



Toyota Proace City Verso L1 1.2 Turbo Team Deutschland

Fünftüriger Hochdachkombi der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Der neue Toyota Proace City Verso komplettiert das Quartett der Hochdachkombis, die auf der PSA-Plattform EMP2 (Efficient Modular Platform 2) basieren. Den Anfang machten der Citroen Berlingo und der Peugeot Rifter (vormals Partner), später präsentierte Opel (gehört inzwischen ebenfalls zu PSA) den Combo Life. Und seit diesem Jahr ist auch Toyota mit dem Proace City erstmals im Segment der Hochdachkombis vertreten. Die Blechteile sind bei allen identisch, lediglich anhand der unterschiedlich gestalteten Frontpartien sind die vier Familienfahrzeuge äußerlich zu unterscheiden. Im Innenraum ist der Toyota dem Citroen hingegen zum Verwechseln ähnlich. Einziges Unterscheidungsmerkmal ist das Toyota-Emblem im Lenkradpralltopf. Die Vorteile des sogenannten Badge-Engineering liegen auf der Hand: Die Hersteller sparen nicht nur Entwicklungskosten, durch die höheren Stückzahlen lassen sich auch Fahrzeugteile günstiger herstellen und einkaufen. Im besten Fall profitiert der Kunde mit einem günstigen Preis davon. Preislich ist der getestete Toyota Proace City in der zweithöchsten Ausstattung Team Deutschland zumindest nicht unattraktiv: Für 26.190 Euro bekommt der Kunde einen modernen Hochdachkombi, der nicht nur mit einem variablen Innenraum und viel Platz für Insassen und Gepäck aufwartet, sondern auch mit einer umfangreichen Sicherheitsausstattung glänzt. Anzukreiden sind dem Toyota der erhöhte Verbrauch des 110-PS-Basisbenziners sowie die billige Materialauswahl im Innenraum. Hier wird deutlich, dass der Transporter Proace City als Basis dient und der Kostendruck im hart umkämpften Segment der Hochdachkombis hoch ist. **Konkurrenten:** u. a. Dacia Dokker, Fiat Doblò Kombi, Ford Tourneo Connect, Mercedes Citan Tourer, Opel Combo Life, Renault Kangoo, VW Caddy.

- +** variabler Innenraum, viel Platz für Insassen und Gepäck, umfangreiche Sicherheitsausstattung, geringe Schadstoffemissionen
- hoher Kraftstoffverbrauch, billige Materialien, weiter Schwenkbereich der Heckklappe, kein Reifenpannenhilfsmittel serienmäßig, nur Halogenscheinwerfer verfügbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,6
AUTOKOSTEN	1,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,2
	Langstrecke	3,1
	Transport	1,0
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest

2,3

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7

Verarbeitung

Der Toyota Proace City Verso ist insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Grundsätzlich zeigt sich die Karosserie ordentlich gefertigt, dennoch fallen kleinere Nachlässigkeiten wie nicht gänzlich akkurate Spaltmaße oder unsauber abgedichtete Falze ebenso negativ auf wie die fehlende Gasdruckfeder an der Motorhaube - leider muss man mit einem primitiven Haltestab

2,8

Alltagstauglichkeit

Der Toyota Proace City Verso schlägt sich im Alltag zufriedenstellend. Die zulässige Zuladung des Testwagens mit 540 kg reicht gut für vier Insassen samt Gepäck, auf der Reling (Serie bei Modell Team Deutschland) dürfen bis zu 100 kg befördert werden. Mit einer Tankfüllung (61 l) kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs rund 855 km weit. Die aufpreispflichtige Anhängerkupplung wartet mit einer Stützlast von 74 kg auf - zwei schwere E-Bikes können also problemlos transportiert werden. Gebremste Anhänger dürfen maximal nur 1.150 kg, ungebremste 720 kg wiegen. Die kürzere Version L1 der beiden Karosserievarianten misst 4,40 m in der Länge, die längere Ausführung L2 stattliche 4,75 m. Auch der Radstand fällt dann mit 2,98 m um 19 cm länger aus. Die Fahrzeugbreite ist mit 2,11 m inklusive der Außenspiegel identisch.

⊕ Praktisch sind die zwei Schiebetüren im Fond (ab Ausstattung Shuttle), die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben.

