
Fahrbericht Toyota Proace Electric: Der leise Gehilfe

Noch ist der Markt sehr überschaubar. Aktuell liegt in Europa der Anteil elektrisch angetriebener leichter Nutzfahrzeuge bei gerade einem Prozent. Doch das kann sich schnell ändern, wenn in den kommenden Jahren die Pläne für Niedrig- bis Nullemissionszonen in europäischen Städten umgesetzt werden. Dann wird die Nachfrage nach lokal emissionsfreien Transportern und Shuttle-Fahrzeugen deutlich steigen. Erste Logistikunternehmen haben bereits den Umstieg auf Elektrotransporter umgesetzt, und deshalb wächst die Zahl der Elektromodelle in diesem Segment. Als vorerst letzter Anbieter rollt nun auch Toyota in diesen Markt und bringt den Proace Electric und den Proace Verso Electric auf die Straße.

Noch ist der Markt sehr überschaubar. Aktuell liegt in Europa der Anteil elektrisch angetriebener leichter Nutzfahrzeuge bei gerade einem Prozent. Doch das kann sich schnell ändern, wenn in den kommenden Jahren die Pläne für Niedrig- bis Nullemissionszonen in europäischen Städten umgesetzt werden. Dann wird die Nachfrage nach lokal emissionsfreien Transportern und Shuttle-Fahrzeugen deutlich steigen. Erste Logistikunternehmen haben bereits den Umstieg auf Elektrotransporter umgesetzt, und deshalb wächst die Zahl der Elektromodelle in diesem Segment. Als vorerst letzter Anbieter rollt nun auch Toyota in diesen Markt und bringt den Proace Electric und den Proace Verso Electric auf die Straße.

Der Proace Electric ist ein weiteres Ergebnis der Zusammenarbeit mit dem Stellantis-Konzern, und teilt sich die Technik mit den baugleichen Peugeot e-Expert, Citroën e-Jumper und Opel Zafira-e. Lediglich die veränderte Frontpartie weist den Toyota als Modell der Japaner aus. Der Toyota-Ableger kommt mit zwei Batteriegrößen auf den Markt und erreicht mit dem größeren Energiespeicher (75 kWh) eine Reichweite von 330 Kilometern nach der Messmethode WLTP. Der kleinere Akku (50 kWh) kommt maximal 230 Kilometer weit. Toyota hat die potenziellen Kunden befragt und dabei erfahren, dass die Mehrheit pro Arbeitstag im Durchschnitt rund 45 Kilometer mit dem Transporter unterwegs ist.

Alle Modellvarianten besitzen ein Ein-Phasen-Ladegerät mit 7,4 kW Leistung plus sechs Meter Kabel für das Aufladen an Haushaltssteckdosen. Gegen Aufpreis ist Schnellladen möglich, so dass die größere Batterie in 48 Minuten zu 80 Prozent geladen ist. Der kleinere Akku braucht dafür 32 Minuten. Für die Energiespeicher gibt Toyota eine Garantie von acht Jahren oder 160.000 Kilometer.

Der Transporter ist für eine Nutzlast von einer Tonne ausgelegt (auf 1,25 Tonnen erweiterbar), die auf der flachen Ladefläche ausreichend Platz findet. Der Verso ist für Shuttledienste ausgelegt und kann bis zu neun Insassen befördern. Das klingt nun nach einem Gefährt für die umweltbewusste Großfamilie, doch spricht die Reichweite, so ein Toyota-Sprecher, eher für den Einsatz von Personenbeförderung im städtischen Umfeld.

Der zwischen 4,9 und 5,3 Meter lange Transporter besitzt drei Fahrprogramme, die sich deutlich auf das Temperament auswirken. In der Stellung Eco stehen 60 kW (82 PS) bereit, die sicher eher zurückhaltend entfalten. Im städtischen Umfeld reicht die Leistung allerdings vollkommen aus. „Normal“ bedeutet 80 kW (109 PS) und ein maximales Drehmoment von 210 Newtonmetern, so dass der Ampelstart dynamischer verläuft, und wenn es zwischendurch schneller sein soll, hilft der Fahrmodus Sport. Dann stehen die im Stellantis-Konzern auch für den Elektro-Pkw üblichen 100 kW (136 PS) bereit und dank des Drehmoments (260 Newtonmeter) gelingt so eine durchaus zügige Fahrt, was sich vor allem auf der Autobahn auszahlt. Allerdings schmälert das zusätzliche Temperament die Reichweite deutlich. Beim Wechsel von Eco auf Sport verabschieden sich auf einen Schlag mehr als 30 Kilometer.

Trotz seiner Abmessungen gehört der Proace zu den handlichen Vertretern seiner Art. Der Fahrer sitzt vor einer übersichtlich angeordneten Instrumentensammlung und kann, wenn er will die angenehm ruhige Atmosphäre genießen. Während der Fahrt wird er von den elektronischen Helfern unterstützt, die Toyota dem Transporter spendiert hat. Dazu gehören in der Serie unter anderem eine Kollisionserkennung. Optional sind eine Verkehrszeichenerkennung, Spurhalte- und Fernlichtautomatik, sowie Parksensoren vorne und hinten.

Die Preisliste für den Proace-Transporter beginnt bei netto 41.947 Euro. Die Shuttle-Variante beginnt bei 58.530 Euro. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Toyota Proace Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Proace Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Proace Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Proace Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Proace Verso Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Proace Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
