

Toyota Prius (2020), prueba de su tecnología en la Zona Motor de ComputerHoy.com



Pese a que su éxito ha quedado tapado por la sombra del Toyota C-HR, el nuevo Prius incorpora a bordo lo último en tecnología de Toyota. En esta prueba de nuestra Zona Motor de ComputerHoy.com analizamos a fondo todo lo que ofrece este coche desde el punto de vista tecnológico.

Toyota no ha tenido un mal año en España: durante el pasado 2019, la marca nipona creció un 0,6% en matriculaciones en un escenario en que las ventas de coches han caído un 4,8%. El nuevo Prius ha sido la punta de lanza tecnológica de este fabricante, tratándose de un coche que incorpora lo último en cuanto a tecnología dentro de Toyota.

Pese a que dentro del catálogo de este fabricante el ránking de los coches más vendidos en España está encabezado por modelos como el Toyota C-HR –cuya tecnología hemos probado a fondo– o el Corolla, el Toyota Prius es todo un icono en el

catálogo híbrido de la compañía.

Llegó en el año 1997, con un lanzamiento que empezó en Estados Unidos y que no se hizo realidad en Europa hasta el año 2000. El Toyota Prius lleva 23 años en el mercado, tiempo durante el cual ha vivido diferentes transformaciones sin alejarse de este concepto de una berlina híbrida apta tanto para el uso en ciudad como viajes largos por carretera.

El nuevo Prius ha dado una vuelta de tuerca más al renovado diseño que Toyota introdujo en este modelo hará ya unos cuatro años. Sigue siendo un diseño muy Prius, tan característico a ojos incluso de alguien no especializado en el mundo del motor, así como también sigue siendo por supuesto el coche híbrido que siempre fue.

Este año, presume de pegatina 'Eco' de la DGT combinando un motor gasolina con un motor eléctrico que, en el caso de la versión AWD-i, viene con otro motor eléctrico adicional –en el eje trasero– que lo dota de tracción total. Por la parte tecnológica, tenemos detalles tan interesantes como el Head-up display, carga inalámbrica para el móvil o, por supuesto, todo un repertorio de asistentes para la seguridad en carretera.

Índice de contenidos

- Desde fuera hasta dentro: así es la tecnología del Toyota Prius
- La tecnología interior: del navegador al cuadro de instrumentos, pasando por el Head up Display
- Bajo el capó: motor, batería y tecnología híbrida
- Toyota Prius en 2020, precio y disponibilidad

Desde fuera hasta dentro: así es la tecnología del Toyota Prius

Empezaremos el análisis de la tecnología del nuevo Prius

haciendo un recorrido por su exterior. En la versión de más alta gama –AWD-i–, el Prius en 2020 incorpora faros delanteros bi-LED con regulador automático de altura, faros traseros LED y sistema de apertura y arranque sin llave, entre otros. Todo ello de serie en las dos versiones de este coche.

Si nos vamos a las tecnologías de seguridad, veremos que contamos con control de crucero adaptativo, detector de ángulo muerto, detección de señales, avisador de cambio involuntario de carril y sistema de alerta de tráfico trasero, además de otras tecnologías más orientadas a la ciudad como por ejemplo la cámara de visión trasera con guía al aparcamiento.

La tecnología interior: del navegador al cuadro de instrumentos, pasando por el Head up Display

Una vez a bordo del Toyota Prius, empiezas a descubrir toda la tecnología que trae a bordo. Lo primero que salta a la vista es el cuadro de instrumentos, que muy al estilo Prius está incorporado en el coche en forma de un panel horizontal situado en una posición central en el salpicadero.

Es un panel (formado por dos pantallas TFT de 4,2 pulgadas) básico en lo referido a su interfaz, pero muy completo –demasiado completo, incluso– en lo referente a la información que muestra: desde la velocidad actual hasta el comportamiento de la batería, pasando por la marcha engranada, la hora o el estado de las luces.

Decimos que puede llegar a resultar abrumador porque, dentro de toda esta información, Toyota introduce también una serie de indicadores técnicos tales como el estado del ‘BSM’ –Blind Spot Monitor– que, a ojos de un usuario convencional, no aportan nada y solo sobrecargan la vista del cuadro de instrumentos.

Luego está el navegador. Estamos ante una pantalla táctil de siete pulgadas equipada con el sistema multimedia Toyota Touch 2 & GO, de serie en las dos versiones del Prius. Es una interfaz también simple en exceso a la que ya le toca la hora de la renovación, especialmente para ponerse a la altura de sus competidores.

Inexplicablemente, Toyota sigue sin ofrecer compatibilidad con Android Auto o Apple CarPlay en su Prius actual –tan solo ofrece CarPlay en el Prius Plug-in Hybrid, que no se comercializa en España. Este año empezará a incorporarlo en algunos modelos, cuando la competencia ya lo ha convertido prácticamente en un estándar dentro de sus catálogos.