⊖ Unpraktisch im Alltag ist, dass der Tankdeckel mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden muss. Serienmäßig hat der

2,8

Licht und Sicht

Der Toyota Proace City Verso schneidet im Sichtkapitel zufriedenstellend ab. Das vordere Ende lässt sich nur erahnen. Dies liegt am langen Armaturenbrett und daran, dass sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht - immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen ist durch die steile Heckklappe gut abzuschätzen. Unterstützend wirken die beim getesteten Modell serienmäßigen Parksensoren sowie die Rückfahrkamera. Letztere visualisiert ein 180-Grad-Bild, wenn dafür aufgrund der zurückgelegten Strecke genügend Bildmaterial vorliegt. Optional ist ein Parkassistent erhältlich, der auf Wunsch dem Fahrer passende Lücken anzeigt und darüber hinaus das Fahrzeug hinein und aus Längslücken auch heraus lenkt. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Störend wirken sich die insgesamt breiten Dachsäulen aus, die vor allem aber den Blick nach schräg hinten stark einschränken. Die Scheibenwaschanlage fällt mit in den Wischern

auskommen. Der Innenraum ist solide gebaut, doch auch hier gefallen Details wie die unverkleidete Sitzkonstruktion der Rückbank nicht. Die Materialauswahl überzeugt überdies kaum. Geschäumte Kunststoffe sucht man vergebens, sodass es hier und da bei Berührung auch mal knarzt.

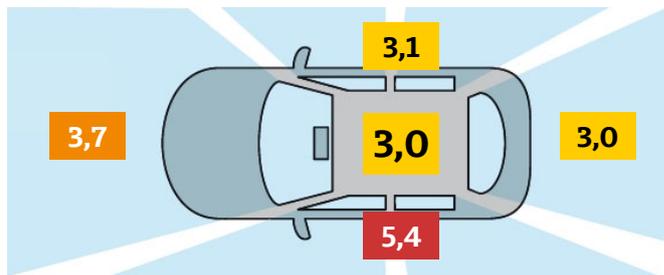
Toyota Proace City Verso nichts an Bord, was im Falle einer Reifenpanne weiterhelfen könnte. Gegen Aufpreis ist lediglich ein Pannenset erhältlich.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

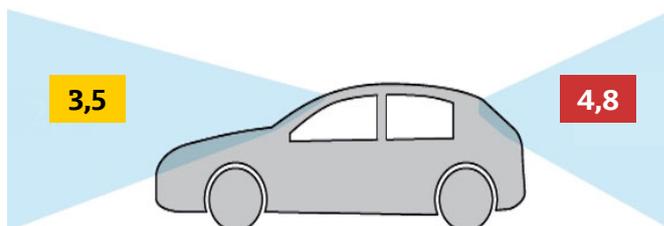
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



integrierten Spritzdüsen positiv auf, da somit kein Scheibenwaschwasser verschwendet wird, allerdings dürften die Wischer sowohl links als auch rechts näher an den Windschutzscheibenrahmen heran wischen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nachts nur zufriedenstellend aus, ein modernes LED-Lichtsystem ist leider nicht zu haben. Immerhin sind ein statischer Fernlichtassistent sowie Nebelscheinwerfer serienmäßig an Bord. Unverständlich ist allerdings, weshalb der Toyota mit Hilfe der Nebelscheinwerfer keine Abbiegelichtfunktion realisiert.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Toyota Proace City Verso - zumindest vorn - einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen weit, die Sitze befinden sich in praktischer Höhe (knapp 62 cm über Fahrbahn). Die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite. Im Fond gibt es zwar praktische Schiebetüren, sodass man annähernd aufrecht einsteigen kann, allerdings muss man dabei die Füße etwas in den engen Fußraum einfädeln. Angenehm fällt auf, dass es im Fond keinen Mittelunnel gibt. Haltegriffe gibt es am Himmel,

⊕ Dank der leicht höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Ein automatisch abblendender Innenspiegel gehört beim Modell Team Deutschland zum Serienumfang.

⊖ Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Da ist die Rückfahrkamera eine sinnvolle Hilfe - leider ist sie für die zwei niedrigsten Ausstattungsvarianten nicht erhältlich.

an den B-Säulen (für leichteres Einsteigen kleinerer Personen) fehlen diese aber. Ent- und verriegelt wird der Hochdachkombi per Funkfernbedienung, ein schlüsselloses Zugangssystem ist optional erhältlich. Beim Aussteigen bzw. Aufschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Ungünstig ist, dass die Schiebetüren im Anschlag nicht fest arretieren, sondern nur mittels Widerstand offen gehalten werden. So können sie an einer Steigung wieder zufallen - gefährlich gerade für Kinder.

