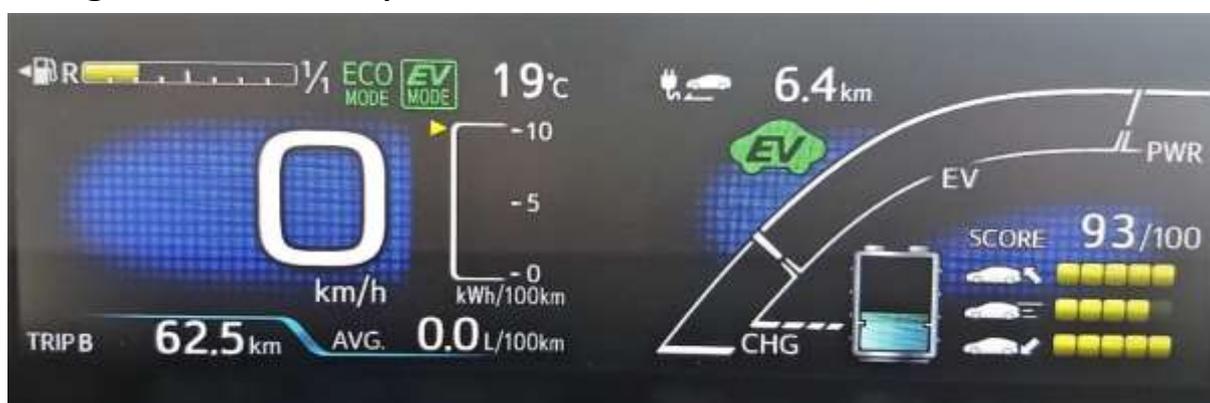




An der Ladesäule in Bad Frankenhausen



Der dazugehörige Stromverbrauch beträgt 8,6 kWh/100km ... und die 92 kWh/100km sind im Stand mit eingeschaltetem System entstanden.



Ein erster Reichweiten –Test bei moderater aber flüssiger Fahrweise ergibt ein erfreuliches Ergebnis. Nach 62,5 km rein elektrischer Fahrt bleibt noch eine Restreichweite von 6,4 km übrig.



Hallo Priusfreunde,

seit Sinsheim sind 6 Wochen vergangen und ich hatte Versprochen einen kleinen Bericht zu geben.

Inzwischen habe ich 2367 km zurückgelegt und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Ein Durchschnittsverbrauch von 1,5 Ltr. + 11,4 kWh pro 100 km entspricht meinen Erwartungen. Der elektrische km-Anteil hat sich derzeit auf 78% mit einem Verbrauch von 12 kWh/100 km eingeppegelt. Das Solardach hat inzwischen 9,9 kWh Erzeugt, was in km ausgedrückt ca. 83 elektrischen km entspricht. Für meine täglichen Fahrleistungen habe ich eine Excel-Tabelle angelegt, die über alle Details genau informiert. Ich bin mir allerdings nicht sicher, ob die Tabelle in allen Details verständlich ist. Die Reichweitenanzeige nach dem Laden schwankt je nach Fahrweise und Streckenprofil zwischen 57 und 63 km. Die real erreichbare Reichweite liegt bei meinen täglichen

Fahrten zwischen 55 und 60 km. Wenn die Fahrbatterie leer ist werden im Mittel 6,5 kWh geladen, gemessen am externen Zähler an der Steckdose. Nach Vollladung wird ein Reichweitenverlust bei Nutzung der Klimaanlage von 2,5 km angezeigt, was den sparsamen Energieverbrauch der Wärmepumpenanlage bestätigt. Mal abwarten wie sich das im Winter darstellt.

Die Effizienz der Charge-Funktion ist im Vergleich zu anderen PHEV-Fahrzeugen wesentlich höher. Den absoluten Verbrauch habe ich mit 7,2 Ltr./100 km ermittelt. Im reinen HV-Modus werden ca. 4,2 Ltr./100km verbraucht. Das bedeutet, dass für die Erzeugung von 1 kWh ca. 0,32 Ltr. Kraftstoff verbraucht wird mit Kosten von 0,41 €/kWh. Dies ist zum Teil günstiger als die Stromkosten an vielen Ladesäulen und erspart zudem noch erhebliche Wartezeiten für das Aufladen.

Zur elektrischen Fahrweise bis 135 km/h ist zu sagen, dass dies nur auf gerader oder leicht abfalliger Strecke funktioniert. Sobald die Belastung etwas höher wird (z.B. Steigungen oder Beschleunigungen) springt der Verbrenner an. Ein Test mit 120 km/h auf der Autobahn hat gezeigt, dass der Verbrauch sich bei ca. 18-20 kWh/100km einstellt und die Reichweite nahezu halbiert.

Das Fahrverhalten ist deutlich angenehmer als im P3PHV und wurde schon hinreichend im Forum geschildert. Hier kann ich die Kommentare nur bestätigen. Mit dem Platzangebot und dem Ladevolumen komme ich bestens zurecht, was bestimmt nicht für jedes Nutzungsprofil zutreffen wird.

Sollten sich weitere Fragen ergeben, gebe ich gerne Antwort.

Beste Grüße

Herbert