
Fahrbericht Toyota Highlander Executive: Sparsamer Siebensitzer

Von Jens Riedel, cen

Er tritt nach originärer amerikanischer Machart auf, wirkt dennoch erstaunlich elegant und hält gekonnt die Balance zwischen klassischem Steil- und modernem „Coupé“-Heck: Auch wenn er vor allem für den US- und den japanischen Heimatmarkt konzipiert wurde, passt er allein schon wegen seiner Namensgebung gut nach Europa. Highlander hat Toyota sein großes SUV getauft, das nach 20 Jahren und in der vierten Generation endlich auch den Weg hierher gefunden hat.

Zunächst einmal die nackten Fakten: 4,97 Meter misst der Toyota in der Länge, er ist 1,93 Meter breit, 1,76 Meter hoch und bringt bei unserem Testwagen in der Ausstattung Executive stolze 2125 Kilogramm auf die Waage. Es gibt Allradantrieb, sieben Sitzplätze und 2,5 Liter Hubraum unter der Haube, aus denen der Highlander 190 PS zieht. Dazu kommen noch der Elektromotor mit 134 kW (182 PS) und ein weiterer hinten mit 40 kW (54 PS) für den Allradantrieb. Toyota addiert das auf eine Systemleistung von 248 PS. Angesichts der Fahrzeugmasse dürfen allerdings keine Temperamentsausbrüche erwartet werden.

Dank der neuesten Technik des Hybrid-Pioniers Toyota hat das SUV mit seinem 65-Liter-Tank im Alltag eine Reichweite von rund 700 Kilometern. Der Highlander überrascht durch seinen erstaunlich hohen Anteil rein elektrischer Fortbewegung. Das liegt daran, dass die Batterie nicht nur durch Rekuperation gespeist wird, sondern der großvolumige Vierzylinder nahezu stetig einen kleinen Teil seiner Energie als Generator zum Nachladen abzweigt. Bei niedrigem Ladezustand lädt der Verbrenner den Akku auch schon mal beim Ampelstopp. Über Sinn und Unsinn einer solchen Methode darf durchaus gestritten werden, aber am Ende zählt das Ergebnis. So bekommt das ja keineswegs kleine SUV die Effizienzeinstufung A+. Es reichte bei unserem Testwagen nicht ganz für die – wohlgemerkt nach WLTP – 6,6 bis 7,1 Liter Durchschnittsverbrauch, die für die Baureihe (je nach Ausstattung und Bereifung) angegeben sind. Aber auch 7,3 Liter auf 100 Kilometer dürfen bei einem Siebensitzer dieser Dimension als absolut lobenswert anerkannt werden.

Unterstützt wird der Fahrer beim sanften Umgang mit dem Gaspedal durch das gut im Blick liegende Powermeter an Stelle des Drehzahlmessers. Es verfügt über fünf Felder. Eines zeigt die Fahrt im Rekuperationsmodus („Charge“) an und jeweils zweimal gestaffelt „Eco“ und „Power“. Etwas Augenwischerei betreibt die Instrumentenanzeige beim EV-Modus. Er leuchtet auch auf, sobald der Fuß vom Gas genommen wird und der Wagen gar nicht angetrieben wird. Nun gut, es wird ja immerhin Bremsenergie zurückgewonnen. Und auch die EV-Taste hat eher eine Alibifunktion. In unserem Fall teilte uns das Cockpitdisplay stets mit, dass die Batterie dafür gerade nicht ausreichend genug geladen sei. Wer den Highlander in unwegsamen Gelände bewegen möchte, dem steht noch der „Trail“-Modus für Bergabfahrten zur Verfügung.

