



Martijn Verhoef
23 september 2024

Maximaal aanbod

Als het gaat om bedrijfswagens, dan hoefde je lange tijd niet bij Toyota aan te kloppen. Er was jarenlang een Hiace in Europa beschikbaar, maar daar pakte de wereldfabrikant niet echt op door. De eisen rondom motoren, uitrusting en gebruik bleken ver af te liggen van de wereldwijde norm, dus het Japanse concern besloot dat het anders moest. Waarom het wiel opnieuw uitvinden, als een andere producent dat allang heeft gedaan? In dit geval is die andere fabrikant Stellantis, dat met het Pro-label in ieder segment onder vele merknamen bedrijfswagens aanbiedt.

Toyota sloot een overeenkomst met de groep, zodat het in licentie ook eigen bedrijfswagens kon uitbrengen. Dat werd de Proace, die later ook als kleinere City beschikbaar kwam.

Nu is de familie compleet, want met de Max levert Toyota ook in het grootste segment een besteller. En mooi voor de Nederlandse markt: hij is vanaf de marktintroductie begin 2025 direct als elektrische versie te verkrijgen.



Terug in de tijd

Net als bij de kleinere Proace versies hoef je niet veel eigen ontwerptaal bij de Max te verwachten. Dit is natuurlijk een bedrijfswagen die we al heel goed kennen als Opel Movano, Peugeot Boxer en Fiat Ducato. Die laatste geldt als blauwdruk voor de hele familie en het origineel stamt alweer uit 2006. Na achttien jaar is daar dus eindelijk een versie van Toyota, hoewel het merk wel direct profiteert van de uitgebreide facelift die de Stellantis telgen recent ondergingen. Het betekent dat de bus er behoorlijk fris uitziet, met volledige ledverlichting en donkere achterlichten. De jaren zie je er daardoor niet aan af en het ontwerp is voor dit gebruiksvoorwerp toch al van ondergeschikt belang. Het gaat er natuurlijk meer om wat je ermee kunt en daar biedt Toyota lekker veel mogelijkheden voor. Zo is de Proace Max er in drie lengtematen, maar je kunt ook voor een pick-up versie en/of dubbelcabine gaan. Als losse chassiscabine kun je de auto ook met opbouw uitrusten.

Genoeg mogelijkheden dus om de auto precies zo uit te rusten zoals je nodig hebt. We rijden de versie die goed moet zijn voor ruim 80 procent van de verkopen, namelijk de L3H2. Niet te lang, zodat je prima in stadsverkeer kunt manoeuvreren en toch

Toyota Proace Max Electric L3H2

bakken met laadruimte. De elektrische versie onderscheidt zich natuurlijk door de laadpoort, die op de plek van de brandstofopening zit. Maar buiten dat verschil en de Electric badges zie je het verschil met de brandstofversies niet. Incognito elektrisch dus, in de Proace Max Electric.



Profiteert van update

Vanbinnen profiteert de auto direct van de grondige update die de Ducato en consorten dit jaar kregen. Dat zie je aan de digitale cockpit, die overigens niet zo uitgebreid is, en het vernieuwde multimediascherm. Dat kan weer helemaal mee met de concurrentie, door zijn hoge resolutie en prima afleesbaarheid. Draadloze Apple Carplay en Android Auto zijn aanwezig, maar de onboard navigatie is ook al heel uitgebreid. Zo vind je laadpunten in de buurt en beschik je over verkeersinformatie via internet. Ook nieuw en minstens zo prettig is de digitale binnenspiegel. De camera op de achterzijde filmt de situatie achter de auto, zodat je veel meer overzicht hebt en niet snel verrast wordt in een verkeerssituatie. De draaiselector van de automaat en het vernieuwde stuurwiel maken het geheel compleet, zodat de Proace Max ondanks de oude basis goed voor de

Toyota Proace Max Electric L3H2

dag komt. Vergelijken we de auto met een nieuwe Sprinter of Ford e-Transit, dan komt de auto wel net iets minder volwassen over. Dat heeft met het materiaalgebruik te maken, maar ook met het geboden comfort aan boord.

De zitruimte is net iets minder, doordat het dashboard vrij veel ruimte in beslag neemt. En hoewel de stoelen zacht aanvoelen en de bestuurder een fijne armsteun heeft, moeten ze qua comfort hun meerdere erkennen in die van Mercedes-Benz en Ford. En als laatste, maar dan houden we ook op met zeuren, maar het aantal opbergvakken valt tegen. Bovenop het dashboard is een zee aan ruimte, maar die wordt niet echt benut. En de open vakken zijn net iets te breed, zodat los spul er makkelijker uit valt. Er is gelukkig ook een boel goeds te melden over het interieur, want het blijft best stil in de cabine en je hebt nog lekkere veel fysieke knoppen, waarmee je intuïtief zaken als het audiosysteem en de klimaatbeheersing instelt. Net als in de personenwagens van Toyota moet je wel hele menu's doorspitten om de snelheidsassistent uit te schakelen, dus dat is minder gebruiksvriendelijk.



