



Fotos: Stefan Schmid/Autoflotte

Gelungenes Elektro-Debüt

Mit dem ersten reinen Elektroauto startet Toyota auch sein Beyond-Zero-Programm. In beiden Fällen gilt: Die Japaner machen auf Anhieb vieles richtig.

Von vorn nicht eindeutig als Toyota auszumachen, denn das Design ist hier etwas beliebig

Mit einer Müllverbrennungsanlage hat der Copenhill in Kopenhagen auf den ersten Blick wenig gemein. Trotzdem handelt es sich um eine der modernsten Anlagen ihrer Art, indem sie aus ungeliebten Müll heißbegehrten Strom erzeugt. Toyota hätte sich kaum einen besseren Ort aussuchen können, um den bZ4X vorzustellen.

Was auf den ersten Blick wie der Beginn eines sehr sicheren Passwortes aussieht, entpuppt sich bei genauerer Betrachtung

als sinnvolle Nomenklatur. Während die ersten beiden Buchstaben auf die Zugehörigkeit zum Beyond Zero Programm hinweisen, verweist die „4“ auf das Fahrzeugsegment (Mittelklasse). Das „X“ macht dann deutlich, dass es sich um ein Crossover handelt. Mit dem Kürzel „bZ“ sollte man sich anfreunden, denn unter der neu geschaffenen Serie sollen künftig sämtliche E-Modelle des Konzerns die Segel setzen mit dem klaren Kurs: null CO₂-Emissionen.

bZ4X gar ein wenig sportlich wirken. Der erste E-Toyota misst 4,69 x 1,86 x 1,65 Meter und spielt in der Liga des Toyota RAV 4.

Nicht nur beim Namen geht man neue Wege, sondern auch bei der Konstruktion hat man mit der e-TNGA-Plattform neue Pfade beschritten. Hier ist die Traktionsbatterie nicht einfach nur in der Karosserie untergebracht, sondern Teil derselben. Das soll für eine höhere Karosseriesteifigkeit sorgen und sich recht einfach auf neue, auch größere Modelle adaptieren lassen. Ein weiterer Vorteil dieser Bauweise fällt erst beim Fahren auf: Der niedrigere Schwerpunkt sorgt dafür, dass der bZ4X mit dem Asphalt zu verschmelzen scheint. Selbiges kann man auch über die Sitze des Fahrzeugs sagen, in denen es sich auch auf längeren Strecken gut aushalten lässt.

Neue Wege

Die herstellerinterne Zäsur wird auch am Aussehen des bZ4X deutlich. Die unlackierten Kotflügel und das kantige Design machen ihn zum Hingucker, die schlanken Lichter und der Heckspoiler lassen den

Toyota bZ4X AWD

Preis: ab 50.412 Euro

Drehstrom-Synchronmotoren

Systemleistung 162 kW/218 PS

336 Nm | 160 km/h | 6,9 s |

Verbrauch (WLTP): 18 kWh

Reichweite (WLTP): 415 km

DC: 150 kW | AC: 11 kW (ab Q4)

400 Volt | 75 kWh/71,4 kWh (netto)

4.690 x 1.860 x 1.600 mm | 452 Liter

HK: 15 | VK: 26 | TK: 25

Garantie: 3 Jahre/100.000 km

10 Jahre/1.000.000 km auf den Akku



1 Innen gibt es ausreichend Schalter und Tasten. Schön gemacht: Das Kombiinstrument, ein Zwitter aus Head-up-Display und klassischer Tachoeinheit 2 Der Kofferraum ist mit 452 Litern nicht riesig und zudem zerklüftet. Zurrösen im Boden fehlen

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Beim Kombiinstrument hat man sich für einen Mittelweg zwischen Head-up-Display und klassischer Lösung entschieden. Das Ergebnis ist eine Anzeige, die einige Zentimeter in Richtung der Windschutzscheibe gewandert ist. Die entstandene Schneise sieht zwar unorthodox aus, hat aber den Vorteil, dass sich das Display gut ablesen lässt, ohne neue Augenfokussierung oder Blickabwendung von der Straße.

Nicht weniger auffällig als die Tachoschneise ist Toyotas Verzicht auf ein Handschuhfach. Den einhergehenden Verlust an Stauraum soll die Mittelkonsole kompensieren, indem sie gleich auf zwei Etagen Platz bietet.

Durchzugsstark und sanft

Selbstsicher preist Toyota die Allradqualitäten an, die nun – zusammen mit dem Toyota-Klon, dem Subaru Solterra – erstmals bei E-SUVs Einzug halten, zumindest, wenn man bereit ist, zur teuersten Ausstattungsvariante zu greifen, die mit zwei 109 PS starken E-Motoren ausgestattet ist und mindestens 50.412 Euro kostet. Wem das zu teuer ist, wählt den Frontantrieb (204 PS) ab 39.908 Euro und bleibt vorerst im vollen Fördertopf.

Wir sind den 4x4 gefahren. Der bZ4X beschleunigt unglaublich smooth, bei Tempo 160 ist Schluss. Das kernig abgestimmte Fahrwerk vermittelt ein gutes Bild von der Straße und bügelt größere Schlaglöcher souverän glatt. Die Geländefähigkeiten sind größer als die Ambitionen der Fahrer. So sind laut Normblatt bis zu 415 Kilometer machbar, mit dem Fronttriebler sind es laut WLTP bis zu 513 km. Die Batterie stammt, wie so viele Elektroauto-Akkus, von Panasonic und verfügt über eine nutzbare Kapazität von 71,4 kWh. Für die Qualität der Batterie verbürgt sich Toyota sogar: Der Importeur garantiert zehn Jahre oder eine Million Kilometer bei mindestens 70 Prozent „Batteriegesundheit“.

Die bereits ausverkaufte erste Charge hatte noch einen einphasigen AC-Lader mit maximal 6,6 kW an Bord. Wer jetzt bestellt, bekommt die übliche 11-kW-Lösung. Beim CCS-Laden sind 150 kW möglich. Mit einem ganzheitlichen Ansatz sollen bZ4X-Kunden ein Rundum-sorglos-Paket erhalten und Kundenzufriedenheit können die Japaner bekanntermaßen. *Stefan Schmid*

ATU PRO - IHR KOMPETENTER PARTNER FÜR ELEKTROMOBILITÄT!

WIR SIND AUCH FÜR IHRE ELEKTRO- FLOTTE DA!



PROFESSIONELLE FLOTTENLÖSUNGEN FÜR ALLE UNTERNEHMENSGRÖSSEN

Für die individuellen Anforderungen Ihrer Flotte stehen wir Ihnen gerne zur Seite:

Hotline: **+49 (0)961 63186666**

Internet: **atu.de/pro**

Mehr Infos finden Sie hier:



ATU