

Die Rückkehr der Großen

Toyota-Transporter | Mit dem Proace, dem ersten Ergebnis der Kooperation mit dem PSA-Konzern, knüpfen die Japaner an der Hiace-Tradition an und wagen den erneuten Einstieg in die Nutzfahrzeugwelt.

— Seit dem 14. September hat Toyota mit dem Proace wieder einen Transporter im Angebot, wahlweise in zwei Längen (L1: 4.813 mm/L2: 5.143 mm). Mit größerem Radstand – 3.122 statt 3.000 Millimeter – lässt sich der Kastenwagen geschlossen oder verglast ordern, auch ein Hochdach sowie eine Doppelkabine gehören in der langen Variante zum Angebot, das damit insgesamt fünf Karosserieversionen umfasst.

Konzernübergreifende DNA | Unbekannt ist der Transporter-Neuling, der nach knapp zweijähriger Pause in die Fußstapfen des Hiace tritt, allerdings nicht: Es handelt sich um das baugleiche Toyota-Pendant zum Citroën Jumpy und Peugeot Expert, das aus der Kooperation der Japaner mit PSA entstanden ist.

Der in Frankreich produzierte Proace kann 3,6 bis 7 Kubikmeter verstauen, wobei die Beladung bei nach oben geöffneter Heckklappe angesichts der Ladekante von 535 Millimetern problemlos gelingt. Alternativ lassen sich wahlweise geschlossene oder verglaste Flügelhecktüren beladungsfreundlich bis zu 180 Grad weit öffnen. Seitlich bietet der Proace serienmäßig auf der Beifahrer- und optional zusätzlich auf der Fahrerseite eine Schiebetür, die Trennwand zwischen Laderaum und Fahrerkabine können Fuhrparkleiter mit oder ohne Fenster ordern.

Diesel-Portfolio | Das Motorenangebot des Proace beginnt je nach Karosserie bei dem 1,6-Liter-Motor (90 PS) mit Fünfgangschalter, der im Schnitt 6,7 Liter benötigt (177 g/km CO₂) und der sich auf der Straße bei



Foto: Toyota



Praktisch | Die 180-Grad-öffnenden Flügeltüren



Übersichtlich | Das nutzwertorientierte Cockpit

der ersten Testfahrt als etwas schwach auf der Brust erweist. Abhilfe schafft hier der Umstieg in den Proace mit 2,0-Liter-Aggregat, ebenfalls vom Typ Selbstzünder, das mit Sechsgang-Schalter in der 128-PS-Variante 0,3 Liter weniger als der Einstiegsdiesel verbraucht und zudem dank größerem Drehmoment antrittsstärker und dynamischer agiert.

Mit 163 PS als höchste Leistungsstufe steht derselbe Verbrauchswert im Datenblatt wie beim 128-PS-Motor. Den Top-Diesel offeriert Toyota zudem mit Sechsstufen-Automatikgetriebe, was den Verbrauch von 6,4 auf 7,2 Liter erhöht (189 statt 168 g/km CO₂).

Seine Zugehörigkeit zum Nutzfahrzeugsegment vergisst man am Proace-Steuer leicht: Bequem lässt sich der Transporter in die Kurven lenken und auch sonst Pkw-ähnlich manövrieren. Fahrersitz und serienmäßige Doppelbeifahrersitzbank erweisen sich als komfortabel genug, auch in Reihe zwei der Doppelkabine haben Passagiere ausreichend Platz. Vom Cockpit aus hat man die schlichten

Rundinstrumente gut im Blick, der Schalthebel befindet sich am Armaturenbrett.

Arbeitstier | Als Partner für Fahrzeugeinrichtungen hat sich Toyota für Würth entschieden, wobei ein Ein-Rechnungsgeschäft geplant ist. Die Starter- und Professional-Lines der Baden-Württemberger reichen preislich von 870 bis 1.855 Euro.

Die in der Testfahrt eingebauten Lagerregale zeugen akustisch von der harten Federung des Proace. Insgesamt können bis zu 1,2 Tonnen zugeladen werden – bei einer Anhängelast von bis zu zwei Tonnen.

Toyota bietet zum Marktstart seines Transporters zwei Ausstattungs-niveaus an. Immer an Bord sind dabei unter anderem ABS, ESP, Nebelscheinwerfer, Tagfahrlicht und – für die 163-PS-Variante – manuelle Klimaanlage. Mit Proace Life kommen Extras wie eine Geschwindigkeitsregelanlage, Radio/CD/MP3 mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung und USB-Anschluss sowie „Toyota Traction Select“ mit Berganfahrassistent

Proace L1H1 (kurzer Radstand)/1,2 t

1.6 D-4D ab 21.770 Euro
R4/1.560 cm³ | 66 kW/90 PS | 180 Nm bei 1.500 U/min
5-Gang | 145 km/h | 6,7 D | 177 g/km

2.0 D-4D ab 24.000 Euro
R4/1.997 cm³ | 94 kW/128 PS | 320 Nm bei 1.800 U/min
6-Gang | 170 km/h | 6,4 D | 168 g/km

2.0 D-4D¹ ab 26.150 Euro
R4/1.997 cm³ | 120 kW/163 PS | 340 Nm bei 2.000 U/min
6-Gang | 170 km/h | 6,4 D | 168 g/km

Laderaum (L x H): 2.254 x 1.449 mm | Ladekante: 535 mm

4.813 x 1.895 x 1.980 mm | 5,0 m³

Wartung: alle 30.000 km oder jährlich

Ausstattungen: Proace | Proace Life

¹ mit Sechsstufen-Automatik: 7,2 D | 189 g/km | ab 28.250 Euro

Nachgefragt | Michael Heise



Michael Heise | Leiter Vertrieb & Marketing, Toyota Geschäftskunden Service

– **Mit dem Proace kehrt Toyota ins Transportergeschäft zurück. Wie wollen Sie sich gegenüber den Konkurrenten behaupten?**

Im Wesentlichen durch Kundennähe und Serviceorientierung über unser Händlernetz. Aktuell fahren noch zirka 4.000 Toyota Hiace in Deutschland, deren Besitzer mit Toyota und ihrem lokalen Händler zumeist sehr zufrieden sind. Mit dem neuen Proace haben wir jetzt das richtige Produkt, um diesen Kunden für ihren Ersatzbedarf wieder einen Toyota anbieten zu können. Weiterhin werden wir durch Qualifizierungsmaßnahmen einige Toyota Business Center als gezielte Nfz-Spezialisten einsetzen.

– **Bis wann wird die Struktur umgesetzt und wie wird sie aussehen?**

Wir starten in diesem Jahr mit zirka zehn besonders im Nfz-Bereich qualifizierten Händlern – neben allen Händlern, die das Fahrzeug anbieten können. Das soll weiter ausgebaut werden in Richtung 20 bis 30 spezialisierte Nutzfahrzeughändler in Deutschland, die sich durch umfangreiche Serviceversprechen auszeichnen wie 24-Stunden-Hotline, längere Öffnungszeiten in der Werkstatt, entsprechende Teileversorgung, Vorführgewagen, Ersatz-, Auslieferungsfahrzeuge etc. Zudem werden entsprechende Schulungen angeboten, durch die sich die teilnehmenden Business Center auf die speziellen Anforderungen im Nfz-Bereich vorbereiten können.

– **Für 2016 ist der nächste Proace angekündigt, dann wohl mit Kombi und mehr Motoren. Auch das Servicenetz ist dann sicher weiter. Sehen Sie keine Gefahr, dass Kunden mit dem Wechsel abwarten?**

Nein. Der aktuelle Proace steht bereits heute in fünf Karosserievarianten, mit drei leistungsstarken Motoren zur Verfügung und zeichnet sich durch eine umfassende Sicherheits- und Komfortausstattung, wettbewerbsfähige Preise und die Toyota-typische Drei-Jahres-Garantie aus. Damit erfüllt er schon heute den weitaus größten Teil der Kundenerwartungen an dieses Fahrzeugsegment.

– **Wie informieren sich Flottenchefs über den Proace? Planen Sie Aktionen zur Markteinführung?**

Seit Mitte September stellen die Toyota-Händler den neuen Proace mit dem Auris Touring Sports als Produktneuheiten den Kunden vor. Parallel schreiben wir alle derzeitigen 4.000 Hiace-Kunden an und wir setzen Flyer für Gewerbekunden ein. In allen Medien wird für den Proace das spezielle Toyota-Service-Leasing-Angebot kommuniziert. Zudem haben wir eine Kooperation mit der Servicegesellschaft Deutsches Handwerk (SDH) mit Einführungsangeboten für deren Mitglieder.

Foto: Toyota

dazu. Zahlreiche Extras von der Dachgalerie über Heckleitern bis hin zur Anhängenzugvorrichtung stehen ebenfalls optional zur Wahl. Um Schäden minimal zu halten, empfiehlt sich für den Flotteneinsatz die Investition von 250 Euro in die Einparkhilfe hinten.

Ab 21.770 Euro | Preislich startet der Proace bei 21.770 Euro, ausstattungsberiegt errechnen die Japaner damit einen geringen Preisvorteil gegenüber dem Peugeot Expert. Punkten will Toyota beim Proace aber zudem mit dem Service-Leasing-Angebot, das bereits mit dem neuen Auris gestartet ist. Als Beispiel-Leasingrate für einen Proace Kastenwagen L1H1 (Schiebetür, 1,6 D-4D) inklusive Wartung und Verschleiß nennen die Experten der Toyota Kreditbank 299 Euro (vier Jahre/20.000 km p.a.). Als weiterer Pluspunkt für die Flottenbranche dürfte sich die Drei-Jahres-Garantie erweisen.

Proace-Zukunft | Eine Kombivariante sucht man bislang vergeblich im Proace-Portfolio, aber hier wird die Zeit wohl Abhilfe schaffen. Denn 2016 soll eine neue Generation als gemeinsame Entwicklung mit PSA

folgen. Eine Abwartehaltung auf Kundenseite erwartet Michael Heise, Leiter Vertrieb & Marketing, Toyota Geschäftskunden Service, für den nun gestarteten Hiace-Nachfolger bis dahin aber nicht. Er argumentiert: „Der Proace erfüllt schon heute den weitaus größten Teil der Kundenerwartungen an dieses Fahrzeugsegment.“ (s.o.) | *Susanne Löw*

VWN | Neuer Caddy BlueMotion verbraucht nur 4,5 Liter

– Im Rahmen der IAA präsentierten die Niedersachsen Mitte September das neueste Mitglied ihrer Caddy-Familie, das sich durch Rekordwerte in Sachen günstigem Spritverbrauch auszeichnet.

Der Caddy BlueMotion mit dem bekannten 102 PS starken 1,6-Liter-TDI mit Common-Rail-Direkteinspritzung verbraucht in der Nutzfahrzeugvariante nur 4,5 Liter (117 g/km CO₂). Damit unterschreitet der neue VW-Transporter – erhältlich mit kurzem Radstand, als Kastenwagen, Kombi und in den Pkw-Versionen Startline und Trendline – den Caddy 1,6-Liter-TDI mit BlueMotion-Technologie um durchschnittlich 0,5 Liter, den Caddy ohne die Spritstechnologie gar um 1,1 Liter. Die maximale Reichweite des Stadtlieferwagens (Tankinhalt: 60 Liter) gibt VWN mit 1.300 Kilometern an.



Möglich machte die Kraftstoffoptimierung laut offizieller Meldung eine Kombination aerodynamischer und technischer Maßnahmen wie etwa Motor-Start-Stopp-Funktion, Leichtlaufreifen, Bremsenergie-Rückgewinnung, Fahrwerks-Tieferlegung (27 Millimeter) und effiziente Motorsteuerung.

Der Caddy BlueMotion, erkennbar an Details wie einer Plakette am Heck, speziellen Radvollblenden und lackierten Seitenschutzleisten, unterscheidet sich weiterhin durch den serienmäßigen Berganfahrassistenten, Geschwindigkeitsregelanlage und einen exklusiven Sitzbezugsstoff. Der Hersteller ruft für den neuen Caddy BlueMotion Kastenwagen Preise ab 17.720 Euro auf.

Foto: VWN

— Anzeige —

Wir bauen auf...



...und um!



Schoon Fahrzeugbau
www.fahrzeugsysteme.de • Tel. 04944/91696-0
Flottenlösungen • Aufbauten • Pritschen • Kipper • Koffer