Laden maar

De grootste besteller van Toyota in Europa kies je natuurlijk vooral om er heel veel mee te vervoeren. Nu is de elektrische versie van zichzelf best zwaar en dat heeft uiteraard zijn uitwerking op het nuttig laadvermogen. Tenminste, als je geen groot rijbewijs hebt of als de Nederlandse wetgever de vrijstelling voor C-rijbewijs in de ijskast laat staan. De auto mag namelijk met liefst 1.500 kg beladen worden, maar dan ga je ruim over de 3.500 GVW heen die de Nederlandse wet als grens stelt. Het is te hopen dat daar in de toekomst meer ruimte in komt, want daar is de gebruiker van dit maatje elektrische bestelauto's zeker bij gebaat. Gelukkig biedt de auto ook een trekvermogen van 2.300 kg, dus wat je niet achterin mee krijgt kan altijd nog op een aanhangwagen. De auto biedt dus volop gebruiksmogelijkheden en dat hebben we het nog niet eens gehad over die 13M3 aan laadruimte die de bus biedt. Je kunt rechtop staan in de Proace Max en dat biedt de testauto nog niets eens het optionele verhoogde dak.



Met beleid veel bereik

We hadden het net al over het flinke laad- en trekvermogen van de Proace Max, maar dat kost natuurlijk het nodige aan energieverbruik. Het is daarom goed om te vermelden dat de Toyota op papier zo'n 420 km ver komt. We rijden de auto eerst zonder en dan met honderden kilo's belading. Ten opzichte van de dieserversies vinden we de elektrische auto zowel beladen als leeg veel prettiger rijden. Het lage zwaartepunt zorgt bij een lege laadruimte voor voldoende balans, terwijl de auto beladen met alle gemak tussen het verkeer beweegt.

De voordelen van elektrisch rijden ken je inmiddels vast, maar naar mate we steeds meer elektrische bedrijfsauto's rijden, des te meer we overtuigd raken van deze aandrijfsoort voor bestellers. Je hebt geen dieselronk, trillingen en schakelmomenten meer en bovendien is de auto veel sneller dan zijn dieselbroers. Het maakt het rijden met deze kolossale bus kinderlijk eenvoudig en comfortabel. De rust aan boord is bijzonder prettig en die blijft ook nadat we de snelweg opgedraaid zijn. Eenmaal op snelheid zien we de beladen bus flink pieken in het energieverbruik, wat maakt dat je zo'n 35 kWh per 100 km verbruikt. Nog steeds goed voor een actieradius van net 300 kilometer, meer dan voldoende voor de gemiddelde busbestuurder.

Het vergt wel enig aanpassingsvermogen, vol gas op de linkerbaan van Achterhoek naar Randstad kunnen we afraden met deze elektrische bus. Maar met een geringe gedragswijziging kun je heel goed uit de voeten met de elektrische Proace Max. Enig nadeel van de enorme 110 kWh batterij onder deze bus is de laadtijd, maar met 3-fase opladen is de auto aan een gewone laadpaal in zo'n tien uur weer vol. Bij een snellaadstation moet je in verhouding wel wat meer geduld hebben, want tot 80 procent laden duurt ondanks een heel net laadvermogen van 150 kW toch 55 minuten.



Garantie en aftersales

Met de Proace Max biedt Toyota ook in het grootste segment bedrijfsauto's een keuzemogelijkheid. Maar waarom kies je voor de Toyota, in plaats van de technisch vergelijkbare Stellantis-opties? Wellicht omdat je de plaatselijke Toyota-dealer gewoon heel fijn vindt, maar er zijn ook objectieve redenen om voor de Japanse versie te kiezen.

Bijvoorbeeld omdat Toyota als enige tien jaar garantie (tot 200.000 km) biedt. Of omdat het merk flink investeert in Pro centers, die overal in Nederland vanaf 2025 openen en helemaal ingericht zijn voor het onderhoud en de reparatie van de bestelauto's van het merk.

Al met al heeft Toyota nu een complete line-up aan bedrijfswagens en geniet je van de zekerheid die het merk ook met haar personenwagens biedt.

Plus

- + Goed rijbereik
- + Prima laad- en trekvermogen
- + Multimediascherm en digitale spiegel zijn top

Min

- Totaal brutogewicht is fors
- Niet zoveel opbergmogelijkheden als bij concurrenten
- Lange snellaadtijd