
Vorstellung Toyota bZ4X: Stromer vom Elektro-Pionier

Von Frank Wald, cen

Sie haben sich Zeit gelassen. Während Toyota mit dem bZ4X erst jetzt sein erstes rein batterieelektrisches Auto an den Start rollt, haben sich die meisten Wettbewerber längst im Markt etabliert. Dabei galten die Japaner seit der Einführung des ersten Hybridautos Prius im Jahre 1997 mal als die Pioniere der Elektromobilität. Doch eben dieses Vierteljahrhundert an Erfahrung im Bau von elektrifizierten Antrieben soll nun in dem Stromer stecken, der in Kooperation mit Subaru entwickelt wurde. Zu sehen und zu spüren ist davon zunächst mal wenig.

Der 4,69 Meter lange bZ4X ist ein Elektro-SUV im Format eines Ford Mustang Mach E, Kia EV6, VW ID 4 oder Audi Q4 e-tron, auch wenn er sich im Gegensatz zu letzteren beiden zehn Zentimeter länger streckt. Auffällig ist die geduckte Silhouette und die Frontpartie mit den vielschichtigen Kniffen und Kanten sowie besonders schmalen LED-Scheinwerfern. Das von Toyota als „Hammerhai“-Form genannte Styling sollen auch künftige bZ-Modelle tragen, aus der dann eine neue Submarke der Japaner entstehen soll. Der kryptische Name steht dabei für „beyond Zero“, also etwa „über Null-Emissionen hinaus“, eine Anspielung auf die Ziele des größten Autobauers der Welt, bis 2035 nur noch Elektroautos zu vertreiben und bis 2050 komplett klimaneutral zu arbeiten. Die weiteren Ziffern des jetzt vorgestellten Pioniers sollen Größe und Fahrzeugtyp benennen: Die 4 für das mittlere Segment, das X für ein Crossover-SUV. Bei Subaru heißt das baugleiche Modell übrigens schlicht Solterra.

Toyota behauptet, das Elektro SUV stelle keine Adaption eines bestehenden Modells dar, sondern sei von Grund auf als eigenständiges Elektroauto konzipiert. Tatsächlich basiert der bZ4X auf der neuen e-TNGA genannten Plattform, auf der auch kommende Modelle fahren sollen. Bei dieser Architektur verschwindet die Batterie komplett im Fahrzeugboden, was neben dem niedrigen Schwerpunkt für eine gute Gewichtsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse sowie eine hohe Steifigkeit sorgen soll. Was wir live bei einer ersten Testrunde im stabilen Geradeauslauf und bei jeder dynamisch angesteuerten Kurve erleben durften. Der Wagen ist so schnell kaum aus der Ruhe zu bringen. Die modulare Plattform ist zugleich so konstruiert, dass sie von kleinen bis in größere Segmente adaptiert werden kann. Mit verschiedenen Radständen, Front-, Mitten- und Heckmodulen, vorderen und hinteren Überhängen sowie der Anzahl an Batteriezellen lassen sich damit unterschiedlichste Fahrzeugvarianten entwickeln.

Mit 2,85 Meter Radstand etwa schafft der bZ4X gegenüber dem aktuellen RAV4 bis zu 16 Zentimeter mehr Platz zwischen den Achsen. Dadurch entsteht ein großzügig gestalteter Innenraum, in dem man auch in der zweiten Reihe viel Platz für Beine, Schulter und Kopf genießt. Allerdings bleibt das Gepäckabteil mit seinen 452 Liter Volumen mehr als 100 Liter unter dem des kompakten SUV-Bruders. Das Cockpit wirkt sehr raumgreifend mit einem weit hinten platzierten 7-Zoll-TFT-Infodisplay und einem tief sitzenden, verhältnismäßig kleinem Lenkrad darunter, was ein wenig an das Peugeot-Layout erinnert. Daneben schwingt sich eine frei schwebende, schwarz lackierte Mittelkonsole mit kleinteiligen, intuitiv erfahrbaren Tasten und Funktionen darauf, zu einem bündig integrierten 12,3-Zoll-Touchscreen (mit Comfort-Paket) hinauf.