0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Japaner kann mit seinem überdurchschnittlichen Kofferraum-Volumen punkten. Im Normalfall fasst das Gepäckabteil 620 Liter, dachhoch beladen sind es schon 1.130 Liter. Dann können bis zu 18 Getränkekisten in den Kofferraum gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei umgeklappten Rücksitzlehnen bis zur Fensterlinie 1.190 Liter hinein (aus Sicherheitsgründen empfohlen), bis zum Dach lassen sich 2.135 Liter verstauen.



Der Proace City Verso L1 kann mit seinem großen Kofferraum punkten. 620 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

beladenem Kofferraum beispielsweise an das Staufach am Himmel, ohne befürchten zu müssen, dass beim Öffnen der Klappe etwas aus dem Kofferraum fällt. Die Kofferraumabdeckung kann alternativ zur üblichen Position auch auf halber Kofferraumhöhe arretiert und mit maximal 25 kg belastet werden. Steht sie im Weg, findet sie platzsparend an der Rücksitzlehne eine dritte Position.

⊖ Die Schlaufe zum Herunterziehen der Klappe ist ungünstig platziert, da man nicht genügend Kraft zum Schließen aufwenden kann - die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Zudem zeigt sich das Ladeabteil mit nur einer Lampe zu schwach beleuchtet.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Kofferraumklappe lässt sich zwar einfach öffnen, man muss dabei jedoch einen großen Schritt zurück machen, da sie einen weiten Schwenkbereich hat. Steht sie offen, können Personen bis nur rund 1,80 m Körpergröße bequem darunter stehen, und es muss auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die seitlich etwas im Weg stehen.

⊕ Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Öffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 58 cm über dem Boden, wodurch die Ladung beim Beladen nicht weit angehoben werden muss. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt. Praktisch ist, dass man ab der Ausstattung Team Deutschland die Heckscheibe serienmäßig separat öffnen kann. So kommt man bei voll

3,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die drei Einzelsitze im Fond lassen sich umklappen und wahlweise auch ausbauen. Dies dürfte in der Regel aber nicht notwendig sein, da beim Umklappen eine annähernd ebene Ladefläche entsteht. Für den Transport langer, sperriger Gegenstände oder zur Nutzung als Tischchen lässt sich die Lehne des Beifahrersitzes nach vorn klappen (Serie ab Team Deutschland) - dafür muss aber die Armlehne abgebaut werden, da diese sonst an der Mittelkonsole ansteht. Vorbildlich: Zur Trennung des Innenraums vom Kofferraum

ist ein Trennnetz serienmäßig an Bord. Das lässt sich auch bei geklappter zweiter Sitzreihe hinter der B-Säule anbringen.

⊖ Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat kaum Ablagen für Kleingut - nicht einmal Haken für Einkaufstaschen. Immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen und ein kleines Staufach in der rechten Seitenverkleidung. Unpraktisch: Möchte man den mittleren Rücksitz umklappen, muss man zuvor den am Dachhimmel fixierten Sicherheitsgurt ausklinken.

2,3 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Der Proace City Verso hat das Armaturenbrett nahezu eins zu eins vom Citroen Berlingo übernommen. Die Bedienung gibt wenig Rätsel auf, auch wenn der Funktionsumfang groß ist. Der Hochdachkombi bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen in einem Touchscreen. Dieser befindet sich oben auf der Mittelkonsole, ist dem Fahrer zugeneigt und liegt sehr gut im Blickfeld. Nach einer gewissen Eingewöhnung lässt sich das Infotainmentsystem recht einfach bedienen, auch wenn man bestimmte Funktionen etwas länger suchen muss. Immerhin: Zur Regelung der Lautstärke gibt es einen großen und gut greifbaren Drehknopf. Kritik verdient allerdings das Klimaanlagebedienteil. Es ist zwar insgesamt nicht zu tief positioniert, aber so in die Armaturentafel integriert, dass es leicht nach unten geneigt und tiefer als die Lüftungsdüsen ist. Dadurch liegt es nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers, und anstatt Drehreglern gibt es zur Temperatureinstellung nur Wipp-Tasten. Darüber hinaus sind manche Tasten ungünstig platziert. Die elektrische Kindersicherung beispielsweise befindet sich schlecht einsehbar links vom Lenkrad und der Drehregler für die Sitzheizung ist direkt am Sitz. So kann der unbesetzte Beifahrersitz versehentlich beheizt werden, ohne dass der Fahrer dies mitbekommt. Zumindest so lange, bis die Sitzheizung beim Abstellen des Motors deaktiviert wird.

