



Neues Gesicht in der Transportermenge:
Der Toyota Proace entstammt der noch jungen
Transporterehe mit Peugeot/Citroën.



Kasten mit Komfort

Nur Transporterkenner erinnern sich noch an die großen Zeiten des Hiace. Sein Urenkel schlägt sich tapfer – und zeigt nicht zufällig einen gewissen französischen Charme sowie erstaunlich viel Komfort.

Waren das Zeiten: Vor rund drei Jahrzehnten mischte Toyota mit dem Hiace die europäische Transporterszene auf. Typisch japanische Konstruktionen basierten seinerzeit auf platzsparenden Untersitzmotoren und Hinterradantrieb. Sie lehrten VW Transporter und Kollegen das Fürchten. Dann wurde es stiller um die Vans aus Fernost, jetzt kommen sie aus Europa: Fiat hatte sich aus dem Gemeinschaftsprojekt Sevel Nord mit Peugeot und Citroën für mittlere Transporter verabschiedet. In die Bresche gesprungen ist Toyota, nicht als Anteilseigner, aber als Abnehmer und Entwicklungspartner. Also fährt hier ein sehr europäischer Toyota vor, der sich von seinen französischen Kollegen nur durch die Frontpartie mit dem zurzeit typischen Toyota-Schlund unterscheidet, beim Proace vergleichsweise dezent ausgeführt.

Die gefällig-glatte Karosserie mit sehr schräger Windschutzscheibe wirkt überraschend zierlich, obwohl sie in der mittleren Ausführung mit knapp 5 m Länge sowie jeweils fast 2 m Breite und Höhe dem Klassenstandard entspricht. Mit wem sich der Proace wie seine Urahnen anlegen will, wird ebenso angesichts der angespitzten Scheinwerfer deutlich: Zusammen mit seinen französischen Kumpanen hat er es auf einen norddeutschen Transporter abgesehen. Und wenn dabei noch ein Transporter aus dem Süden und einer aus dem Westen ins Visier geraten, nichts dagegen.

Zur kompakten Optik gesellt sich ein niedriges Gewicht: Einschließlich vollwertigem Reserverad, Holzboden im Laderaum, großen 17-Zoll-Rädern und einer gehobenen Ausstattung brachte der vollgetankte Testwagen lediglich 1.820 Kilo auf die Waage. Da kann der Toyota gu-

ten Gewissens mit 2,66 t zGG antreten. Wer sehr Schweres zu schleppen hat, findet stämmigere Ausführungen im Programm.

Der Frachtraum

Obacht verlangt der Blick auf den Frachtraum. Das beginnt bei der recht schmalen Schiebetür und geht mit einer knappen Ladelänge weiter. Zwar klingt die Werksangabe von 2,5 m günstig. Doch Toyota erreicht sie erst durch eine Ausbuchtung unten in der Trennwand Richtung Fahrerkabine, man kennt den Dreh vom Mercedes Vito. Auf halber Höhe ist der Laderaum gut 30 cm kürzer. Die versprochenen drei Paletten passen zwar hinein, aber nur zwei davon beladen. Das wiederum klappt dank viel Platz zwischen den Radkästen und stabilen Zurrösen gut. Offen bleibt der Wunsch nach einer hellen und stromsparenden LED-Beleuchtung. Andere Tricks hat der Proace drauf: Abdeckung unten rechts im Laderaum herausnehmen, schon können Gegenstände nach vorn durchgeladen werden. Wer den Beifahrersitz mit einem Griff hochschwenkt, gewinnt rechts sogar den Fußraum hinzu. Ein Netz sichert die Zusatzfracht. Macht insgesamt rund 3,6 m maximale Länge, das Gesamtvolumen wächst damit von 5,3 auf 5,8 m³.

Aus Sicht des Fahrers kostet die trickreiche Verlängerung indes die gewohnte große Sitztruhe, es bleibt nur ein sehr knappes Fach unter dem mittleren Sitz übrig. Auch finden sich im Cockpit zwar viele kleine offene Ablagen und mächtige Türfächer, aber wohin mit Laptop, Ordner oder weiteren größeren Gebinden? Anderes ist geschickt gelöst, so warten die Steckdosen gleich neben passenden Fächern für elektronisches Gerät. Und verarbeitet ist alles zusammen tadellos.

Das Cockpit

Aber das Cockpit ist eher knapp geschnitten. Langbeiner würden den Fahrersitz gerne eine Raste weiter nach hinten schieben. Und zu dritt wird's arg kuschelig. Überdies steht die wuchtige Konsole des tief angesetzten Schalthebels dem Durchgang von links nach rechts im Weg. Arg klein geraten sind ebenfalls die Außenspiegel. Weitwinkelgläser fehlen, Spurwechsel und Rangieren bereiten wenig Vergnügen. Da überdies die A-Säulen unten sehr breit auslaufen und den Blick beim Abbiegen stören, ist das Thema Sicht kein Ruhmesblatt.