Das je nach Ausstattung verbaute Multimediasystem gehört zur jüngsten „Toyota Smart Connect-Generation“, das neben einer verbesserten Bedienführung in Verbindung mit der MyT-App zahlreiche vernetzte Dienst anbietet. Darunter insbesondere der Zugang zu einem Netzwerk, mit dem Ladesäulen in der Nähe gefunden, gecheckt und bargeldlos bezahlt werden können. Unterhalb der Konsole finden sich Ablagen und USB-Anschlüsse, oberhalb der Starterknopf und Fahrwählschalter, bei dem das Einlegen des Vorwärts- oder Rückwärtsgangs etwas gewöhnungsbedürftig über einen dreh- und drückbaren

äußeren Ring aktiviert werden. Die Verarbeitung in der von uns gefahrenen Allrad-Topversion ist ordentlich, die Materialanmutung angesichts des reichlich verbauten Plastiks für ein knapp 60.000 Euro teures Auto allerdings inakzeptabel.

Angetrieben wird der bZ4X wahlweise nur über die Vorderräder oder über beide Achsen. Beim Frontantrieb liefert die an der Vorderachse platzierte E-Maschine 150 kW (204 PS) und ein 265 Newtonmeter (Nm) Drehmoment. Beim Allradler sind vorne wie hinten 80-kW-Elektromotoren installiert, die sich zu einer Gesamtleistung von 160 kW (218 PS) und einem maximalen Schub von 336 Nm summieren. Mit dem X-Mode genannten System steht das Elektro-SUV in punkto Offroad-Qualitäten mechanischen Systemen in nichts nach, wie wir auf einem eigens eingerichteten Testparcours erleben konnten. Auf Knopfdruck kriecht der Wagen steile Berghänge hoch und runter, kippelt sich durch tiefe Bodenlöcher und durchkreuzt dank 500 Millimeter Wattiefe problemlos auch kleinere Flüsse und Furten. Im automobilen Alltag ist damit ein Fortkommen auf rutschiger Fahrbahn, Schnee und Matsch ebenso garantiert.

Wer umgekehrt das Pedal aufs Bodenblech drückt, wird bestenfalls in 6,9 Sekunden von null auf Tempo 100 katapultiert. Doch werden diese Werte für den versierten Elektrofahrer schnell nebensächlich, weiß er doch, dass jeder flotte Ampelstart, Spurwechsel oder Überholmanöver auf Kosten der Reichweite geht. Die Lithium-Ionen-Batterie fasst 71,4 kWh, was bei der Allradvariante im besten WLTP-Fall für knapp 415 Kilometer reichen soll. Bei unseren Testfahrten mit diesem Modell zeigte der Bordcomputer nach etwas mehr als 100 Kilometern mit bummeligem Stop&Go in der Stadt und etwas flotteren Passagen im Umland gut 18,5 kWh Durchschnittsverbrauch, was der offiziellen Angabe (18,0 kWh) schon sehr nahe kommt. Gut 100 Kilometer weiter soll der Fronttriebler mit einer vollen Akkuladung kommen.

Selbstverständlich ist der bZ4X mit bis zu 150 kW schnellladefähig, was den Energiespeicher an einer DC-Ladestation mit CCS2-Anschluss bei normalen Temperaturen in rund 30 Minuten wieder zu 80 Prozent füllt. An einer Wallbox mit 230 Volt und 32 Ampere vergehen dafür allerdings auch mal rund neun Stunden, weil der Wagen zunächst nur mit einem 6,6 kW starken Onboard-Ladegerät ausgeliefert wird. Voraussichtlich Ende 2022 soll eine optionale dreiphasiger 11-kW-Einheit schnelleres AC-Aufladen erlauben.

Gerade „bei der Entwicklung leistungsfähiger Antriebsbatterien und dem Zusammenspiel der einzelnen E-Komponenten konnten wir auf unsere langjährigen Erfahrungen zurückgreifen“, sagt Toyota-Chefingenieur Daisuke Ido. Wobei vor allem das Thema Langlebigkeit höchste Priorität genoss. So checkt ein ausgeklügeltes System permanent Spannung, Stromstärke und Temperatur jeder einzelnen Zelle der Batterie und sorgt für dessen individuelle Kühlung, um eine gleichbleibend hohe Leistung zu fördern. Zugleich soll eine effektives Heizsystem inklusive Wärmepumpe auch bei Minusgraden den Akku-Betrieb sichern. So garantiert Toyota für den Akku des bZ4X – die regelmäßige Wartung nach Herstellervorgaben vorausgesetzt – nach zehn Jahren oder eine Million Kilometern noch eine Restkapazität von mindesten 70 Prozent.