⊕ Das Lenkrad lässt sich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Auch das Kombiinstrument hat der Proace City Verso vom Technikspender Citroen Berlingo übernommen. Es liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, die Ablesbarkeit der Rundinstrumente ist aber nicht optimal, da die Ziffern teils überkopf dargestellt sind. Annehmlichkeiten wie ein Licht-/Regensensor, elektrische Fensterheber vorn und hinten sowie der serienmäßige Tempomat erleichtern den Fahreralltag. Der Bediensatellit für den Geschwindigkeitsregler und -begrenzer ist wenig ergonomisch hinter dem Lenkrad angebracht.



Die ordentliche Verarbeitung kann über das aus dem Nutzfahrzeugbereich stammende Interieur nur wenig hinwegtrösten. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

allerdings der Top-Ausstattung Executive vorbehalten. Ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsdaten ist optional erhältlich.

⊖ Ein CD-Player ist im Gegensatz zum Citroen Berlingo nicht zu haben.

2,6 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Team Deutschland hat der Proace City Verso ab Werk ein FM-/DAB-Radio mit sechs Lautsprechern, USB-Anschluss sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Unpraktisch: Der USB-Anschluss befindet sich nicht wie üblich im Bereich der Mittelkonsole, sondern am rechten Rand des Touchscreens. Die Bedienoberflächen von Smartphones lassen sich via Apple CarPlay, Android Auto und MirrorLink auf den Touchscreen spiegeln, die induktive Lademöglichkeit ist

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot beachtlich. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu zwei Metern aus - die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für

Personen bis zu 2,35 m Körpergröße. In Verbindung mit der großen Innenbreite spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wieder, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

2,4 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe bietet der Toyota ein gutes Platzangebot. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis zu einer Größe von rund 1,85 m aus. Die Kopffreiheit des Hochdachkombis ist opulent und selbst für über zwei Meter große Insassen mehr als ausreichend. Das Raumgefühl ist auch im Fond dank der großen Fensterflächen und der hohen Dachlinie großzügig.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Ab der Ausstattung Team Deutschland lassen sich die Rücksitze einzeln nach vorn klappen und ausbauen. Vorn finden sich zahlreiche Ablagen. Es gibt sowohl Flaschen- als auch Becherhalter, ein etwas größeres Fach oberhalb der Windschutzscheibe, Ablagefächer links und rechts auf der Oberseite des Armaturenbretts sowie große Staufächer zwischen den Vordersitzen (Mittelkonsole ab Team Deutschland Serie). Auch in der zweiten Reihe hat der Hochdachkombi viele Ablagemöglichkeiten zu bieten. Neben Bodenfächern, Klappentischen und Lehentaschen findet man auch Türfächer vor, die allerdings klein ausfallen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

Ordert man das Panoramadach, besitzt der Proace City Verso für die Fondinsassen ein zusätzliches Ablagesystem am Dachhimmel. Im Wesentlichen ist es ein langes Staufach, das unterteilt werden kann und beleuchtet ist. Zudem ist das im Kofferraum am Himmel angebrachte Staufach über zwei Schiebklappen auch vom Fond erreichbar. Für Familien nahezu ein Paradies, da sich viel Kleinkram unterbringen lässt und es zusätzlich einfach erreichbar ist.

3,3 KOMFORT

3,3 Federung

Der Feder-Dämpfer-Abstimmung des Proace City Verso fehlt es etwas an Feinschliff. Denn die Federung ist prinzipiell komfortabel abgestimmt, wodurch der Aufbau stark wankt, gleichzeitig spricht die Federung aber beispielsweise bei Einzelhindernissen hölzern und stößig an. Dieses Verhalten zeigt der Japaner in allen Geschwindigkeitsbereichen. Aufgrund dieser

Abstimmung dringen grobe Unebenheiten deutlich zu den Insassen durch, und dennoch tendiert der Hochdachkombi bei entsprechender Anregung auch zum Nachschwingen. Insgesamt vermittelt das Fahrwerk kein verbindliches Fahrverhalten.

