



Auffällig unauffällig

Toyota Hiace

Es ist ruhig geworden um den Transporter-Klassiker. Jetzt sollen eine aufgefrischte Verpackung und stärkere Motoren die Nachfrage anheizen.

Tatsächlich, es gibt sie: kompakte Transporter, die nicht Volkswagen heißen. Im Land des Transporter-Erfinders haben es andere Anbieter traditionell schwer. Vor allem, wenn sie aus Fernost um den halben Erdball geschipert werden. Variantenreichtum, individueller Zuschnitt? Attribute, die zwangsläufig mit „Fehlanzeige“ titulierte werden müssen. Da müssen es besondere technische Lösungen, Preis und der Händler vor Ort richten. Der verkauft gerne einen Transporter an den Handwerker, der ihm ab und zu die Fassade streicht oder den Ausstellungsraum und die Außenanlagen renoviert. An den Spielpartner mit eigenem betrieb im Tennisclub. Oder an den benachbarten Kleinunternehmer, der einen nahen Service schätzt. Dem ist die Marke relativ egal. Und auch das neue Gesicht des Hiace.

Die graue Maus. Der Toyota ist um 8 cm gewachsen, blickt durch Klarglasscheinwerfer, zwischendrin ein trapezförmiger Grill. Alles ganz nett, doch nicht besonders ausdrucksstark, ein Gesicht in der Menge sieht anders aus. Der Toyota Hiace sieht in jeder Farbe grau aus, er ist auffällig unauffällig. Wichtiger ist in Kreisen der Hiace-Fahrer die Funktion. Die seitliche Schiebetür hat Palettenmaß, unter der Heckklappe gibt's Stehhöhe, sie arretiert in zwei Öffnungswinkeln. Auf Wunsch fährt der Hiace mit einer Schiebetür auch auf der linken Seite vor und mit Heckflügeltüren.

Sie geben einen 4,5 m³ großen Laderaum frei, in Relation zum Wagenformat mit 4,8 m Länge nicht gerade üppig. Wer mehr Platz benötigt greift zum langen Radstand. Macht 5,4 m³ Volumen auf 5,2 m Gesamtlänge. Ein Hochdach als Erwei-

Klassiker mit neuem Blick: Der Toyota Hiace trägt ein neues Gesicht. Hinter der Fassade stecken aufgefrischte Dieselmotoren.





Die Karosserie des Hiace ist seit Jahren unverändert. Er ist in zwei Radständen lieferbar, ein Hochdach gibt es nicht.

terung ist nicht zu bekommen, mit exakt zwei Meter Höhe passt der Toyota mit ein wenig Optimismus in Garage, Parkhaus oder Waschanlage. Gewicht spielt dagegen keine Rolle: Je nach Ausführung

schleppt der Kastenwagen zwischen 900 und 1.200 kg Ladung, das ist sehr anständig. Aufgrund einer Ladekante von nur 560 mm Höhe fällt das Rein und Raus nicht sehr schwer. Drinnen wartet eine Handvoll klappbarer Zurrösen auf die Fracht.

Eine irgendwie geartete Abtrennung zwischen Laderaum und Fahrerhaus gibt es in Serie nicht, erst zusammen mit einem so genannten Komfortpaket schützt eine Trennwand Fahrer und Beifahrer vor nach vorn purzelnder Fracht. Zu diesem Paket zählen auch elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, elektrisch verstellbare Außenspiegel – Toyota spart Varianten. Und an der Serienausrüstung.

Ohnehin ist die Ausstattung zwiespältig. Der Airbag für den Beifahrer ist in Kastenwagen selten, hier jedoch Standard. Der Beckengurt auf dem mittleren Platz in der Kabine dagegen nicht zeit-

gemäß. An Ablagen herrscht Mangelware: Ein größeres Türfach im Kastenwagen auf der Fahrerseite, ein Handschuhfach in der Mittelkonsole, eine kleine Dachgalerie, das war's auch schon. Im feineren Bus namens Hiace GL gibt's vorn in der Mitte einen Klapptisch, wahlweise auch für den Kombi zu haben. Da kann man Getränke unterbringen und irgendwie sieht er so aus, als sei er gemacht für die Pappschachtel mit Hamburgern oder die Dose fürs Pausenbrot. Der Kastenwagen braucht so etwas nicht, sein Tisch klappt aus der Rückenlehne des inneren Beifahrersitzes aus.

Qualität klingt einfach anders. Beim Einsteigen fällt die Tür blechern ins Schloss, Qualität hört sich anders an. Die Kunststoffe als Verkleidungen im Fahrerhaus sind das, was man freundlich als pflegeleicht bezeichnet: sehr glatt, sehr einfach, ein wenig trist. Kräftig gebaute Mitteleuropäer spüren durchs dünne Polster den Sitzrahmen. Und trotz zweifacher Höhenverstellung des Gestühls und einem justierbaren Lenkrad findet sich keine pas-



Der Frachtraum ist schlank, die Ladekante liegt trotz Hinterradantrieb niedrig. Eine Trennwand gibt es nur zusammen mit einem Komfortpaket.

