilometer elektrische Reichweite.

Die Antriebseinheit bleibt im Prinzip unverändert, doch dank des größeren Batteriepaketes kann der Elektromotor endlich seine volle Leistung von 50 kW ausspielen und das Fahrzeug nun rein

elektrisch bis 100 km/h beschleunigen. Sinnvolles elektrisches Fahren wird damit endlich möglich.

PHEV-Umrüstungen des Prius von Drittanbietern erreichen dank Lithium-Batterien im EV-Modus zwar bereits größere Reichweiten (bis 50 km), aber nur maximal 50 km/h. Bei abgestelltem Verbrennungsmotor kühlt jedoch der Katalysator aus und somit führt ein gesenkter Spritverbrauch oft zu einem Anstieg der Luftschadstoffe. Genau dies hatte Toyota in den USA bei den Behörden moniert. Die hauseigene Testflotte soll deshalb neue Strategien für das Motorenmanagement aufzeigen und den Regierungen belastbare Daten zur Schaffung neuer Prüfstandards für Schadstoffemissionen und Energieverbräuche von Plug-in Hybriden liefern.

Nähere Informationen:

■ www.toyota.co.jp/en/news/07/0725.html

ZUM AUTOR:

► Tomi Engel leitet den DGS Fachausschuss Solare Mobilität
tomi@objectfarm.org