

# Noch ein großes Ass im Ärmel

Mit dem neuen Proace Max, der von den Vorteilen des modellgepflegten Fiat Ducato profitiert, ist bei Toyota die Familie der leichten Nutzfahrzeuge nun komplett.



Fotos: Toyota

Der Kastenwageneuling ist in sechs Konfigurationen verfügbar, die Auswahl an Motorisierungen ist recht groß – einschließlich Elektroantrieb.

## Toyota Proace Max

- Preis** ab 34.850 Euro (L2H1)/55.820 Euro (L3H2 | BEV)
- 2,2-Liter-Vierzylinder | BEV
- 88/103/132 kW | BEV 205 kW
- 320/350/380 | BEV 410 Nm
- Sechsgang-Schalter/Achtgang-AT
- 148/156/170 | BEV 130 km/h
- WLTP** 7,5–10 D | 198–265 g/km
- BEV 26,2–31,2 kW/h
- Reichweite (BEV)** 356–537 km
- Längen** 5.413/5.998/6.263 mm
- Radstände** 3.450/4.035 mm
- Höhen** 2.254/2.524/2.764 mm
- Leergewicht** 2.075–2.105 kg
- BEV 2.895 kg
- Zuladung** 1.225–1.470
- BEV 1.460 kg
- Anhängelast** 2.500–3.000 kg
- BEV 2.400 kg

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

**Der Schlagregen an** der holländischen Küste hat sich gelegt, nicht aber der Seitenwind. Es trifft sich daher gut, dass das Testfahrzeug, ein Toyota Proace Max, mit der Seitenwind-Stabilitätskontrolle ausgerüstet ist, die ab 65 km/h bei Schwanken und abnehmender Bodenhaftung mit stabilisierenden Bremsengriffen entschärfend eingreift. Der 140 PS starke Diesel-Lastesel nagelt nicht, grummelt eher verhalten, schaltet sauber durchs gut gestufte Sechsgang-Getriebe, lenkt



**Praxisgerecht:** Kamera-Rückspiegel, Multimediasystem, viele Ablagen.

sich in der Hochdachvariante fast wie ein Pkw. Dazu passt, dass mangelnde Sicherheit selbst in den engen Durchfahrten Den Haags mit breiten Radspuren kein Thema ist: Neben den großen seitlichen Außenspiegeln ist selbst das Heck des Proace Max kein schwarzes Loch, sondern eine sichtbare, gut überschaubare Szene im kamerabasierten System. Gerade beim Einparken vermittelt die neue Rückfahrkamera Vertrauen, nicht zuletzt dank des 360-Grad-Flankenschutzes, der mit bis zu 16 Sensoren arbeitet.

## Markt der 3,5-Tonner boomt

Es hat lange gedauert, bis Toyota die letzte Nutzfahrzeug-Trumpfkarte auf die Räder stellen und ausspielen konnte. Möglich war dies freilich nur durch das Joint Venture mit Stellantis, das 2012 mit der PSA- und Fiat-Partnerschaft startete. Ab Werk ist das neue Toyota-LCV-Aushängeschild der Vollständigkeit halber mit zwei Radständen, in drei Längen und für alle Fälle auch in drei Höhen lieferbar. Und um alle Kundenwünsche zu erfüllen, besteht das Motorisierungsangebot gleich aus drei Diesel-Vierzylindern mit 120, 140 und 180 PS abgestuft.



**Ladefreundlich:** tiefe Schwelle und die Hecktüren gehen 270 Grad mit.



**Tiny House: Das Ladevolumen der L3H4-Variante beträgt 17 Kubikmeter.**

Mehr Entwicklungsarbeit erforderte die BEV-Variante, die anders als die Selbstzünder nicht im italienischen Atessa, sondern im polnischen Gliwice vom Band rollt: Dank 279 PS im Powermodus kann der batterieelektrische Großtransporter sprinten wie

kaum ein anderer seiner Klasse. Nervenschonend ist dabei nicht nur sein lautloses Fahrvermögen, sondern auch der Stauassistent (Option), den verständlicherweise nur die drei Varianten mit Automatikgetriebe ordern können. Damit hält der Großtransporter nicht nur die Spur, sondern bremst im Stop-and-go auch bis zum Stillstand ab, beschleunigt dann bis zur eingestellten Höchstgeschwindigkeit.

### Gewicht kein Knackpunkt

Mit 2,8 Tonnen Leergewicht dürfte der Nutzfahrzeug-Stromer nur knapp über 700 Kilogramm zuladen. Aber hier greift zur Homologation das „Gleichsetzungsverfahren“ Batterie = Tank: Beides wird bei der Berechnung des Maximalgewichts weggelassen

und beschert so dem Nutzer eine Trumpfkarte mit 1.460 Kilogramm Zuladung. Seine Reichweite wurde nach WLTP mit 420 Kilometer angegeben. Der leere Akku soll am Schnelllader in unter einer Stunde wieder auf 80 Prozent der Kapazität kommen. Der 110 Kilowattstunden-Energiespeicher bestimmt auch die Fahrzeugmaße: Als BEV wird der Proace Max mindestens als L3H2 gebaut und bringt deshalb sechs Meter Gesamtlänge mit.

### Fazit

Der Einstieg ins 3,5-Tonnen-Segment ist zwar Neuland für Toyota, aber wohldurchdacht. Die Japaner wollen die aktuelle 140.000er-LCV-Marke im nächsten Jahr auf 180.000 Einheiten pushen. Ob das gelingt? *gvo*

Anzeige



# Flott folgen

Fuhrpark-Themen, Markttrends, Best Practices und Gewinnspiele – auf den Autoflotte-Social-Media-Kanälen informieren wir Sie zu den relevanten Branchenthemen.

**Autoflotte**