



Max Veldhuis
24 oktober 2019

Inhaalslag

Toyota is geen onbekende in het bedrijfswagenlandschap. Tegenwoordig werken de Japanners in dit segment nauw samen met PSA. In 2016 kwam de huidige ProAce op de markt en sindsdien zijn de verkoopaantallen verviervoudigd. Wij gaan op pad met de meest luxueuze variant, de ProAce Verso.

De Toyota ProAce vertoont vanwege de samenwerking met PSA veel overeenkomsten met de Citroën Jumpy, Peugeot Expert en Opel Vivaro. De bus is al sinds 2013 op de markt, maar heeft in 2016 een grondige opfrisbeurt gekregen, waardoor hij er veel beter uit ziet dan voorheen. 2016 was ook het jaar dat Toyota serieus werk ging maken van de bedrijfswagenafdeling. Met Toyota Professional biedt het merk nu bovendien speciale servicepunten voor de bedrijfswagens. Inmiddels is de ProAce beschikbaar in vier verschillende varianten en wordt er gewerkt aan een compactere variant, de ProAce City. Ook moet er volgend jaar een volledig elektrische variant op de markt komen. Voor nu rijden wij de ProAce Verso met de 122 pk sterke 2.0 D-4D dieselmotor, die gekoppeld is aan een achttraps automaat.



Goed kijken

De ProAce Verso is luxer aangekleed en meer op comfortabel personenvervoer gericht dan de reguliere variant. Onze testauto is een 'Dynamic', wat betekent dat de bumpers standaard in de carrosseriekleur zijn uitgevoerd en er 17 inch lichtmetalen wielen gemonteerd zijn. De chromen accenten aan de voorzijde en de kleur Oak Brown maken de ProAce een chique verschijning. Verder is de Dynamic standaard voorzien van xenon verlichting en een tweede schuifdeur om het in- en uitstappen van de achterpassagiers makkelijker te maken. Aan de achterzijde zien we geen openslaande deuren, maar is er een grote kofferklep aanwezig. Deze kan bij het inladen van de bagageruimte tevens als afdak functioneren. Wanneer je alleen wat kleinere spullen in hoeft te laden, kan desgewenst ook alleen de achterraut geopend worden.

Het verschil met de Jumpy, Expert en Vivaro is in uiterlijk opzicht niet heel groot. Aan de achterkant en de zijkant is er eigenlijk in het geheel geen verschil waarneembaar, afgezien van het ontwerp van de wielen. De voorzijde heeft wÃ© een eigen smoelwerk. De koplampen, de grille en de voorbumper hebben een geheel individueel ontwerp.

Hierdoor heeft de ProAce toch nog een eigen gezicht dat prima past binnen de rest van het aanbod van Toyota.



Een luxe bus

In het interieur is het Toyota-logo eigenlijk het enige aspect dat de ProAce onderscheidt van zijn Franse broers. De bedieningselementen en het ontwerp zijn namelijk afkomstig van PSA en duidelijk als zodanig herkenbaar. Wanneer je de bediening van een personenwagen van Toyota gewend bent, zul je in de ProAce even moeten omschakelen. Dat is zo gepiept, want de multimedia en de boordcomputer zitten logisch in elkaar. De navigatie doet zijn werk goed en een telefoon is makkelijk te koppelen. Eigenlijk werkt het zelfs beter dan het eigen systeem van Toyota. Onder het scherm zien we een apart bedieningspaneel voor de klimaatcontrole en een hele batterij aan 'lege' knoppen, die goedkoop ogen. Wanneer we de optielijst erbij pakken ontdekken we dat dit onder meer de knoppen voor de elektrisch bedienbare schuifdeuren zouden moeten zijn.Â

De testauto is zoals gezegd een Verso, wat betekent dat hij luxer is uitgevoerd dan de reguliere ProAce. De Verso is bij de dubbele cabine altijd uitgevoerd met vijf zitplaatsen. De stoelen zijn in onze testauto bekleed met leer en voorzien van een gestikt diamantpatroon op de zitting. Dit geeft het interieur samen met de bruinkleurige sierlijsten een meer exclusieve uitstraling. Ze zitten bovendien zeer goed. Ook de achterpassagiers komen niets tekort in de Verso. Ze zitten ruim en hebben een panoramadak, eigen klimaatcontrole en klaptafeltjes. De twee schuifdeuren vergemakkelijken bovendien het in- en uitstappen. Desgewenst zijn deze deuren elektrisch te openen en sluiten, maar onze testauto was niet voorzien van die optie. Mocht je extra spullen willen vervoeren, dan zijn de achterste stoelen eventueel ook plat te leggen.

Wel is de afwerking van de Verso voor een luxe personenbus nog niet op het niveau van de Volkswagen Transporter en de Mercedes-Benz V-klasse. Op het dashboard en de deuren treffen we glimmend plastic aan en de armsteun van de voorstoelen voelt niet heel robuust aan. Bovendien was het fijn geweest om ook links van de bestuurdersstoel een extra armsteun te hebben. Nu moet je je arm laten rusten op het harde plastic van de deur, iets wat op langere ritten niet heel aangenaam is. Daarbij zijn de opbergmogelijkheden voorin redelijk beperkt. Het aflegvakje voor de smartphone is vrij ondiep, waardoor de telefoon er tijdens de testperiode een aantal keer uit viel. Bovenop het dashboard bevindt zich een groter aflegvak, maar deze is vrij lastig te bereiken. Aan de passagierskant bevinden zich wel twee ruim bemeten dashboardkastjes, maar de bovenste daarvan is niet verlicht. Dit is niet ideaal in het donker.



Fijne aandrijflijn

Voor de motorisering van de ProAce zijn er een aantal variaties mogelijk. Wij reden met de nieuwe 122 pk sterke tweeliter dieselmotor, gekoppeld aan een achtraps automaat. Een nadeel van de automaat is wel dat je iets minder kunt trekken dan de handgeschakelde variant, het verschil bedraagt 200 kg. De bak schakelt heel soepel en dankzij het koppel van 340 Nm heb je eigenlijk nooit het idee dat je vermogen tekort komt. Wanneer je even snel wilt inhalen is de bak goed bij de les en weet hij meteen de juiste versnelling te kiezen. Het sturen verloopt licht en is vrij indirect, je merkt dat je meer omwentelingen dan normaal nodig hebt en daardoor heb je ook echt het idee dat je met een grote bus onderweg bent. De ProAce is wel goed te plaatsen in bochten en ligt mooi stabiel op de weg. Het rempedaal is alleen vrij hoog gepositioneerd ten opzichte van het gaspedaal. Je kunt niet direct je voet naar links bewegen om te remmen, want dan zit je tegen de rand van het rempedaal aan. Na een tijdje went dit wel, maar zeker in het begin kan deze positionering voor gevaarlijke situaties zorgen wanneer er plots geremd moet worden.

Optioneel is de ProAce te krijgen met een hele batterij aan veiligheidssystemen, maar onze testauto had alleen de dodehoekassistent en Brake Assist aan boord. Met name de dodehoekassistentie is bij een bus van dergelijk formaat een uitkomst. Om het inparkeren en manoeuvreren makkelijker te maken, is de bus rondom voorzien van camera's. De 360-graden camera van bovenaf is niet heel bruikbaar omdat het beeld behoorlijk vervormd wordt, maar de rest van de camera's zijn zeer welkom.

Met de dubbele cabine heeft de ProAce Verso nog steeds meer dan genoeg laadruimte. De lengte van de laadvloer tot de achterwand bedraagt 1,7 meter. Bij de Verso is de achterwand gefixeerd voor extra geluidsisolatie, dit betekent dat er geen extra opbergruimte onder de achterbank zit. De breedte van de laadruimte bedraagt 1,6 meter en in de hoogte 1,3 meter. Het maximale wettige laadvermogen bedraagt 995 kg en het volume van de laadruimte bedraagt 4.000 liter. Je levert dus iets meer dan 2.000 liter aan ruimte in ten opzichte van de bestelwagen. Ook ligt het maximaal toegestane laadvermogen zo'n 200 kg lager.