Viel besser sieht's bei Sitzposition und Bedienung aus. Die Polsterung der Bestuhlung ist zwar schwammig, doch in der Ausführung mit Lordosenstütze passt die Form. Und dann: Zweifache Lenkradverstellung, übersichtliche Instrumente einschließlich Bordrechner, zur



Der neue Proace macht aus jeder Perspektive eine gute Figur. Hoch angesetzte Heckfenster.



Begrüßung ein Hinweis auf den Ölstand, das hat man gern. Auch drumherum gibt der Toyota keine Rätsel auf. Einzig die unübersichtliche Zusatzhebele für Tempomat (links) und Telefon (rechts) irritiert.

Das Fahrverhalten

Einmal unterwegs, punktet der Toyota mit seinem Fahrverhalten. Leer federt er in klassischer französischer Tradition ungewöhnlich komfor-

Unter Beladung geht die Hinterachse tief in die Knie, drei Paletten passen theoretisch rein, doch tatsächlich nur zwei beladene Ladungsträger.

Einfache und saubere Lösung per Tastendruck zur Erweiterung der Heckflügeltüren auf 180 Grad.

Sechs stabile und groß dimensionierte Zurrösen zur Ladungssicherung.



Freundlich gestaltetes und gut verarbeitetes, aber etwas knapp geschnittenes Fahrerhaus.



Toyota Proace – das Programm

Der Proace fährt wie seine Kollegen von Peugeot und Citroën in gleich drei Längen vor. Mit der 4,6 m kurzen Kompakt-Ausführung schließt das Trio das Delta zwischen Lieferwagen und Transportern und knüpft an ein klassisches Transportermaß früherer Jahre an. Ein Hochdach ist für keine der Ausführungen lieferbar. Toyota bietet mit Kastenwagen, Kastenwagen verglast, Kasten-Doppelkabine sowie Kombi ein klassenübliches Programm. Darüber hinaus gibt es den Proace als Plattform-Fahrgestell mit der Bodengruppe des Kastenwagens – eine französische Spezialität. Mit dem Proace Verso in drei Längen und ebenso vielen Ausstattungsvarianten deckt Toyota das Segment der Vans ab. Obacht bei der Auswahl: Bei der exakten Zuordnung von zulässigen Gesamtgewichten, Längen und Motoren kann man sich in den Unterlagen verheddern, auch mit anderen Daten tut sich Toyota schwer. Im Zweifelsfall muss man sich an der Quelle bedienen, helfen innerhalb der Transporterkooperation die Unterlagen der französischen Kollegen.



Übersichtliche und komplette Instrumentierung, aber der Bordcomputer mogelt beim Verbrauch.

tabel, ebenso verträgt das Fahrwerk deftige Beladung. Dass er bei vollem Gewicht hinten tief einsackt und etwas weich in den Knien wirkt, kann irritieren, ist aber nicht unsicher. Der Proace erreicht erstaunliche Kurvengeschwindigkeiten, auf normaler Fahrbahn ist er kaum in den Regelbereich des ESP zu bringen. Glänzt er doch mit einer aufwändigen, schraubengefederten Schräglenker-Hinterachse. Einzige leichte Poltergeräusche des Fahrwerks und die etwas gefühllose Lenkung stören das Bild. Dazu streckt der vergleichsweise lange Radstand den Wendekreis. Beim Rangieren gefährdet ist auch ein Zusatzteil: Knapp 2 m Höhe und drüber eine Dachantenne, das passt nicht zusammen. Anderes ist besser geschützt: Stoßleisten bewahren die Flanken vor Schrammen, der wuchtige Stoßfänger vorn steckt Rempelleien weg.

Abtrennung raus, Beifahrersitz hoch – fertig ist eine Verlängerung des Frachtraums um gut einen Meter.

Riesige Türfächer im Untergeschoss und jede Menge offener Ablagen für Kleinkram.

Über ihm ragt hoch die Knubbelnase des Proace auf. Sie ist nachgiebig, das schützt Fußgänger bei Unfällen. Dahinter steckt tief verborgen der Motor. Kommt in den gewichtigeren Ausgaben ein Zweiliter-Vierzylinder zum Einsatz, so richtet es beim leichten Proace ein kompakter 1,6-Liter, hier in der Variante mit 85 kW (116 PS). Das ist aufgrund der Versicherungseinstufung zwar etwas ungeschickt, doch der Diesel überzeugt. Er arbeitet außergewöhnlich leise und lauf ruhig, kennt weder Vibrationen noch Dröhnen – ein weiteres Komfortmerkmal. Die Fahrleistungen sind prächtig, auch weil das maximale Drehmoment mit 300 Nm beachtlich hoch liegt und die Gesamtübersetzung mit 2.000 Touren bei Tempo 100 im sechsten Gang des knorpelig schaltenden Getriebes nicht zu lang gewählt wurde. Sackt die Maschine deutlich unter 1.500 Touren, hat sie zwar kaum etwas zuzusetzen, darüber aber arbeitet sie lebendig und dreht bei Bedarf bis in ungewohnte Drehzahlhöhen von 5.000 Touren.

