

Toyota Proace City Verso



Munkaeszközből családi kiválóság

A praktikusságot már rég felülírta a divat, ennek is köszönhető, hogy a valódi kombikat, végtelenül tágas egyterűeket szinte teljesen kiszorították a piacról a szabadidő-autók. Szerencsére annak is akad alternatíva, aki „klasszikus” családi autóban gondolkodik.

A Proace típusnév a Toyotánál két méretosztályt is takar, hiszen úgy a kisebb, City utónevű verzió, mint a nagyobb a japánok PSA-konzernnel való együttműködésének gyümölcse. A gyártási hatékonyság növelését célzó „közösködés” eredménye a minimális eltérésekkel ugyanazt az autót takaró Peugeot Partner, Citroën Berlingo, Opel Combo és Toyota Proace City. A nagyobb méretosztályban Peugeot Expertnek, Citroën Jumpynak, Opel Vivarónak és „simán” Toyota Proace-nek nevezik ugyanazokat a gépeket.

Nem is érdemes nagyon keresni a toyotás „életérzést” benne, hiszen az egységes márkacarculatba többé-kevésbé illeszkedő orr-részen kívül elég „franciás” minden eleme, beleértve a másfél literes turbódízel motort is. Ez azonban nem válik hátrányára, sőt

méretbeli adottságai miatt olyan előnyöket vonultat fel, amelyek tökéletesen megfelelnek egy öttagú család elvárásainak.

Elhagyni a divat útját

A hosszú, magas és széles, de túlnyomórészt elsőkerék-hajtással eladott szabadidő-autók éppen egy töretlennek tűnő divathullámot lovagolnak meg, holott kezelhetőségük, helykínálatuk, praktikusságuk és főleg üzemanyag-fogyasztásuk nem nyújt lényeges előnyt a kisebb, célszerűbb autókhoz képest – a leggyakrabban elhangzó érv mellettük, hogy „biztonságot sugároznak”. Ehhez képest a Proace City Verso nem is akarja tagadni, hogy alapvetően áruszállító kisteherautóként tervezték, amelybe a mérnökök egy élhető, komfortos és végtelenül tágas belteret is képesek voltak összehozni. A Toyota személyszállító változata külméretét tekintve

nem is szerény, de határozottan barátságos – legalábbis néhány méter távolságból szemlélve, közelebb érve ugyanis már feltűnik a magassága és a kétoldali tolóajtó mérete. Utóbbi jó szolgálatot fog tenni, amikor a család gyerekestől beáll egy nagyáruház parkolójába, ugyanis nem fogják nekicsapni a mellettük álló kocsinak az ajtókat. A jókora hasábforma távol áll a mai divattól, nyilvánvaló, hogy Proace kormánykereke mögé olyanok fognak ülni, akiknek sokkal fontosabb az, hogy ne elfáradva, -gémberedve érkezzenek meg egy-egy hosszabb út után a célhoz.

Végtelen hely minden irányba

A Proace – és a hozzá hasonló családi egyterűek – legnagyobb előnye, hogy minden irányba hatalmas térrel kényeztetik az utasokat. Az első rész számos tárolórekeszrel mutatja, hogy alapvetően kisteherautóként épült, vagyis teljesen más irányelvek alapján tették ergonomikussá, mint egy „hétköznapi” személyautót. A sofőr kényelménél talán csak a hátsó üléseken helyet foglalóké nagyobb, mindhárom utas szépen párnázott, combot, fejet és vállat is tartó, formázott ülésekbe huppanhat. A közel 2,8 méteres tengelytávnak köszönhetően a lábtér óriási, a fejtér pedig gigantikus. A csomagtér alaphelyzetben 775 literes, azaz irdatlan

A tipikus dobozforma „alatt” maximális helykínálat várja az utasokat

FOTÓK: PINTI ATTILA

„**A Proace – és a hozzá hasonló családi egyterűek – legnagyobb előnye, hogy minden irányba hatalmas térrel kényezteteti az utasokat.**

mennyiségű poggyászt tud elnyelni, ráadásul kiválóan kihasználható a hely, az ötödik ajtó mélyről nyílik a magasba, nem kell nagyot lendíteni a bőröndökön.

