



Toyota Prius PHV Made in Japan, por supuesto

Prueba | ¿Cuál es la mejor manera para llegar a ser el primer europeo en probar el nuevo Toyota Prius plug-in Hybrid? ¡Exacto!, Ir a Japón y recoger este milagro de economía de la misma fábrica, pero... ¿cuál es la diferencia con el Prius convencional? Y ya que estamos en Japón, vamos a indagar un poco acerca de cómo es la conducción eléctrica en el país del sol naciente.

Fuimos de los primeros en probar el Toyota Prius plug-in Hybrid y si os preguntáis el porqué esa prisa por conducirlo, os diremos que se debe a la revolución que ha provocado en el mundo automovilístico el nuevo Prius. Para experimentar el siguiente paso de esta revolución, decidimos que valdría la pena viajar a Japón.

Híbrido

La revolución comenzó en el año 1997, cuando Toyota se dio cuenta que había llegado la hora de consumir menos combustible fósil y producir menos emisión. Sin embargo, el mercado y la tecnología no estaban preparados para la conducción completamente eléctrica, por aquellos tiempos Toyota tenía muy claro que un motor eléctrico era mucho más eficiente en la distancia corta y dentro de la ciudad que un motor de combustión interna. Pero los límites de la autonomía y el elevado precio de las baterías hicieron imposible la viabilidad los coches eléctricos.



Toyota percibió que había posibilidades de una forma intermedia entre eléctrico y convencional. El Prius (palabra del latín que significa "ir antes - precursor") combina un motor eléctrico con un motor a gasolina, donde un mecanismo inteligente se encarga del cambio imperceptible entre los dos motores. Además existe la posibilidad de que los dos motores se complementen, por ejemplo, para mejorar las prestaciones. El resultado es un coche rápido y confortable que consume más o menos la mitad que un coche convencional gasolina o diesel de prestaciones similares.

Cuarta generación

La cuarta generación del Prius que propone Toyota, ofrece un juego entre los dos motores cada vez más refinado, con más confort y - por primera vez – con una dosis grande de placer al conducirlo.

La misma refinación se encuentra en el Prius plug-in hybrid, pero los 250 kilos extras de baterías que soporta, tiene sus consecuencias. El equilibrado del coche es peor en general porque las baterías añadidas que lleva, no están colocadas en el suelo sino debajo del maletero. Esto influye notablemente en la dinámica y la agilidad, y donde el Prius convencional se conduce como cualquier coche de su segmento, el Prius plug-in Hybrid obtiene solamente un "suficiente".



Otra diferencia respecto de la anterior versión está en el maletero. El Prius arroja 502 litros, mientras la nueva versión plug-in Hybrid ofrece 360 litros. El suelo del maletero se ha elevado un poco para que el espacio que deja hasta el parachoques se use para guardar los cables para la recarga de las baterías. El espacio en el asiento trasero sigue siendo bastante bueno y aún con los asientos delanteros recorridos, sobra espacio para dos adultos grandes.

El equipamiento del Prius hybrid convencional y del Prius plug-in hybrid es idéntico. Con esto queremos decir que el coche cuenta con todo los sistemas de lujo y seguridad ya propios de Toyota. Nos parece excelente la gran pantalla debajo del parabrisas, que muestra toda la información necesaria al conductor

en su campo de visión. La versión japonesa que probamos cuenta además con una pantalla que sustituye a los controles tradicionales, comparable con los Tesla. Ya avanzamos que en Europa sólo se ofrecerá una pantalla horizontal de 7 pulgadas.



Algo único que encontramos para el Prius plug-in Hybrid es la opción del techo solar para alimentar el aire acondicionado cuando el coche está aparcado. En teoría, es posible también cargar las baterías con ello, pero tomaría tanto tiempo en la práctica, que el coche crearía malvas.

Plug-in híbrido

Pero la gran diferencia entre el Prius híbrido convencional y el plug-in hybrid ("PHV") es la manera en que la electricidad se genera para el motor eléctrico, siendo una de las formas el aprovechamiento de la energía cinética al frenar o rodar para transformarla en electricidad.



Además, es posible cargarlo a través de un enchufe: dos horas en un punto de carguío público; tres horas en el enchufe de la casa. Con eso, el Prius puede correr 50 kms completamente eléctrico (contra 20 kms de la anterior generación). Eso es suficiente para la mayoría de los recorridos entre, por ejemplo, la casa y el trabajo. En este entonces, el motor a gasolina es para reserva cuando las baterías están vacías. La gran diferencia con un así llamado "range extender" es que el conductor siempre puede elegir entre los modos eléctricos e híbridos.