Pese a todo, la interfaz tiene lo imprescindible para el día a día: tráfico en tiempo real con TomTom Real Time Traffic, avisador de radares con Coyote y/o Cyclops, gestión de rutas desde My Toyota y acceso a aplicaciones de la tienda e-Store de Toyota, entre otros.

Qué es el ciclo de emisiones WLTP, y por qué es importante para los coches eléctricos

El nuevo ciclo de pruebas WLTP entró en funcionamiento en 2017, a escala mundial. ¿Por qué es tan importante para los coches eléctricos?

Aunque no cuenta con la interfaz más amigable del mundo automóvil, el navegador de Toyota trae el que seguramente sea el apartado de información de consumo más completo del mercado. Si te gusta enredar con los datos de consumo de tu coche, aquí te puedes perder durante horas analizando tu conducción, entendiendo cómo hacer más eficientes tus trayectos y descubriendo el funcionamiento exacto del motor en cada tipo de circunstancia.

Bajo el navegador encontramos una base de carga inalámbrica que permite cargar la batería de cualquier móvil con esta tecnología sin necesidad de cables. En nuestra prueba hemos

comprobado que funciona bien, pero personalmente no termino de verle sentido a que esta funcionalidad venga acompañada de un botón que sirve para activar o desactivar la carga.

Teniendo en cuenta que no se me ocurre una situación en la que no quieras cargar la batería del móvil mientras conduces –de ser así, basta con que no lo saques del bolsillo–, la presencia de un interruptor físico no genera más que confusión respecto al funcionamiento de la base de carga.

Por la parte del Head up Display, se trata de una tecnología que proyecta información sobre el parabrisas para que no tengas que apartar la vista de la carretera en ningún momento. En el caso de este coche, muestra la velocidad actual, el nivel de carga de la batería –así como también su estado de carga o descarga en ese momento– y, en caso de que estés siguiendo una ruta de navegación, cada indicación a seguir. Viene también equipado de serie.

Adicionalmente a lo que ya hemos mencionado, el Prius incorpora un sistema de audio de JBL formado por diez altavoces, un puerto USB y tres modos de funcionamiento diferentes –EV, Eco y Power–.

Bajo el capó: motor, batería y tecnología híbrida

Pese a que en la Zona Motor de ComputerHoy.com no nos detenemos a analizar a fondo el motor en nuestras pruebas de coches –eso se lo dejamos a nuestros compañeros de Autobild.es–, sí diremos en este apartado que el nuevo Prius viene con una motorización compuesta por un motor gasolina 1.8 de cuatro cilindros con 122 CV que homologa un consumo combinado en ciclo WLPT de 4,4-4,8 l/100 km.

Por la parte híbrida, se ve complementado por una batería de 1,3 kWh (6,5 Ah/201,6 V) que en la versión ‘estándar’ alimenta al eje delantero para reducir el consumo de combustible en

situaciones tales como la conducción urbana, el inicio de la marcha o momentos puntuales en carretera; en la versión AWD-i, la que tiene tracción total, hay otro motor adicional en el eje trasero.

Este motor adicional –de 5,3 kW, lo que equivale a unos 7,1 CV– solo entra en marcha a una velocidad inferior a 10 km/h o, en caso de pérdida de tracción, hasta los 70 km/h. En otras palabras: sirve para iniciar la marcha con algo más de decisión, y para aumentar la seguridad si las ruedas delanteras empiezan a patinar en una velocidad inferior a la del límite de dicho motor.

Prueba Toyota Prius 125H AWD-i: un ecológico de lo más integral

El Toyota Prius es el híbrido por excelencia, con más de 20 años ya de comercialización. Y la gran novedad de esta actualización de su cuarta generación es la incorporación de un sistema de tracción integral, que luego veremos. Ponemos a prueba el Toyota Prius 125H AWD-i.

Tal y como destacan en su prueba nuestros compañeros de Autobild.es, uno de los grandes ‘peros’ de este coche híbrido sigue siendo el cambio CVT: genera mucho ruido a altas revoluciones, con lo cual cualquier acelerón viene inevitablemente acompañado de un ruido excesivo en el habitáculo.

La versión con tracción total incorpora una batería de NiMh (hidruro de níquel), mientras que el modelo con ‘solo’ tracción delantera viene con una batería estándar de iones de litio. La primera, la de hidruro de níquel, es más tolerante a las bajas temperaturas.

Toyota Prius en 2020, precio y

disponibilidad

La actual generación del Prius está a la venta en los concesionarios con un precio en promoción que ahora mismo parte de 29.990 euros, arrancando en los 32.690 euros para la versión con tracción total AWD-i. Esta generación se presentó a finales del año 2018, y el año pasado recibió un nuevo compañero en forma de versión híbrida enchufable.

Fuente:Computer Hoy.