A kisfurgon hátrányai

Persze ha minden idilli lenne egy ilyen négykerékűben, talán nem mindenki a kompakt SUV-k tengeréből próbálná kihalászni az igényeinek megfelelő járgányt. A Proace City Verso jóval kevésbé figyel oda az olyan „apróságokra”, mint a puha felületű műanyagok vagy az illesztési hézagok – elvégre a furgonos alapnak, amire épül, éppen az a lényege, hogy egy izzasztó, sáros, poros munkanap után már egy vízbe mártott szakadt pólóval is percek alatt fényesre lehessen sikálni a belteret. Az „utastérrel ellátott” kisteherautóba éppen ezért jól beszűrődik a menet-, illetve a gördülő kerekek zaja, kátyúknál pedig jellegzetes fémes hanggal jelzi, hogy a hangszigeteléssel keveset bíbelődtek a tervezők – nem kényelmetlenül zavarók ezek, azoknak tűnnek igazán fel, akik a némán suhanó hobbiterrep-járójukban csak a rádióból szóló zenét szokták hallani.

Legalább takarékos

A másfél literes, négyhengeres dízel-motor gyengébb kivitele – amilyen a kipróbált autóban is dolgozott – „mindössze” százket lóerős, de már kétezres fordulatszám alatt jelentkező maximális 250 newtonméteres forgatónyomatéka kellemesen autózhatóvá teszi. Az első három fokozat rövid, így nem is érződik a pilótával együtt másfél tonnás súly. Öt személyel, csomaggal már változik a helyzet, érdemes magasabb tartományban tartani a fordulatszámot, de legalább ilyenkor sem válik torkossá. Aki jobb menetdinamikára, autópályán csendesebb motorra vágyik, annak a 130 lóerős kivitel ajánlott, ahhoz már hatfokozatú kézi váltó jár. A nagy homlokfelület miatt érzékeny a szélledekésekre, folyamatos kisebb korrekciókat igényel a kormánykerékkel, de ez ebben a méretosztályban teljesen normális. Amit érezhetően a 2,1 tonnás maximális súlyra terveztek, az a fék: üresen már egy közepes pedállenomásra is hatalmasat harap, érdemes finoman nyomogatni a pedált. Terhelten kerül optimális állapotba, és szerencsére nem fárad, még egy hosszabb, csak motorfékből nem megoldható lassításokat igénylő lejtős szakaszon sem. A fékkel ellentétben a futómű viszont súlytól függetlenül kiváló, nem üt fel, ha véletlenül gödrökbe tévedünk, és a keresztbordák sem zavarják meg túlságosan – kanyarban is inkább a test magassága miatt kéri a lassítást.

A Proace City Verso ha nem is egyedülálló, de egy szűk(tülő) kör kiváló tagja, személyszállítóként is szinte annyira kimagasló, mint áruhárdó társa. Annak, akit hidegen hagynak az SUV-k „dinamikus formái”, de szeretné családját kényelemben, biztonságban tudni, az valószínűleg talál magának megfelelőt a Peugeot-Citroën-Opel-Toyota négyes közül.

PINTI ATTILA



Kényelmes váltókar, rengeteg tárolórekesz a vezetői tér környékén

GYÁRI ADATOK

1499 CM³

| | |
|--|-------------------|
| Teljesítmény (3750-es fordulat/percnél) | 75 kW/102 LE |
| Forgatónyomaték (1750-es fordulat/percnél) | 250 Nm |
| Végsebesség | 175 km/óra |
| Sebességváltó | öt fokozatú kézi |
| Hosszúság/Szélesség/Magasság | 4403/1848/1880 mm |
| Tengelytáv | 2785 mm |
| Nyomtáv (elől/hátul) | 1553/1567 mm |
| Csomagtér | 775 liter |
| Üzemanyagtartály | 50 liter |
| Abronsméret | 205/60R16 |
| Önsúly/Össztömeg | 1480/2095 kg |