3,8 Sitze

Die Einstellmöglichkeiten der Vordersitze sind überschaubar. Lediglich die Längseinstellung und Lehnenneigung sind bei beiden Sitzen anpassbar, der Fahrersitz ist zusätzlich in der Höhe einstellbar und besitzt darüber hinaus eine Lordosenstütze. Mittelarmlehnen finden sich an beiden Vordersitzen. Störend ist, dass sich die Gurte in der Höhe nicht an Personen

unterschiedlicher Statur anpassen lassen. Die Vordersitze wecken aufgrund ihrer weichen Polsterung Erinnerungen an einen Sofasessel, bieten aber leider kaum Seitenhalt. Auch die drei Einzelsitze hinten sind zu weich gepolstert. Da sie zudem recht schmal ausfallen, ist die Sitzposition im Fond - zumindest für weite Strecken - nicht ausreichend bequem.

3,1 Innengeräusch

Der Proace City Verso ist zwar kein Leisetreter, besonders laut wird es im Innenraum aber auch nicht. Die Messung bei Tempo 130 ergibt 68,3 dB(A). Der knurrig arbeitende Dreizylinder ist zwar stets im Innenraum hörbar, sein Geräusch mischt

sich aber zwischen die allgemeinen Fahrgeräusche wie Achspoltern oder Wummern auf schlechten Untergründen. Maßgeblich tragen allerdings die Windgeräusche zur Geräuschkulisse bei höheren Geschwindigkeiten bei.

2,5 Klimatisierung

Ab der Ausstattung Team Deutschland hat der Proace City Verso serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Diese verfügt über drei verschiedene Automatik-Modi, die die Intensität der Lüftung beeinflussen. Getönte Scheiben im Fond sowie Sonnenrollos an den Schiebetüren sind in diesem Ausstattungslevel ebenfalls serienmäßig. Für die kalten Tage ist gegen Aufpreis eine Sitzheizung für die erste Reihe zu haben. Wer Wert auf ein beheizbares Lenkrad legt, muss zum Opel Combo

greifen. Für ihn ist diese Option als einzigen der vier technisch weitgehend identischen Hochdachkombis erhältlich.

⊖ Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch in der Intensität eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es weder an der Mittelkonsole noch an den B-Säulen Luftdüsen.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der 110 PS starke Turbobenziner sorgt im 1,5 t schweren Proace City Verso für befriedigende Fahrleistungen. Während der Motor im 4. und 5. Gang noch mit guten Elastizitätswerten

punktet, geht es im lang übersetzten sechsten Gang träger zur Sache. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Japaner in 7,3 s - ein durchschnittlicher Wert.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder läuft merklich unrunder als ein Vierzylinder-Motor, belastet die Insassen aber nicht mit übermäßigen Vibrationen, außer er wird unterhalb von 2.000 1/min betrieben. Das Aggregat besitzt insgesamt einen kernigen Motorlauf, brummt oder dröhnt aber nicht über Gebühr. Die Leistungsentfaltung des Turbobenziners kann nicht so

recht überzeugen. Bei sehr niedrigen Touren noch kraftlos setzt das Drehmoment beim Beschleunigen aus dem Drehzahlkeller heraus erst bei circa 2.000 Touren ein. Nutzt man das volle Drehzahlband, ruckt der Motor beim Beschleunigen gelegentlich.

2,8 Schaltung/Getriebe

Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist aufgrund des unpräzise geführten Schalthebels mit recht viel Spiel und der nur mäßigen Kupplungsdosierung keine Offenbarung. Die Handschaltung fühlt sich labbrig an, die Schaltwege sind lang. Mitunter hakt das Getriebe beim schnellen Schalten. Der Rückwärtsgang ist zwar gesichert, aber unsynchronisiert. Legt man ihn etwas zu früh ein, kracht es im Getriebe. Beim Kuppeln kommt wenig Freude auf. Trotz Drehzahlanhebung beim Anfahren, die das Anfahren erleichtert, braucht es Gefühl beim Kuppeln, da es sonst ruckt. Auch bei höheren Gängen kommt es zum Rucken,

wenn man die Kupplung nicht feinfühlig bedient. Die Anschlüsse der sechs Gänge passen soweit, zugunsten der Fahrleistungen ist das Getriebe tendenziell aber eher kurz übersetzt. Auf der Autobahn dreht der Motor im höchsten Gang bei Richtgeschwindigkeit mit 3.000 Touren.

