



Toyota Proace EV on saatavilla kahdella koripituudella ja kahdella akkupaketilla.

Toyotan ensimmäinen täyssähköinen pakettiautomalli, Proace EV, on pätevä jakeluauto. Dieselson versiota korkeampi hankintahinta kompensoituu halvemmilla käyttökustannuksilla.

Hybrideistään tunnettu Toyota aloitti täyssähköisen tuomisen mallistoonsa hieman yllättäen hyötyajoneuvopuolelta. Toyota toi markkinoille täyssähköversion tonniluokan Proace-pakettiautostaan. Proace EV -nimellä kulkeva auto on Stellantis yhteistyötä, eli lähisukulainen Citroën e-Jumpyn, Peugeot e-Expertin ja Opel Vivaro-e:n kanssa.

Toyota Proace EV -malli on saatavana kahdella eri koripituudella: Compact ja L2. Molemmat korimallit ovat viisiovisia, ja molemmissa versioissa on ikkunalliset takapariovet. Compact-korimallin kuormatila on 4,6 kuutiometriä ja L2-korimallin 6,1 kuutiometriä.



Mittaristo ja infotainment-järjestelmä ovat hyviä.

Akkuvaihtoehtoja on kaksi: 50 ja 75 kWh. Compact-mallin saa ainoastaan pienemmällä akulla, kun taas pidempään korimalliin voi valita kahdesta vaihtoehdosta. Paperilla 50 kWh:n akustolle luvataan Compact -koripituudessa 251 km:n ja L2 koripituudessa 214 km:n toimintasäde. 75 kWh:n akustolla pitäisi taa yltää 313 km:n toimintasäteeseen. Olosuhteet ja ajotapa vaikuttavat todellisiin matkoihin. Auton sähkömoottorin maksimiteho on 136 hevosvoimaa (100 kW) ja maksimivääntö 260 Nm.



HUD-näyttö tuo oman mausteensa Proaceen.

Riittävästi toimintamatkaa Proace EV on peruseriaatteiltaan käytännössä sama auto

Sähköinen työkalu

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
13.10.2021 00:00

kuin Stellantis-kumppaninsa, mikä ei ole ollenkaan huono asia, sillä kyseessä on varsin toimiva sähköpakettiautoratkaisu. Auton voimalinja ja korirakenne on sama, mikä tekee ajokokemuksesta yhteneväisen ranskalaisten ja saksalaisen sisaruksien kanssa.

Eroavaisuuksia sisarmalleihin itse tuotteesta löytyy lähinnä logosta ja Proacessa olevasta hud-näytöstä, joka tarjoaa kuljettajalle muun muassa nopeusmittarinäkymän tuulilasin alaosaan. Eroavaisuuksia muihin merkkeihin löytyy tietenkin myös hinnaston ja verkoston puolelta.

136 hevosvoiman sähkömoottorilla Proace EV liikkuu ketterästi, väännön ollessa heti lähdestä tapissa. Moottorin toimintaan voi vaikuttaa kolmella valittavissa olevalla ajotavalla: Eco, Normal ja Power. Lisäksi jarruenergiaa on mahdollista ottaa talteen moottorijarrutusta voimistavalla regeneraatiolla.

Sähkö-Proace toimintamatka takaa jo varsin toimivan pituuden, erityisesti suuremmalla akustolla, jolla koeajokin tehtiin. 75 kWh:n akulla pääsee lähelle 300 kilometrin ajoa lähes säällä kuin säällä, ja kuorma päällä. Erityisesti lähijakelussa auton toimintasäde riittää työpäivään helposti.

Pikalatauksen ansiosta Proace EV:n lataus onnistuu helposti työpäivän aikanakin, esimerkiksi ruokatunnin tai ajoneuvon lastauksen aikana. 50 kWh:n akusto on ladattavista tyhjästä 80 prosentin varaustasoon noin puolessa tunnissa 100 kW:n pikalatausasemalla. 75 kWh:n akuston vastaava latausaika on noin 45 minuuttia.

Mikäli autoa ladataan muualla kuin pikalatausasemalla, auton sisäinen 11 kW:n tehoinen AC-laturi on apuna lataamisessa. Tällöin latausaika on toki pidempi, 50 kWh:n akulla vajaa viisi tuntia ja 75 kWh:n akulla seitsemän tuntia.



Laatikostot aukesivat helposti, mutta ne pysyivät ajossa tiukasti kiinni.

Ei kompromisseja tavaratilaan EV:n tavaratilan rakenteessa ei ole eroa verrattuna dieselkäyttöiseen Proaceen. Akusto on sijoitettu ajoneuvon pohjaan.

Koeajettuna oli pitkällä korimallilla oleva Proace, jonka kokonaispituus on 5 309 mm. Tavaratilalla on pituutta 2 805 mm ja leveyttä 1 628 mm. Tavaratilan tilavuus on kaikkiaan 6,1 m³.

Lisää lastaustilaa saa ohjaamon ja tavaratilan välisen seinän Smart Cargo -luukkua hyödyntämällä. Läpilastausluukku tuo yli metrin lisälastaustilaa pitkälle tavaralle, mutta vie toki yhden istuinpaikan ohjaamosta.

Koeajautossa oli Modula-Systemin hyllyjärjestelmä.

Kantavuutta koeajetulla sähkö-Proacella on 927 kg. Jarrullinen perävaunumassa on 1 000 kg.

Auton tavaratila oli varusteltu kätevällä hyllyjärjestelmällä. Modul Systemin helposti avattavat laatikostot, jotka kuitenkin pysyvät ajaessa kiinni, mahdollistavat erilaisten työkalujen säilyttämisen ja tekevät sähköpakettiautosta toimivan ratkaisun erinäisiin työtehtäviin.

Halvimmillaan lyhytkorinen Proace EV lähtee vajaan 47 000 euron hintaan ja koeajettu suuremmalla akku- ja korivaihtoehdolla oleva malli on halvimmillaan hieman yli 52 700 euroa. Hankintahinta sähköpakettiautolla on dieselversioon verrattuna enemmän, mutta käyttökustannukset ovat huokeammat.

Sähköinen työkalu

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
13.10.2021 00:00

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)