

Volles Programm bei Toyota Professional

Auf der IAA Transportation hatte der Proace Max seine Premiere und den Verkaufstart. Wir hatten die Gelegenheit, ihn und seine beiden überarbeiteten Geschwister, den mittelgroßen Proace und den kleineren Proace City, schon einmal kennenzulernen und konnten alle drei auch selbst fahren ... | VON GUNDO SANDERS

Mit dem neuen großen Proace Max ist jetzt das Toyota Professional-Angebot aus drei verschiedenen Transportergrößen und einem Pick-up komplett. Toyota will bis 2025 in Europa 500 Professional-Händler haben; aktuell sind es etwa 300, noch unter 50 davon in Deutschland. Mit Vorstellung des Proace City in Rom im Juli 2019 wurde das Projekt begonnen und war dann mit Corona ins Stocken geraten.

Toyota Professional richtet sich an Geschäftskunden und dazu heißt es auf der Webseite von Toyota Deutschland unter der Überschrift „Partnerschaft mit Potenzial“: Toyota Professional ist viel mehr als nur die Bereitstellung von Nutzfahrzeugen. Es ist eine langfristige Partnerschaft mit vielen Facetten: Neben Aus- und Umbaumöglichkeiten bietet Ihnen Toyota Professional auch viele praktische Services sowie individuelle Leasing-, Finanzierungs- und Versicherungsangebote.

Die Servicebetriebe müssen dazu vor allem den Platz bieten, um alle drei Transportergrößen warten und reparieren zu können. Dazu gehört letztlich auch, den großen Proace Max auf eine Hebebühne nehmen zu können mit dem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 4.250 kg und der größten Karosserieform von H3 2,764 m/L4 6,363 m.

Die Ausstattung überzeugt

Sowohl als Dieselsonne, als auch batterieelektrisch hat uns der neue Proace Max überzeugt. Den 2,2 Liter Dieselmotor gibt es in drei verschiedenen starken Varianten: In der Einstiegsversion hat der 2,2-Liter-Motor 88 kW/120 PS, 320 Nm Drehmoment und ist an ein Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Bei der mittleren Motorisierung handelt es sich um eine 103 kW/140 PS starke Version des 2,2-Liter-Motors. Zur Kraftübertragung steht auch hier ein Sechsgang-Schaltgetriebe zur Verfügung; das maximale Drehmoment beträgt 350 Nm. Der Top-Dieselmotor ist ein 132 kW/180 PS mit 8-Stufen-Automatik, der mit 450 Nm sein maximales Drehmoment erreicht. Toyota spricht davon, daß diese Kombination besonders geeignet sei für den Einsatz in den schweren Umbauvarianten des neuen Proace Max.

Batterieelektrisch hat der neue Proace Max 205 kW/279 PS und ein maximales Drehmoment von 410 Nm. Die Reichweite wird mit bis zu 420 Kilometer (WLTP kombiniert)

angegeben. Die Lithium-Ionen-Batterie des vollelektrischen Proace Max besitzt eine Kapazität von 110 kWh und kann an einer 150-kW-Schnellladestation im Idealfall in nur 55 Minuten auf 80 Prozent aufgeladen werden. Das Fahrzeug verfügt zudem über ein 11-kW-Wechselstrom-Bordladegerät, sodaß die Batterie bequem auch über Nacht oder bei längerem Parken geladen werden kann. Beim Fahren verschieden ausgestatteter und unterschiedlich großer Kastenwagenmodelle habe ich alle als übersichtlich und sehr gut ausgestattet erlebt; als angenehm empfand ich die Griffmöglichkeit an der seitlichen Schiebetür und an der rechten Hecktür.

Im Fahrerhaus gibt es sehr viele Ablagemöglichkeiten, auch in den Türen und über der Windschutzscheibe. Natürlich haben die Toyota Transporter auch die inzwischen vorgeschriebenen und weitere Assistenzsysteme an Bord. Auch der digitale Rückspiegel ist praktisch und sinnvoll im ganz verblechten Kastenwagen. Mit Pritsche wurde er auch schon gezeigt und ist bereits in zwei verschiedenen Längen bestellbar; als 1- und 3-Seiten-Kipper wird er ab 2025 zu haben sein. Kastenwagen und Pritschenausführung sind als Einzelkabine mit drei Sitzen und als Doppelkabine mit vier Sitzen in der zweiten Reihe und damit sieben möglichen Sitzplätzen verfügbar. ➤



>> Überarbeitete Karosserien bei Proace und Proace City

Neu gestaltet wurde vor allem die Frontpartie der beiden Transporter. Auf den oberen Kühlergrill wird jetzt verzichtet, der trapezförmige untere Kühlergrill präsentiert sich im gewohnten Toyota-Design. Neue Voll-LED-Scheinwerfer und Leichtmetallfelgen (jeweils ausstattungsabhängig) runden den Look ab.

Hybrid-Pick-up Hilux

Den seit über 50 Jahren bewährten Toyota Pick-up Hilux soll es in Kürze auch mit 48V Mild-Hybridsystem geben. Es unterstützt den 2,8-Liter-Dieselmotor und besteht aus Elektrogenerator, 48-Volt-Lithium-Ionen-Batterie und einem AC/DC-Wandler. In die aktuelle Hilux-Karosserie konnten die Komponenten integriert werden und



sind so konstruiert, daß sie auch rauen Betriebsbedingungen im Arbeitsalltag standhalten. Der kompakte Generator ist beispielsweise hoch genug positioniert, um die Wattiefe von 700 Millimeter beizubehalten.

Historie

Seit 1968 verkauft Toyota in Europa den Pick-up Hilux, von 1969 bis 2016 den Transporter Hiace. Seit 2016 kommen die Transporter von Toyota aus dem Stellantis Portfolio bzw. in den ersten fünf Jahren aus dem PSA (Peugeot und Citroen, Opel seit August 2018)-Baukasten. Stellantis war im Januar 2021 aus der Fusion von Fiat Chrysler mit PSA entstanden. Zunächst kam der mittelgroße Proace auf den Markt, dann folgte 2020 im Frühjahr der kleinere Proace City und jetzt im Herbst 2024 der große Proace Max.

Wasserstoffantrieb aktuell noch kein Thema im Transportersegment von Toyota

Im Stellantis-Baukasten gibt es auch Brennstoffzellenantriebe für die mittelgroßen und großen Transporter aus französischer Entwicklung. Toyota selbst hat für seinen PKW Mirai einen eigenen Brennstoffzellenmotor entwickelt, der auch Busse antreibt. Er wurde gemeinsam mit BMW entwickelt und ist auch im X5 Hydrogen zu finden. Eine weitere H2-Motorengeneration soll jetzt – wie im Spätsommer verlautbart – ebenfalls gemeinsam entwickelt werden. Gabelstapler mit Wasserstoffantrieb baut und nutzt Toyota in Japan, der japanische Mondrover wird mit Wasserstofftechnik von Toyota angetrieben sein, und den Pick-up Hilux H2 gibt es im Kundentest inzwischen auch. Auf der IAA in Hannover war er ebenfalls zum Testen da. <<