



Ranskan Toyota, Proace Verso.

Kun meno maistuu, silloin elämän pienet vastoinkäymiset unohtuvat. Se oli viime lokakuun alku, kun Kilpisjärvellä ei ollut vielä lunta ja liukasta. Sinne siis, neljän hengen voimin, seitsemänpaikkaisella diesel-Toyotalla. Se oli matkustajille kuin taksimatka, kuljettajana 3 000 kilometrin matkalla sama toimittajasuhari.

Toyota se on, Toyota vastaa koko autosta ja takuista. Proace ja valtaosa Toyotan muustakin hyötyautomallistosta on Stellantiksen valmistamaa. Tätäkin koeajettua autoa on Ajolinjassa ajettu vuosia sitten Peugeot Traveller merkkisenä, käyty Pohjois-Ruotsin Kiirunassa.

Varsin monelta on katse käännetty sähköiseen automaailmaan, mutta ei hyötyautoissa yhtä voimallisesti kuin henkilöautoissa. Tästä huolimatta dieselaustomaatti (180 hevosvoiman diesel ja 8-portainen automaattivaihteisto) ei ole menettänyt tenhoaakaan ja ajamisen iloisuutta. Äänieristys on sen verran hyvää, ettei voimanlähde ole esteenä matkustamokeskustelulle.

Dieselin lumo on tallella ja sille on edelleen kysyntää. Stellantis-jättikonserni on taloudellista syistä perääntymässä sähköautoinvestoinneistaan ja on ottanut takaisin mallistoonsa useita lopetettuja dieselmalleja.



Official car. Oltiin ”virallinen auto” viime kesänä Jyväskylän MM-rallissa.

7 LITRAA SATASELLA Toyota on Suomessa tehnyt hyvää jälkeä Stellantiksen malleilla. Viime vuonna oltiin kolmantena pakettiautorekisteröinneissä, koputeltiin Volkswagenin kantapäitä. Kun samoja autoja maahantuoja Bassadone tarjoaa Stellantiksen omia merkkejä Peugeotia, Citroenia, Fiatia ja Opelä, suosio ei ole yhtä suurta. Tässä nähdään Toyotan vahvuus verkostossa, imagossa ja asemassa yritysautokaupassa.

Ja tämäkin vielä: Toyota Proace oli viime vuonna Suomen suosituin sähköpakettiautomalli.

Mutta nyt jolkotetaan nopeusrajoitusten ylärekisterissä kohti Kilpisjärveä ja samalla ajatusmaailmalla takaisin. Dieselpolttoainetta kuluu 7 litraa satasella. Meno olisi todella vähäpäästöistä hiilidioksidien suhteen, jos olisi tankattu 25 senttiä litralta kalliimpaa uusiutuvaa HVO-dieseliä. Tähän kalleuteen matkalaiset eivät olleet valmiit.

Auton hiukkassuodattimeen kerääntyvät poltosta syntyneet hiukkaset, mutta kaikkein pienimmät eivät. Niiden on todettu tunkeutuvan keuhkoihin ja aiheuttavan syöpää. Pakkasilla ongelmille altis rearuiskutusjärjestelmä puolestaan muuntaa typpioksidit vaarattomiksi aineiksi.

Tankkaus sujuu lähes yhtä nopeasti kuin formulavarikolla. Jos alla olisi ollut sähköinen Proacen, akkukokona on 75 kWh, olisi pitänyt pysähtyä energian hakuun viisi kertaa siinä missä dieselille riitti yksi kerta.



Matkustamossakin viihtyy. Matkassa on aimo annos ranskalaista ajomukavuutta. 500 kilometriä yhtä istumaa kohden ei ole paha rasti, onhan etupenkeillä hierontatoiminto. Ensimmäisellä ja toisella rivillä on nahkaiset yksittäisistuimet, juhlat kapteeninpenkit käsinojilla. Kaikkia penkkejä, myös kolmannella rivillä, pystyy siirtämään pituussuunnassa. Ja liukuovet toimivat näppärästi sähköisesti ilman lihasvoimaa.

Perävaunua ei vedetty. Sellainen olisi saanut olla 1 900 kiloisenä.

Koeajoauto ei ollut aivan viimeisintä mallia. Selvimmin eron huomasi teknisistä tiedoista

Toyota Proace Verso 2.0 D 180 – Dieselautomaatin ylistyslaulu

Kirjoittanut Ajolinja
27.04.2026 00:00

moottorin osalta. Koeajetussa oli 2-litrainen 177-heppainen diesel, kun nyt pellin alla on 2,2-litrainen 180-heppainen diesel pidemmällä iskunpituudella. Ajamisen näkökulmasta ero on vähäinen.

Hintaa Toyota Proace Verso 2.2 D 180 VIP-mallilla on 83 000 euroa. Sähköisen EV-mallin hinta on vähän halvempi, 77 000 euroa, kun autoveroa ei ole. Halvimmillaan Proace Verso lähtee 63 000 eurolla.

PLUSSAT

- + Mukavuus ratin takana ja matkustamossa
- + Voimalinjan toiminta

MIINUKSET

- Raskas takaluukku
 - Dieselin päästöt
-

Teksti ja kuvat: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA](#) | [OSTA DIGILEHTI](#)