



Je nach Betrachtung der erste von vielen neuen Lieferwagen dieses Jahres oder der Nachzügler aus der Kooperation mit der PSA-Gruppe.



# Im Jahr der Zwerge

Bei den Kleinen überschlagen sich die Neuheiten. Jetzt baut Toyota seine Transporterpalette mit dem Lieferwagen Proace City aus. Er ist zwar neu, aber trotzdem ein guter Bekannter.

**W**ir leben im Jahr der Zwerge. Rundum sprießen neue Lieferwagen. Schon im Frühjahr machen VW und Renault auf die kommende neue Herbstmode aufmerksam, von ihr werden auch Mercedes und Nissan profitieren. Deutlich früher ist Toyota dran. Kein Wunder, denn die japanische Marke fährt bei den leichten Nutzfahrzeugen im Verbund mit Citroen, Opel und Peugeot. Das macht den neuen Proace City nicht langweiliger.

Im Gegenteil: Als Spätzügler des Quartetts startet er ausgereift. Auch hat sich Toyota Zugaben einfallen lassen, etwa eine serienmäßige Dreijahres-Garantie

oder eine sehr anständige Ausstattung zu einem moderaten Listenpreis von netto 16.500 Euro beim Einstiegsmodell. Dazu gibt es über die eigene Organisation günstige Versicherungsprämien und ein „Meister-Leasingmodell“ ohne Anzahlung einschließlich der Wartung.

## Die Fähigkeit als Problemlöser

Doch vor den Konditionen steht zunächst die Fähigkeit als Problemlöser im Job im Mittelpunkt. Hier legt der Proace City einiges in die Waagschale. So tritt er in zwei Radständen und mit 4,4 m sowie 4,75 m Länge recht kompakt an. Mit

1,90 m Breite ist die Karosserie ein wenig pummelig, da kann's unterwegs auch mal eng werden. Der Vorteil: Wenn der Staplerfahrer die Europalette mit Augenmaß quer durch das 1,24 m breite Heckportal gezirkelt hat, dann passt sie auch zwischen den Radkästen hindurch, sie stehen 1,23 m auseinander.

Toyota trumpft dazu mit dem Argument auf, dass deshalb schon in die Kurzausgabe zwei Paletten passen. Das ist mathematisch richtig, in der Realität eher eine Ausnahme und passt auch nur bei maximal halbhoher Beladung. Zumal die seitliche Schiebetür lieferwa-



Der Proace City macht aus jedem Blickwinkel eine gute Figur.



Wenn der Staplerfahrer Augenmaß beweist, zirkelt er eine Europalette quer zwischen den Radkästen hindurch.

gentypisch eher knapp bemessen ist und in der Längsausgabe nicht mitwächst. Da war jemand zu knausrig. Ebenso bei der etwas fummeligen Hecktürenerweiterung von 90° auf 180°, eine Übernahme von den Vorgängermodellen der Kooperationspartner.

### Starker Lademeister

Weiter vorn ist Toyota spendabel. Bereits in der Grundausrüstung „Duty“ bringt der Proace City elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und ein Radio mit. Beim Erwerb noch die Schiebetür ordern, einsteigen und losfahren, bis zu 650 kg Fracht einladen. Der besser ausgestattete „Duty Comfort“ kann, entsprechende Motorisierung vorausgesetzt, bis zu einer Tonne tragen und erhält als Mitgift neben vielen anderen Details eine Klimaanlage, die Traktionsregelung „Traction Select“ per Drehschalter, den Geschwindigkeitsregler sowie einen Beifahrer-Doppelsitz

und die Lademöglichkeit „Smart Cargo“.