So zurückhaltend sich der Toyota Highlander beim Durst gibt, so zeigt er sich zumindest subjektiv auch bei der Leistungsentfaltung. Das Datenblatt weist zwar eine Zeit von 8,3 Sekunden für den Standardsprint auf, gefühlt wirkt der Antrieb aber trotz der elektrischen Entlastung etwas angestrengt. Das mag auch am CVT-Getriebe liegen, das aber immerhin den berüchtigten Gummibandeffekt weitgehend abgelegt hat. Im Sport-Modus spricht das Gas einen Hauch feinfühler und die Lenkung etwas direkter an, ansonsten halten sich die Unterschiede zur normalen Fahrstufe aber in Grenzen. Beide sind aber für die Fahrt mit Tempomat die bessere Wahl. Ansonsten waren wir ohnehin meist – ganz im Sinne des Erfinders – mit dem mächtigen Toyota im Eco-Betrieb unterwegs, ohne das als

irgendeine Form des Verzichts zu empfinden. Bei Tempo 180 ist ohnehin offiziell Schluss. Bei uns schaffte es der Tacho auf der Autobahn bis 194 km/h. Der 2,5-Liter-Motor röhrt beim Beschleunigen zwar immer ein wenig, ist aber ansonsten gut gedämmt. Da stören eher die Windgeräusche an den üppigen Außenspiegeln etwas.

Die Verkehrszeichenerkennung erlaubt sich hin und wieder kleine Patzer, die Sprachsteuerung des Infotainments ist da besser. Der aktive Spurverlassenswarner arbeitet angenehm und lässt sich bei Bedarf auch ganz einfach per Lenkradtaste abschalten. Das kann man vom kurzfristigen Stummschalten der Audioanlage leider nicht behaupten. Die Mute-Funktion ist nicht am Lenkrad, sondern auf dem Touchscreen des Zentralsdisplays hinterlegt. Schade. Dafür verwöhnt das optionale Panoramadach durch seine Größe: Es reicht von der Mitte der Vordersitze bis kurz vor die Rückenlehne der zweiten Reihe. Angenehm ist auch die neigungsverstellbare Sitzfläche des Fahrerplatzes.

Ungewöhnlich ist die Aufteilung der Bestuhlung in Reihe drei. Mit der 60:40-Teilung suggeriert der Highlander vom Heck aus betrachtet einen achten Sitzplatz. Es bleibt aber den üblichen beiden Zusatzsitzen. Auch wenn die verschiebbaren und sehr bequemen Sitze in der mittleren Reihe nötigenfalls etwas mehr Platz für die Knie schaffen, die hintersten Sitze taugen wirklich nur als Notunterkunft. Zu niedrig und zu schmal ist die Sitzfläche und die Lehne steht gnadenlos senkrecht. Dafür verschwindet die teleskopartig zusammenschiebbare Halterung für die Kofferraumabdeckung ganz einfach im Unterflurfach. Ein im wahrsten Sinne des Wortes Armutszeugnis bei einem 60.000 Euro teuren Auto ist allerdings, dass die Motorhaube nicht über Dämpfer gehalten wird, sondern nach Kleinwagensitte über eine schlichte Metallstange (Basispreis: 53.250 Euro).

Unser Fazit: Der Toyota Highlander überzeugt optisch und von der Spritsparteknik her. Als Van-Ersatz taugt er allerdings nichts. Die Preise beginnen bei 58.850 Euro. (aum/Jens Riedel)

Daten Toyota Highlander Executive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,93 x 1,76

Radstand (m): 2.85

Antrieb: R4-Benziner, 2487 ccm, Direkteinspritzung, 2 E-Motoren, Allrad, CVT-Getriebe

Leistung: 140 kW / 190 PS bei 4500–6000 U/min

Max. Drehmoment: 239 Nm bei 4500–6000 U/min

Elektro-Motor vorne: 134 kW / 182 PS

Drehmoment: 270 Nm

Elektro-Motor hinten: 40 kW / 54 PS

Drehmoment: 121 Nm

Systemleistung: 182 kW / 248 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,6–7,1 Liter

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 149–158 g/km (Euro 6 AP)

Leergewicht / Zuladung: min. 2015 kg / max. 705 kg

Kofferraumvolumen: 332–1909 Liter (7-Sitzer)

Bodenfreiheit: 202 mm

Wattiefe: 400 mm

Böschungswinkel: 18,1 Grad (v.) / 22,7 Grad (h.)

Rampenwinkel: 16,7 Grad

Max. Anhängelast: 2000 kg

Wendekreis: 12,4 m

Bereifung: 20 Zoll

Wartungsintervall: nach Anzeige

Basispreis: 58.850 Euro

Testwagenpreis: 60.340 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität
