

Továbbra is gyártásban marad a Toyota négymillió forintos, praktikus kombija

Japánban és a fejlődő országokban is igen népszerű a taxisok és a vállalkozók körében a Probox, amely két évvel előzte meg a hasonló koncepció szerint fejlesztett Dacia Logant.

Az elsősorban kereskedelmi célú járműnek kifejlesztett Toyota Probox 2002 júliusában mutatkozott be Japánban és a fejlődő országok piacain, vagyis két évvel előzte meg a Renault által, hasonló koncepció szerint fejlesztett Dacia Logant. Európában sajnos sosem forgalmazták a kiváló ár-érték arányú japán kombit, amelynek létezik ötüléses személyszállító és szintén ötüléses (hátsó fejtámlák nélküli) kishaszonjármű-változata is. A lehető legnagyobb utas- és csomagter elérése érdekében a karosszériáját viszonylag magasra tervezték, az oldalsó és hátsó ablakok pedig szinte merőlegesek a talajra. A fejlesztés részben a Daihatsu feladata volt, és a gyártást is a kisautó-specialista kiotói üzeme végzi a mai napig.

A tervezés során a könnyű kezelhetőség, valamint az egyszerűség révén elérhető alacsony ár és fenntartási költségek voltak a prioritások. A költség- és súlycsökkentés érdekében az eredeti Probox az első generációs Yaris platformját használta, de a padlólemeze hátsó része és a hátsó futóműve egyedi volt. A raktér padlójának laposabbá tétele érdekében fejlesztettek ki egy speciális hátsó felfüggesztést számára: a négy lengőkaros rendszert hátrafelé döntött, laposan beépített lengéscsillapítókkal, valamint hordó alakú, nemlineáris tekercsrugókkal látták el. A 400 kg teherbírású Probox esetében a raktér térfogata két üléssel 1501 liter, hossza 1810 mm volt, felhajtott hátsó üléstámlával pedig modellévtől függően 400-490 liter maradt a csomagtartóból övvonalig pakolva.

Kezdetben a hajtásláncválaszték három motorból állt, köztük egy 1,3 literes (88 lóerő) és egy 1,5 literes (összkerék-hajtással 105, anélkül 109 lóerő) benzinmotorból, valamint egy 1,4 literes közös nyomócsöves dízelből (75 lóerő, 2007 szeptemberében megszüntették). A sebességváltó négyfokozatú automata vagy ötfokozatú manuális lehetett. 2003 áprilisában egy 1,5 literes sűrített földgázzal üzemelő motorral szerelt modell is elérhetővé vált ideiglenesen. A legtöbb Proboxot az olcsó furgon változatban adta el a Toyota, de a modell kényelemorientáltabb kombiként is elérhető volt 2013-ig a nagy benzinmotorral. A taxisok körében népszerű személyszállító verzió kényelmesebb, vastagabb tömésű hátsó üléssel rendelkezett, és a hátsó fejtámlákat sem spórolták ki belőle.

12 évvel az eredeti bemutatása után, 2014 augusztusában jelent meg a máig gyártásban lévő, második generációs Probox, amely egy erős modellfrissítéssel jött létre. Kívülről az áttervezett orr-rész árulkodott a modellváltásról, a lemezek alatt a korábbi 1,3 literes motort egy erősebb és hatékonyabb, 94 lóerős váltotta fel, az ötfokozatú kézi váltót és a hagyományos automatát törölték a kínálatból. Az új motor és az alapáron adott CVT

automata jelentős változtatásokat igényelt a lemezek alatt, a Probox orrát például a régi NBC platformról a második generációs Yarisből ismert B platformra ültették át, amely azonban túl széles volt a karosszériához, ezért 60 mm-rel keskenyíteni kellett. Mivel a konzervatív haszongépjármű-vásárlóknak nem volt igénye a változásra, a karosszéria az A-oszloptól hátrafelé ugyanaz maradt, de a teljes hossz így is megnőtt 4195-ről 4245 mm-re.

2020 augusztusában apró fejlesztéseket kapott a Probox, áttervezték a visszapillantó tükreit, és megjelent a normál 1,5-ösnél közel 30 százalékkal takarékosabb (4,13 literes átlagfogyasztású) öntöltő hibrid hajtáslánc, amelyben a 73 lóerőre visszafojtott, Atkinson-ciklusú benzinmotornak egy 61 lóerős, 169 Nm nyomatékú villanymotor segít be a hajtásba (rövid távokat tisztán elektromos hajtással is képes megtenni).

Nemrég a Toyota néhány újabb apró frissítést hajtott végre a Proboxon a 2026-os modellévre, ami főként a legújabb japán biztonsági előírásoknak való megfelelést szolgálja. A legfontosabb változás a továbbfejlesztett Toyota Safety Sense csomag, amelynek ütközés előtti biztonsági rendszere (Pre-Crash Safety system) mostantól a kereszteződésekben is működik, továbbá szériafelszerelés lett a proaktív vezetéstámogatás is, amely segít a sofőrnek a kormányzásban és a lassításban. A szintén alapáron adott, parkolási koccanásokat megakadályozó fékasszisztens is hasznos újítás, különösen a fényezett lökhárítós csúcsváltozat esetén.

Belül a Probox továbbra is a lényegre szorítkozik, de az analóg műszerfal legalább kapott egy új, 4,2 colos multi-információs kijelzőt, amelyhez már a Corollából kölcsönzött, multifunkciós kormánykerék tartozik. Továbbra sincs infotainment érintőképernyő, a helyén egy öntött műanyag panel található, amely mellé lehet a saját okostelefont elhelyezni egy tartóba. Az opcionális extrák közé tartozik az automatikusan sötétedő visszapillantó tükör kompakt, beépített tolatókamera-monitorral, valamint a könnyen tisztítható ülészetek, elsősorban a taxisokra gondolva.

2026-ra a Toyota redukálta a hajtáslánckínálatot. Az 1,3 literes alapmotor eltűnt a választékból, csak a 1,5 literes, 109 lóerős négyhengeres maradt az ugyanerre a blokkra épülő öntöltő hibrid mellett. Az árak továbbra is igen kedvezőek: Japánban a frissített, 2026-os modellévű Probox árlistája 1.918.400 jentől (4,035 millió forint) indul, és 2.261.600 jenig (4,76 millió forintig) tart, utóbbi a csúcsfelszereltségű hibrid verzió ára. Azonos felszereltség esetén a hibrid hajtáslánc felára mindössze 275 ezer jen (578 ezer forint), a csak a benzineshez kérhető összerékhajtásé pedig 163 ezer jen (342 ezer forint).

Fotók: *CarScoops*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/tovabbra-is-gyartasban-marad-a-toyota-ne-gymillio-forintos-praktikus-kombija>