Sie hat es in sich: Der rechte Teil des Beifahrerplatzes wird mit nur einem Handgriff eingeebnet, dann etwas umständlich ein Ausschnitt der Trennwand geöffnet, fertig ist eine große Durchreiche. Mit ihr wächst die Ladelänge beim kurzen Toyota von 1,82 auf 3,09 m und

## Was gibt's, was kommt?

Kein neuer Lieferwagen ohne Frage nach einer E-Variante. Beim neuen Toyota müssen sich Interessenten jedoch gedulden. Zwar wird der Proace City elektrisiert, aber nicht mehr in diesem Jahr. Verzichten will Toyota auf einen 4x4 – wer den Allradler mit Umbau des französischen Spezialist Dangel sucht, der landet bei den Modellen der Kooperationspartner in der PSA-Gruppe. Reichhaltig ist dagegen von Beginn an das werksseitig angebotene Zubehör. Es umfasst zum Beispiel Schutzgitter für die Fenster der Heckflügeltüren, Sicherheitsschlösser für den Laderaum, Böden aus Holz oder Kunststoff, entsprechende Verkleidungen der Seitenwände und Radkästen (Vorsicht: Durchladebreite), Trägersysteme und die Anhängerkupplung. So ergänzt der Proace City perfekt das Angebot des kompakten Transporters Toyota Proace, er stammt ebenfalls von Kooperationspartner PSA. Zu den Konstanten bei Toyota gehört seit Urzeiten der Pick-up Hilux. Fehlt also nur noch ein Großtransporter rund um 3,5 t, sinnvollerweise ebenfalls von der PSA-Gruppe. Toyota hält sich bei diesem Thema bedeckt. Kenner wissen außerdem um fehlende Produktionskapazität für Ducato, Jumper und Boxer. Das aber wird sich im kommenden Jahr mit der Umwidmung eines polnischen Opel-Werks ändern. In der Folge könnte auch die Zeit eines Riesen-Proace anbrechen.

in der langen Variante von 2,17 auf 3,44 m. Damit steigt gleichzeitig das Ladevolumen von 3,3 auf 3,8 m<sup>3</sup> respektive von 3,9 auf 4,3 m<sup>3</sup>. Wer noch mehr Variationsmöglichkeiten sucht, greift zum langen Kastenwagen als Doka mit Gittertrennwand: Er wartet mit geradezu faszinierenden Fall- und Klappmöglichkeiten auf

**GLOBAL-Systembau**  
GEWERBHALLEN

**INDUSTRIE- UND HALLENBAU**



Individuelle Hallen für: Hallenbau, Industriebau, Verwaltungsbau, Gewerbebau

Professioneller Hallenbau von der Planung bis zur Fertigstellung

Global-Systembau  
Hüttenstraße 1  
93142 Maxhütte-Haidhof

☎ 09471 / 60 51 91  
📞 09471 / 60 51 92

global-systembau@t-online.de  
www.global-systembau.de



Geräumiger Fahrerplatz mit einer Vielzahl von Ablagen, aber rundum etwas düster geraten.

und entpuppt sich als Alleskönner beim Transport von Menschen und Material.

### Innere Werte, gute Helfer und Spiegel

Reichlich Platz bleibt jeweils vorne links für den Steuermann, selbst mit Trennwand. Weiter Verstellbereich des Sitzes, viel Ellenbogenfreiheit, gut so. Drumherum schluckt eine Fülle von Ablagen selbst einen üppigen automobilen Haushalt. Das Lenkrad ist zweifach verstellbar, die Instrumente dahinter sind klar ablesbar, und die Feststellbremse arbeitet je nach Modell elektronisch, das spart Platz. Ergebnis ist ein praktisches Arbeitsumfeld, das die etwas düstere Atmosphäre und die groben Kunststoffe fast vergessen lässt.

Unterwegs weniger angenehm: Die Außenspiegel taugen wenig, denn ihnen fehlen Weitwinkelgläser. Vor allem der Spurwechsel nach rechts gerät fast zum Glücksspiel. Und da die A-Säulen nach unten breit auslaufen und eine Blende die Seitenfenster verkleinert, fühlt sich der Fahrer ein wenig eingemauert. Toyota hilft mit Assistenzsystemen, etwa einer Kamera rechts oder Rückfahrkameras mit weitem Blickwinkel und Umschaltung auf das Nahfeld.

Überhaupt unterstützen auf Wunsch Helfer den Fahrer gleich in Mannschafts-



Mit nur einem Griff macht sich der Beifahrersitz klein und der Laderaum wächst deutlich. In der Mitte bleibt ein Notsitz.

stärke. Da wären neben den gewohnten Abstandssensoren vorn und hinten auch seitliche Warner vor feindlichen Pfosten und Pollern sowie ein Totwinkelwarner, eine rückwärtige Kamera mit Bild während der Fahrt.

Ein Notbremsassistent fehlt allerdings in der Auflistung. Besonders pfiffig ist der Load Indicator: Er gibt Alarm, sofern Überladung droht. Falls in der Folge überschüssige Fracht in den Anhänger wandert: Toyota nennt bis zu 1,5 t gebremste Anhängelast. Doch hier empfiehlt sich ein Blick in die Fahrzeugpapiere, denn die meisten Varianten dürfen nur rund eine Tonne ziehen. Erst die stärkste Dieselausführung schleppt das Maximalgewicht.

## Motorisierung und Fahrwerk

Die Motorauswahl ist reichlich bemessen. Da wäre ein kleiner Dreizylinder-Benziner mit 1,2 l Hubraum und 81 kW. Alternative ist ein kompakter Diesel mit 1,5 l und 55 kW, 75 kW und ebenfalls 96 kW. Etwas kompliziert ist die Verteilung der Getriebe: Fünf Gänge müssen bei den beiden schwächeren Dieselmotoren genügen. Der Benziner verfügt über ein Sechsgang-Schaltgetriebe, ebenso der stärkste Diesel. Ihn gibt es auf Wunsch mit einer Achtgang-Wandlerautomatik.

Für einen ersten Probegalopp standen die beiden kräftigeren Diesel zur Verfügung. Beide arbeiten recht laufruhig und

ANZEIGE

**NEU** **STARK Mobile Waschanlage**  
 Neu: Selbstfahrend mit Wassertank  
 Batterie • Benzin • Diesel • Strom  
 Altgeräterücknahme  
 Vorführgeräte/  
 Leasing 99 Reinigungsgeräte  
 Tel.: 07967 328 · www.st-ark.de

komfortabel. Die Maschine mit 75 kW überzeugt durch Elastizität, allerdings fehlte dem taufrischen Aggregat das Temperament. Deutlich vehementer geht das Top-Aggregat mit 96 kW zur Sache. Indes will die Maschine dafür stets bei Laune, spricht auf Touren gehalten werden. Bei Niedrig-Drehzahlen plumpst sie in ein Turboloch, aus dem sie nur mühsam emporklettert. Vor allem die Schaltung des Sechsganggetriebes entpuppte sich als knorpelig, das kennt man bereits von den Kollegen der anderen Marken.

Deutliche Unterschiede machen sich beim Fahrwerk der beiden Größen bemerkbar. Der lange Toyota fährt sich selbst leer verblüffend komfortabel, er filtert Unebenheiten souverän, verhält sich ganz untypisch sanft für diese Liga. Nachteil ist eine gewisse Sperrigkeit aufgrund des großen Radstands. Viel handlicher wirkt die kompakte Ausführung, allerdings gibt sie Unebenheiten deutlicher an die Insassen weiter – verzichtet jedoch auf übertriebene Härte.

Und so entpuppt sich der Toyota als ausgesprochen praktischer und zeitgemäßer Mitarbeiter. Ja, es gibt ihn nahezu identisch auch anderswo. Aber wenn der Händler passt und auch das Angebot, dann darf's im Jahr der Zwerge gern ein Toyota sein.

**Randolf Unruh**