Ebenso vom Wettbewerb absetzen will sich Toyota mit einem Rundum-Sorglos-Paket namens „Kanzen“. Der Begriff bedeutet im Japanischen soviel wie komplett/ganzheitlich und soll den Kunden die Angst vor den Fallstricken der batterieelektrischen Elektromobilität nehmen. Das Angebot umfasst das Leasing für Privat- und Gewerbekunden, ebenso wie die Fahrzeugwartung, Garantie und Versicherung oder vernetzte Produkte und Services über Toyotas MyT-App, die das Fahren und Laden erleichtern, von der Wallbox für Zuhause bis zur Ladekarte für 245.000 Ladestationen des markeneigenen Netzwerks. Außerdem will Toyota mit Hilfe verschiedener Kooperationspartner seine Kunden rund um deren eigenen E-Mobilitätsinfrastruktur beraten, um Ladelösungen und Installationen, Förderungen und Ökostromverträge bis zur hauseigenen Solaranlage bereitzustellen.

Toyotas schöne neue Elektro-Welt gibt es natürlich nicht zum Nulltarif. Und schon der Blick in die Preisliste des bZ4X wirkt ernüchternd: Unter 47.950 Euro ist das Elektro-SUV nicht zu bekommen. Mit Frontantrieb versteht sich. Gut die Hälfte der Kunden, schätzt Toyota, bestellt dazu dann noch für 3900 Euro das „Comfort-Paket“, was den Preis dann sicher über die 50.000 Euro hebt. Kommen das Technik-Paket für 3700 Euro sowie Panorama-Dach und Zweifarblackierung (1900 Euro) noch hinzu, landet man schon bei 56.990 Euro. Und ein Viertel der Kunden legt nach der Prognose des deutschen Importeurs dann sogar nochmal 3000 Euro für den Allradantrieb drauf. Willkommen im Wettbewerb. (Frank Wald, cen)

Bilder zum Artikel



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



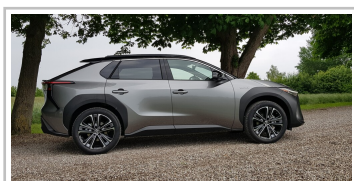
Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



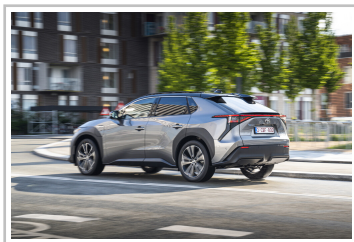
Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



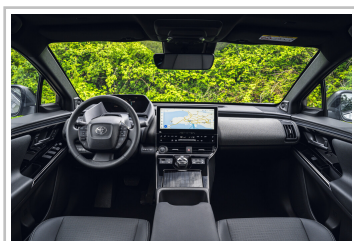
Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



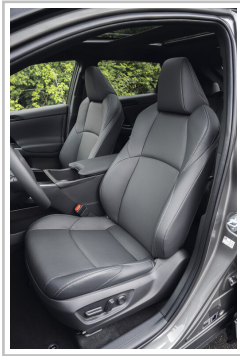
Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



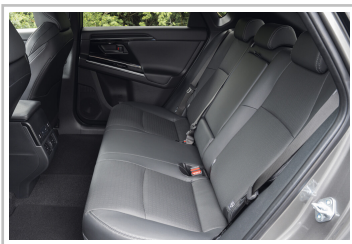
Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



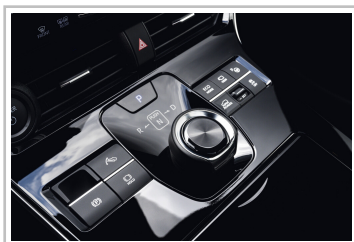
Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota bZ4X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