Luxe heeft een prijs

De Toyota ProAce Verso is bij de aanschaf flexibel in te delen. Wij reden met de dubbele cabine, die op grijs kenteken gezet kan worden, maar hij is ook met negen zitplaatsen te bestellen. Voor het vervoer van VIP's kan er ook nog gekozen worden voor de 'Executive'-uitvoering, die op de tweede zitrij beschikt over draaibare stoelen en uitklapbare tafels. Op deze manier kan er comfortabel vergaderd worden. Mocht je geen behoefte hebben aan al die extra zitplaatsen, dan kan de ProAce Verso ook zonder extra zitplaatsen en met een volwaardige laadruimte besteld worden. Bij Toyota Professional is er tevens een op maat gemaakte oplossing mogelijk. Deze specifieke service voor bedrijfswagens breidt zich in 2020 uit naar 16 dealerbedrijven in Nederland. Hiermee laat Toyota zien dat het merk behoorlijke stappen aan het zetten is op de bedrijfswagenmarkt.

Toyota ProAce Verso 2.0 D-4D 122 pk Automaat Dy

Onze testauto is een 'Dynamic', die standaard al van veel zaken is voorzien. Voor navigatie, automatische airco, Smart Entry, een regen- en lichtsensoren, xenonverlichting, 17 inch lichtmetalen wielen en het panoramadak hoef je niet meer bij te betalen. Verder is hij nog voorzien van stoelverwarming, lederen bekleding en metallic lak. Exclusief btw en bpm komt de totaalprijs dan neer op 36.950 euro, wat best veel waar voor je geld is. De ProAce Verso is met dubbele cabine te verkrijgen vanaf 33.950 euro, voor dat geld heb je de 1.5 D-4D met 120 pk en handgeschakelde zesbak. Voor de reguliere PROACE met dubbele cabine dien je minimaal 25.750 euro mee te nemen. Hoef je geen dubbele cabine maar heb je liever extra laadruimte, dan is de ProAce al verkrijgbaar vanaf 18.195 euro. Als consument is de geteste uitvoering wel wat duurder, inclusief BTW en BPM kom je uit op een bedrag van maar liefst 58.913 euro.



In de lijn der verwachting

De Toyota ProAce Verso verschilt feitelijk nauwelijks van de eerder genoemde 'concurrenten' van PSA. De gebruikte techniek is nagenoeg hetzelfde en het interieur is afgezien van het logo meer Frans dan Japans. De Verso kent een behoorlijke meerprijs

bovenop de standaard variant. Hier krijg je wel een bepaalde mate van luxe voor terug, zoals extra geluidsisolering en de climate control, maar het interieur kent in het geval van de dubbele cabine afgezien van de bekleding nauwelijks verschil in afwerking. Toyota had daar wel wat meer werk van kunnen maken.

In onze test van de Vivaro schreven we het al: het onderscheidende vermogen van de specifieke merken zit hem op dit platform vooral in het design van de neus en de ervaringen die je hebt met de service van de merken. Met Toyota Professional hebben de Japanners dat laatste onderdeel eveneens goed voor elkaar, maar Opel, Citroën en Peugeot bieden vergelijkbare oplossingen voor ondernemers. Eerder concludeerden we al dat zowel de Citroën Jumpy als de Opel Vivaro fijne werkpartners zijn. Dat is bij de Toyota ProAce Verso niet anders.

Plus

- + Fijne aandrijflijn
- + Comfortabel
- + Rijke standaarduitrusting...

Min

- ...maar behoorlijke meerprijs voor Verso
- Materiaalgebruik interieur
- Onpraktische aflegvakken