⊕ Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Fahrdynamik ist nicht die Stärke des Hochdachkombis, der Proace City Verso schlägt sich zufriedenstellend. Der weich gefederte Japaner zeigt in schneller durchfahrenen Kurven viel Karosserieneigung - besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind ohnehin nicht möglich. Bei nur einem Hauch von kritischem Fahrzustand fängt das ESP bereits zu regeln an und bremst den Toyota stark ein. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Hochdachkombi zwar sicher, aber wenig dynamisch: Beim ersten starken Anlenken verhärtet die Lenkung so stark, das ein Überlenken kaum möglich ist. Im Anschluss bremst das ESP den Wagen aus, sodass man problemlos wieder in die ursprüngliche Fahrspur lenken kann. Das Lenkungsverhärten fühlt sich für den Fahrer allerdings komisch und ungewohnt an, bringt im Ausweichtest aber, was die Fahrsicherheit angeht, keinen Nachteil.

3,2 Lenkung

Die Mittelstellung der Lenkung ist zwar sauber definiert und ordentlich erfüllbar, das Ansprechen aber verbesserungswürdig. Wählt man größere Lenkwinkel, setzt der Proace City Verso den Lenkbefehl erst einmal in kräftige Karosseriebewegungen um. Die Präzision der Lenkung ginge in Ordnung, durch die magere Rückmeldung fällt es aber trotzdem schwer, eine schöne Linie zu fahren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man drei Lenkradumdrehungen.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Proace City Verso nach durchschnittlich 36,7 m zum Stehen - ein durchschnittlicher Wert. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremsanlage sind tadellos.

2,1 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Proace City Verso in der Ausstattungsvariante Team Deutschland sehr gut ab. Er ist mit Notbremssystem (automatische Bremsung bis 85 km/h) samt Kollisions- und Abstandswarner, Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung, Müdigkeitswarnung sowie Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer umfangreich ausgestattet. Gegen Aufpreis sind für den Japaner darüber hinaus ein Totwinkelassistent sowie ein adaptiver

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Geschwindigkeitsregler erhältlich, der den Abstand zum Vorfahrenden automatisch einhält. Ein Head-up-Display ist der höchsten Ausstattung Executive vorbehalten. Dann ist

die ausfahrbare Scheibe für die Projektion von Fahrdaten allerdings serienmäßig an Bord.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest (Stand 10/2018) erreicht der zum Berlingo baugleiche Proace City Verso 91 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Der Japaner hat Front-, Seiten- und Kopfairbags für den Fahrer und Beifahrer an Bord, Seitenairbags für die Fondinsassen oder ein Knieairbag für den Fahrer sind allerdings nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch große

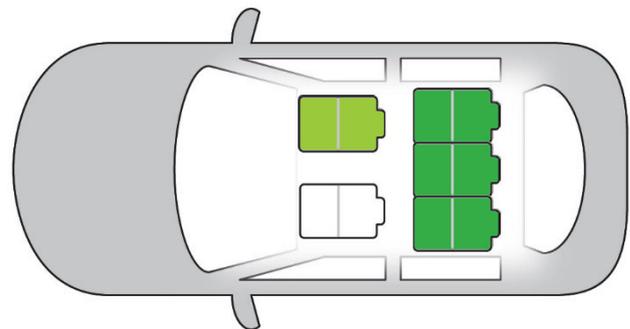
Personen mit knapp zwei Meter Größe werden gut geschützt. Hinten reichen die Kopfstützen nicht so weit, sie bieten nur Personen bis 1,75 m guten Schutz. Serienmäßig ist der Toyota Proace City Verso mit einem Notrufsystem ausgestattet. Nach einem Unfall (mit Airbagauslösung) werden automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt und bei Bedarf die Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erhält der Hochdachkombi 81 Prozent der möglichen Punkte im Crashtest. Zeitgleich können bis zu vier Kindersitze montiert werden, der Hersteller erlaubt auch auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen. Die Montage ist sowohl mit den Gurten als auch mit Isofix problemlos möglich. Nur bei Sitzen mit Stützfuß gibt es eine kleine Einschränkung, da der Fuß nicht auf dem Bodenfachdeckel aufliegen darf. Als Lösung empfiehlt Toyota den Deckel zu entfernen und den Stützfuß unten im leeren Fach aufliegen zu lassen. Praktisch ist, dass beim Team Deutschland die Kindersicherung der Fondtüren vom Fahrerplatz aus bedient werden kann.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