Además, y en un lugar muy importante, es posible cargarlo a través de un enchufe convencional: dos horas en un punto de carga público o tres horas en el enchufe de la casa. Con esa carga el Prius puede correr 50 kms completamente eléctrico (frente a los 20 kms de la anterior generación). Eso es suficiente para la mayoría de los recorridos entre la casa y el trabajo, por ejemplo. Es aquí donde el motor a gasolina se utiliza de reserva para cuando las baterías estén vacías. La gran diferencia con los llamados "range extender" es que el conductor aquí siempre puede elegir entre los modos eléctricos e híbridos.



Como en todos los Prius, el cambio de uso entre los dos motores es ágil y libre de sacudidas. Cuando los dos motores se combinan, el Prius va agradablemente rápido. En teoría, la versión enchufable es un poco más lenta que el híbrido tradicional, pero en la práctica se nota muy poca diferencia.

Pero... como el nuevo Toyota Prius plug-in Hybrid tiene más autonomía, la diferencia entre ambas versiones es notable. En el modo completamente eléctrico, el plug-in va completamente libre de vibraciones, tras unos 40 o 50 kms termina la conducción eléctrica (¡la autonomía oficial se cumple!), y uno lo experimenta como un retroceso: ya no hay ese silencio de antes y es como si todo el coche estuviese subiendo una montaña en todo momento.



Cargar en Japón

En Japón la carga del vehículo supone un aliciente. En Europa hay bastante confusión con diferentes proveedores, cables y sistemas de pago, pero en Japón se añade una dimensión extra: el idioma. Notamos para nuestra alegría y comodidad el ver que los fabricantes japoneses tienen un estándar para enchufes y cables, de manera que el Prius se puede cargar en cualquier punto. De manera añadida, resulta muy cómodo el que haya sólo un único sistema de pago que acepta tarjetas de crédito.

En las autopistas, la mitad de las gasolineras y parqueos tiene un punto de carguío para coches eléctricos, y son usados de manera intensiva. Muchos hoteles tienen un punto de carguío para sus huéspedes, y los hemos usado con mucha gratitud.

En las autopistas, la mitad de las gasolineras y parkings tiene un punto de carga para coches eléctricos, puntos que son usados de manera intensiva. Muchos hoteles tienen un punto de carga para sus huéspedes, y hemos de decir que los hemos usado y han sido muy cómodos para emprender la marcha al día siguiente.



Con la salvedad de la barrera idiomática, cargar un vehículo eléctrico es más fácil en Japón que en Europa. Y es por eso nuestra pregunta: ¿Por qué el Prius está solamente disponible en la versión híbrida y no una eléctrica cien por cien? Otros fabricantes coches eléctricos observan que con una autonomía aceptable, los vehículos pueden ser muy asequibles, pero Toyota se aferra a la forma "intermedia".

Tras lo dicho, notamos la conducción de la "forma intermedia" excelente. El recorrido de la prueba nos llevaba de la costa oriental de Japón (Tokio) a la costa occidental (Toyama) y viceversa. El recorrido, de unos mil kilómetros, lo realizamos con un solo tanque de gasolina. Salta a la vista la fuerza del sistema híbrido en el sentido del ahorro, ya que si se carga constantemente allá donde vayamos, el nuevo Prius plug-in hybrid es aún más económico.



Conclusión

El que la cuarta generación del Toyota Prius esté también disponible como híbrido enchufable, supone una noticia buena y mala. Para comenzar con lo malo: el peso de las baterías extra es muy notable en su comportamiento en carretera, y resta al placer de conducirlo con respecto a su anterior versión. Además, el maletero es más pequeño que los anteriores.

La buena noticia es que el Prius enchufable es aún más económico que el Prius híbrido normal. Cuando uno aprovecha todas las oportunidades de cargarlo, (en Japón en ese aspecto nos llevan mucha delantera) es posible recorrer unos 50 kms en modo completamente eléctrico. El consumo de un recorrido corto de la casa al trabajo es cero, además el Prius plug-in es, en el modo eléctrico, más confortable que el híbrido y gracias al mayor alcance que ofrece la tracción híbrida, es posible recorrer enormes distancias cuando sea necesario.

Por último, la conducción eléctrica en Japón es mucho más fácil que en Europa. Hay un solo tipo de enchufe y un solo tipo de pago (o con tarjeta de crédito) no habiendo lugar a la confusión y la gran cantidad de puntos de carga hace que la conducción eléctrica tenga mucha aceptación en el país nipón. ■