Auch der Verbrauch liegt sehr günstig, wenn auch nicht so niedrig, wie es Normwerte und der

Technische Daten: Toyota Proace

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.959 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.920/2.204 mm
Höhe gesamt	1.895 mm
Radstand	3.275 mm
Wendekreis	12,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	935/1.241 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.282/1.220 mm
Laderaum über Fahrbahn	566 mm
Laderaum (L/B/H)	2.512/1.628/1.397 mm
Breite zw. den Radk	ästen 1.258 mm
Ladevolumen	5,3 m³
Leergewicht Testwagen	1.820 kg
Nutzlast	840 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.660 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.500/1.500 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	1.800 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.060 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Aufladung mit Abgas-Turbolader, variable Turbinengeometrie. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 75,0/88,3 mm, Hubraum 1.560 cm³. Leistung 85 kW (115 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 300 Nm bei 1.750/min. SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 3,73/1,95/1,19/ 0,84/0,67/0,55, R-Gang 3,71, Übersetzung Antriebsachse 4,47. Antrieb auf die Vorderachse.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern. Reifen 215/60 R 17 C auf Rädern 7 J x 17. Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten

Scheibenbremsen, ESP mit ABS, elektronischer Differenzialsperrung EDS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 170 A.

Füllmengen

Tankinhalt Diesel:	69 l
Tankinhalt Adblue:	22,5 l
Motoröl inkl. Filter	5,6 l

Wartung/Garantie

Wartung: 40.000 km oder zwei Jahre.

Garantie: drei Jahre Werksgarantie alt. 100.000 km, drei Jahre Lackgarantie, sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Toyota Proace Kastenwagen, Länge L1, 85 kW (116 PS) Euro 6, 21.900 Euro (ohne MwSt.).

Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h	4,5 s
0–80 km/h	9,3 s
0–100 km/h	13,6 s

Elastizität:

60–80 km/h IV/V	3,8/5,1 s
60–100 km/h IV/V	8,3/10,5 s
80–120 km/h VI 1	5,8 s
Höchstgeschwindigkeit 1	60 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h 53/63/64/66 db(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch	
Stadt/Überland/Kombiniert	5,6/5,0/5,2 l/100 km
CO ₂ -Emissionen kombiniert	137 g/km
Teststrecke beladen	8,4 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,1–13,9 l/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

⊕ Gute Verarbeitung, angemessene Materialqualität, sehr niedrige Innengeräusche, übersichtliche Bedienung, zahlreiche Ablagen für Kleinteile.

⊖ Platzangebot knapp, Außenspiegel verbesserungsbedürftig, keine großen Ablagen außer Türfächern.

Antrieb

⊕ Motor lebendig und durchzugsstark, gelungene Getriebeabstufung.

⊖ Knorpelige Schaltung, matte Kraftentfaltung bei sehr niedrigen Drehzahlen.

Fahrwerk/Sicherheit

⊕ Sehr sicheres Fahrwerk, leer hervorragender, sonst guter Fahrkomfort.

⊖ Heck sackt bei voller Beladung tief ein, Lenkung mit wenig Fahrbahnkontakt, leichtes Fahrwerkspoltern, spät einsetzendes ESP.

Laderaum

⊕ Gute Nutzlast als 2,66-Tonner, stabile Zurrösen, Raffinessen wie Verlängerung bis unter Beifahrersitz und in den Fußraum.

⊖ Nutzlast in dieser Konfiguration eingeschränkt, schmale Schiebetür, keine LED-Beleuchtung, die versprochenen drei Europaletten passen nur theoretisch.

Kosten

⊕ Listenpreis günstig, sehr niedriger Kraftstoffverbrauch, angemessene Wartungsintervalle.

⊖ Versicherungsklasse mit 85 kW (116 PS) unglücklich, Langzeit-Wertstabilität noch unklar.

ebenfalls optimistische Bordcomputer vorgaukeln. Über die anspruchsvolle Teststrecke mit Vollgasanteil rollte der beladene Toyota mit 7,7 l/100 km. Mit Einzelwerten zwischen 6,4 und 10,9 l/100 km schnitt er ausgesprochen gut ab. Hinzu kommt ein Zuschlag Adblue, im Testbetrieb nicht messbar. Zusammen mit dem großen Dieseltank und einem üppigen Adblue-Vorrat von 22,5 l erzielt der Toyota enorme Reichweiten. Und da auch Wartungsintervalle von 40.000 km oder zwei Jahre angemessen ausfallen, spricht vieles für seine Wirtschaftlichkeit.

Die Transporterszene wird der neue Proace trotzdem nicht durchschütteln wie vor Jahrzehnten sein Urahn – zu dicht gestaffelt ist inzwischen das Angebot in seiner Klasse. Und zu ähnlich, einschließlich der baugleichen französischen Kollegen. Vor gut drei Jahrzehnten war das ganz anders. Aber der Hiace von gestern und der Proace von heute haben außer dem Nachnamen Toyota nichts mehr miteinander gemein. Angesichts der Eigenschaften des aktuellen Modells ist dies auch gut so.

Randolf Unruh

Zweifache Lenkradverstellung, übersichtliche Instrumente mit Bordrechner, ein Hinweis auf den Ölstand, das hat man gern.