4,0 Fußgängerschutz

⊕ Der Proace City Verso ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung ausgestattet. Damit sollte das Risiko eines Zusammenstoßes reduziert werden.

ausreichend ab. Vor allem der Übergang von der Motorhaube zur Windschutzscheibe und die A-Säulen bergen ein hohes bis sehr hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

⊖ Im Fußgängerschutz schneidet der Hochdachkombi beim EuroNCAP-Crashtest mit nur 58 Prozent der möglichen Punkte

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der Proace City Verso 1.2 Turbo auf eine CO2-Bilanz von 198 g/km. Dafür bekommt der Hochdachkombi nur 17 von 60 Punkten im CO2-Kapitel. Der Testverbrauch beträgt hohe 7,1 l/100 km. Im Stadtverkehr genehmigt sich der Japaner trotz Start-Stopp-System 6,7 l und bei Überlandfahrten 6,3 l/100 km. Auf der Autobahn, wo sich die schlechte Aerodynamik stärker auswirkt, liegt der Verbrauch bei hohen 8,6 l/100 km.

Stadt-Kurzstrecke	6,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,3 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der Toyota sehr gut ab und kommt auf 47 von 50 Punkten. Sowohl die CO-Emissionen, oftmals eine Schwäche von Turbodieselmotoren, als auch die Partikel (dank OPF) liegen in allen Messzyklen auf

niedrigem Niveau. Insgesamt sammelt der Proace City Verso 1.2 Turbo somit 64 Punkte, was drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest entspricht.

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Toyota verlangt für den Proace City Verso mit dem 110 PS starken Benziner in der zweithöchsten Ausstattung Team Deutschland 26.190 Euro. Das ist zwar nicht besonders günstig, doch bietet der Hochdachkombi dafür nicht nur viel Platz, sondern auch Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Licht- und Regensensor, Radio samt USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und einen Geschwindigkeitsregler. Die Unterhaltskosten sind recht niedrig, was neben der

geringen Kfz-Steuer in Höhe von 78 Euro pro Jahr (nach NEFZ) auch an den günstigen Versicherungseinstufungen liegt. Zum Service muss der Proace City Verso alle 25.000 km oder 12 Monate. Somit ist das zeitliche Intervall nachteilig für Wenigfahrer. Toyota gibt für den Proace City Verso eine dreijährige Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	L1 1.2 Turbo	L1 1.2 Turbo Automatik	L1 1.5 D-4D	L1 1.5 D-4D
Aufbau/Türen	BU/4	BU/5	BU/4	BU/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499	4/1499
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	75 (102)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	250/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	13,0	12,3	14,1	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	200	172	186
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ)	5,3 S	5,2 S	4,0 D	4,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ)	122	119	106	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/20	16/20/20	17/21/20	17/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	78	72	164	176
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	491	593	492	582
Preis [Euro]	20.139	29.487	21.718	29.409

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,3/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	122/154 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16H
Länge/Breite/Höhe	4.403/1.848/1.800 mm
Leergewicht/Zuladung	1.366/684 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	641/2.126 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720/1.150 kg
Stützlast/Dachlast	74/100 kg
Tankinhalt	61 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,7/11,4/16,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,6/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/6,3/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	169 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	855 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.510/540 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	620/1.190/2.135 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	49 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	308 Euro
Monatliche Gesamtkosten	566 Euro		
Steuer pro Jahr	78 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/20		
Basispreis Proace City Verso L1 1.2 Turbo Team Deutschland	25.530 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.02.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	
Km-Stand bei Testbeginn	2.260 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC (Paket)	Serie/Serie/1.770 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem (Paket)	1.770 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent (im Paket)	1.770 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB (Paket)	Serie/-/Serie/890 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (im Paket)	890 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	1.770 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (exkl. Montage)	ab 385 Euro
Metalliclackierung	655 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach (Paket)	-/1.600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,8
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	2,8
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	3,1
Kofferraum-Volumen	0,6	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	3,0
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	4,0
Innenraum-Variabilität	2,0	Umwelt/EcoTest	2,8
Komfort	3,3	Verbrauch/CO ₂	4,3
Federung	3,3	Schadstoffe	1,3
Sitze	3,8		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Juni 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH)

Alexander Werner