



Fotos: Stefan Schmid

Der Proace Max Electric leistet 272 PS und 410 Nm. Mit dem 110-kWh-Akku verspricht Toyota mehr als 400 Kilometer.

Nutzfahrzeug-Quartett

Mit dem Proace Max schließt Toyota eine offene Flanke bei den Nutzfahrzeugen. Beginnt damit auch bei uns Toyotas Höhenflug bei den leichten Nutzfahrzeugen?

Toyota legt bei den leichten Nutzfahrzeugen in Europa nach. Sind die Japaner in vielen Teilen der Erde auch bei den Nutzfahrzeugen dick im Geschäft, war das in Europa bisher nicht der Fall.

Das Fundament dafür ist Toyotas Produktpalette, die gerade mit dem Proace Max um einen wichtigen Baustein erweitert wurde. „Bis jetzt war unsere Priorität, in vier Segmenten jeweils ein Produkt zu bringen, um möglichst viel Nachfrage abzudecken. Mit der nun vorgestellten Produktpalette haben wir das erreicht und damit eine Marktabdeckung von 99 Prozent. In der zweiten Phase un-

tersuchen wir auch einige alternative Antriebsstränge“, erklärte Emmanuel Beaune, Toyota Motor Europe.

Der nun vorgestellte Proace Max ist das größte Mitglied der Transporter-Familie und firmeninterner Primus in puncto Ladevolumen. Der Proace Max nutzt die Plattform der Stellantis-Modelle, zu denen auch der Fiat Ducato gehört. Mit dem Proace Max vertieft Toyota seine Zusammenarbeit mit dem niederländischen Konzern und plant die Produktion in den Stellantis-Werken in Gleiwitz (Polen) und Atesa (Italien). Wie seinen italienischen Bruder gibt es den Proace Max in sechs Größen mit einem Ladevolumen zwischen zehn und 17 Kubikmetern. Angetrieben wird er von einem Elektro- oder einem Dieselmotor.

Für den Proace Max Electric steht ein E-Motor mit 272 PS zur Verfügung, der den Proace in Kombination mit dem 110-kWh-Akku bis zu 420 Kilometer weit bringen soll. Toyota ist sich bewusst, dass viele Kunden mit dem E-Antrieb hadern. „Basierend auf unserer Schätzung bis 2030 glauben wir, dass der Verbrenner immer noch rund fünfzig Prozent des Kundenmix ausmachen wird“, fasst Emmanuel Beaune das Kalkül des Konzerns zu-

sammen. Der Diesel leistet je nach Ausführung zwischen 120 und 180 PS und steht als 6-Gang-Schalter oder als 8-Gang-Automat zur Verfügung.

Mit Optionen wie einem flachen Heck oder einem frei liegenden Leiterrahmen bietet das Fahrgestell zudem Möglichkeiten für Individual-Umbauten. Serienmäßig ist der Proace Max mit Toyotas Safety-Sense-Assistenten ausgestattet. Dazu gehören ein Seitenwind-Assistent, ein Ereignisdatenspeicher und der Stauassistent.

Brennstoffzelle im Pick-up

Dass es Toyota mit dem Ziel, bis 2035 klimaneutral zu arbeiten, ernst meint, wird auch am Hilux deutlich. Die Japaner spendieren ihrem Pick-up fortan einen auf dem Papier sparsamen 48-Volt-Hybrid. Zudem gibt es erste Prototypen eines wasserstoffbetriebenen Hilux. „Je nachdem, wie viel Länder in Europa investieren, können wir eine exponentielle Wachstumsrate sehen“, erklärt Beaune, der die Wasserstoff-Infrastruktur als erfolgsentscheidend sieht: „Das haben wir auch bei der Batterieinfrastruktur gesehen – die Infrastruktur wird den Markt antreiben.“ *Stefan Schmid*



Wasserstoff hat bei Toyota weiterhin eine Zukunft – vor allem weltweit.