TECHNISCHE DATEN

Toyota Hiace

Maße und Gewichte

Länge 4.795 mm; Breite 1.800 mm; Höhe 2.000 mm; Radstand 3.085/3.430 mm; Laderaum Länge/Breite/Höhe 2.555/1.445/1.420 mm; Leergewicht/Nutzlast/zul. Gesamtgewicht 1.740/1.060/2.800 kg

Antriebsstrang

Motor: Vierzylinder-Dieselmotor, Common-Rail-Direkteinspritzung, Hubraum 2,5 l, Leistung 70 kW (95 PS) bei 3.600/min, Drehmoment 230 Nm bei 1.400-2.600/min.

Antrieb: Hinterradantrieb, manuelles Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung.

Fahrwerk

Achsen: vorne Einzelradaufhängung, Drehstabfedern, hinten Schräglenkerachse, Schraubenfedern.

Bremsen: Vorne Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, ABS.

Reifen/Räder: Reifen 195/70 R 15.

Wartung/Service/Preis: Wartung: Ölwechsel-Intervall 30.000 km. Service: jährlich/15.000 km

Preis:ab 18.600,- Euro*

*Preis ohne Mehrwertsteuer



Der Dieselmotor beschleunigt den Japaner in 22,4 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 147 km/h. (oben) Schlichte Materialanmutung, die Bedienung einschließlich Knüppelschaltung entspricht früheren Zeiten. Es fehlt an Ablagen, die Sitzposition ist gewöhnungsbedürftig. (unten)

sende Position, man sitzt merkwürdig flach hinter dem Steuer, lange Fahrer rahmen es mit ihren Knien ein. Wie in manch anderen Transportern hat der Doppelbeifahrersitz des Kastenwagens eher Alibifunktion, der innere Platz ist mehr Ablage denn zumutbarer Sitz. Es geht ein wenig eng zu an Bord, 1,80 m Außenbreite sind schön schlank für die Fahrt im Stadtverkehr, doch innen nicht sehr üppig.

Guter Motor – einfache Technik. Den Antrieb übernimmt ein längs eingebauter Vierzylinder mit 2,5 l Hubraum. In der Basisausgabe leistet er 70 kW (95 PS), die Variante mit dem anspruchsvollen Namenszusatz „High Version“ bringt es auf 86 kW (117 PS). Der Diesel entpuppt sich als überraschend kerniger Bursche, man mag ihm die anderswo eher sanfte Common-Rail-Einspritzung kaum abnehmen. Aber er packt fest zu: Nach ersten Fahrindrücken geht's flott voran, unterstützt von recht kurzen Übersetzungen. Fünf Gänge müssen ausreichen, geschaltet wird per Knüppel zwischen den Sitze – so etwas gibt's tatsächlich noch. Der Antrieb erfolgt auf die Hinterräder.

Aus diesem Standardantrieb hat Toyota mit überschaubarem Aufwand einen Allradler entwickelt. Basis ist eine Viskokupplung, ein ebenso simples wie effektives Ding als Traktionshilfe. Netto kostet der 4x4 günstige 2.900 Euro mehr, ein-

schließlich Schiebetür links und Komfortpaket. Der Hiace verwandelt sich auf diese Weise nicht in einen Geländewagen, aber er entrinnt der Baustelle, zieht tapfer durch den Winter.

Ob mit oder ohne Allrad: Zwar tritt der Toyota recht rau und blechern auf, doch auf der Straße benimmt er sich gesittet. Verantwortlich dafür zeichnet eine Schräglenker-Hinterachse mit Schraubenfedern, die hätte man dem schlichten Transporter nicht zugetraut. Denn ein wenig Schminke macht keinen neuen Transporter, der Hiace stammt spürbar aus einer anderen Ära. Von heute ist allerdings sein Preis: Netto 18.600 Euro für das Ein-

stiegsmodell sind nicht so billig, um damit Furore zu machen. Einem VW oder Mercedes kann er ohnehin keine Angst einjagen, die neue Generation von Citroen, Fiat und Peugeot ist moderner und kontert den Japaner mit Variantenreichtum und besserer Ausstattung aus.

Der Preis macht's also nicht, besondere technische Lösungen sind Fehlanzeige. Also muss es weiterhin der Händler von nebenan richten. Die Vorhersage ist deshalb nicht verwegen: Es wird weiterhin still bleiben um den Hiace von Toyota. Er bleibt der auffällig unauffällige Transporter.

RANDOLF UNRUH

