



Toyota bZ4X Comfort-Paket

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Der bZ4X ist das erste reine Elektroauto von Toyota in Deutschland. Der eigenwillige Name setzt sich dabei aus Toyotas Leitspruch für eine Mobilität mit "null" Emissionen "bz, beyond zero" und einem "X" zusammen, welches den Anspruch als Crossover-SUV betonen soll. Die Entwicklung haben sich die Japaner mit Subaru geteilt, die mit dem nahezu identischen Solterra ebenfalls das erste eigenentwickelte E-Auto auf die Räder gestellt haben. Im Gegensatz zum Pendant von Subaru, der ausschließlich mit Allradantrieb zu haben ist, ist der bZ4X sowohl mit Front- als auch mit Allradantrieb erhältlich. Die von uns getestete Variante mit Frontantrieb kommt auf eine Leistung von 204 PS/150 kW, die Energie liefert ein 71,4 kWh großer Lithium-Ionen-Akku (brutto). Im ADAC Ecotest verbraucht der Stromer 17,0 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) und punktet innerorts sogar mit sehr guter Effizienz. Nicht nachvollziehbar ist, dass das Navigationssystem keine Ladestopps in die Routenführung integrieren kann - ein Unding bei einem neu eingeführten E-Auto dieser Preisklasse. Für den getesteten bZ4X in der Ausstattungsvariante "Comfort" ruft Toyota 55.585 Euro auf. Die Ausstattung ist damit nahezu komplett und die Garantieleistungen für das Fahrzeug und die Batterie fallen mit acht Jahren bzw. 160.000 km sehr großzügig aus. **Konkurrenten:** u. a. Ford Mustang Mach-E, KIA EV6, Subaru Solterra, Tesla Model Y, VW ID.5.

- +** sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, Wärmepumpe serienmäßig, lange Fahrzeuggarantie
- kein Handschuhfach, keine Routenplanung inkl. Ladestopp, mäßige Bremsleistung, kein Frunk

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Im Kapitel Verarbeitung schneidet der bZ4X durchschnittlich ab. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Wie bei asiatischen Modellen oftmals vorzufinden sind die Türrahmen mehrteilig geschweißt, zudem bestehen die Seitenwände des Kofferraums und sogar die Seitenbereiche des Ladebodens aus Kunststoff anstatt aus robusterem Filz. Kratzer in der billigen Plastikverkleidung lassen sich somit auf Dauer kaum vermeiden. Das Interieur hinterlässt einen gefälligen Eindruck, bei genauerem Hinsehen und Hinfassen wird jedoch deutlich, dass lediglich im oberen

Bereich von Armaturenbrett und der vorderen Türverkleidungen geschäumter Kunststoff zum Einsatz kommt. Dass bei einem über 55.000 Euro teuren Fahrzeug die A-Säulen und die hinteren Türverkleidungen vollständig mit hartem Kunststoff verkleidet sind und die Türfächer nicht mit Filz ausgeschlagen sind, ist enttäuschend.

⊕ Der Fahrzeugunterboden ist vollständig glattflächig verkleidet und damit nicht nur gut geschützt, sondern auch aerodynamisch optimiert.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die 71,4-kWh-Batterie des Toyota bZ4X kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Schuko-Stecker ist dabei. Ladekabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden, einen praktischen Frunk (Stauraum unter der Fronthaube) hat der Toyota leider nicht zu bieten. Das Laden über 230 V dauert über 30 Stunden, ergibt in der Praxis daher wenig Sinn. Zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher ausfallen als beim Laden an einer geeigneten Wallbox, entweder einphasig mit bis zu 7,4 kW (Dauer: 9,5 h) oder dreiphasig mit bis zu 11 kW (Dauer: 6,5 h). Schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann etwa 32 Minuten an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule. Toyota verspricht bis zu 150 kW maximale Ladeleistung, die der Testwagen mit gemessenen 145 kW unter idealen Bedingungen nur knapp verfehlt. Während die Ladeleistung zügig auf das Maximum steigt, nimmt sie schon ab 30% wieder sukzessive ab; sinkt bis hin zur Vollladung gleichmäßig. Die durchschnittliche Ladeleistung von 10 auf 80 Prozent betrug knapp 99 kW/h. Obwohl das Elektro-SUV mit einem

Leergewicht von etwas mehr als 1,9 t gewichtig daher kommt, sind 539 kg Zuladung erlaubt - genug für eine Reise mit der ganzen Familie. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt ebenfalls 75 kg. Unabhängig davon, ob der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt oder nicht, darf der bZ4X bis 750 kg ziehen - hier können einige Konkurrenten deutlich mehr.

⊖ Eine volle Batterie (70,3 kWh inkl. Ladeverluste) erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs (17,0 kWh/100 km) eine Reichweite von rund 410 km - ein allenfalls durchschnittlicher Wert. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von deutlich über 400 km möglich. Die Außenlänge von 4,69 m ist für die Stadt nicht ideal, gleiches gilt für den Wendekreis von 12,0 m. Die Breite fällt mit 2,17 m (inkl. Außenspiegeln) sehr üppig aus, was den bZ4x noch sperriger macht. Ab Werk ist kein Hilfsmittel für eine Reifenpanne an Bord. Über das Zubehör kann man ein Tirefit-Set sowie einen Wagenheber samt Bordwerkzeug ordern.

3,5 Licht und Sicht

Der bZ4X ist ab Werk mit einem LED-Linsensystem samt automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Das System bietet eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung, allerdings dürfte das Fernlicht weiter leuchten. Zudem vermissen wir ein Abbiege- und Kurvenlicht sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage, die es nur mit dem optionalen Technikpaket gibt.

⊖ In puncto Rundumsicht kann der bZ4X nicht überzeugen und fährt lediglich eine ausreichende Bewertung bei der ADAC Rundumsichtmessung ein. Dabei behindern vor allem die breiten C-Säulen die Sicht nach draußen. Die Übersichtlichkeit fällt ebenfalls unterdurchschnittlich aus. Das vordere Ende entzieht sich dem Blick des Fahrers, während das hintere



Die sehr breiten Dachsäulen und die hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten stark ein.

Fahrzeugende weit vom Fahrer entfernt ist und sich dadurch ebenfalls nur mäßig abschätzen lässt. Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den „normalen“ Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen. Der bZ4X besitzt keinen Heckwischer, der bei Niederschlag die Sicht durch die Heckscheibe verbessern könnte.

1,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner erhöhten Karosserie erleichtert der bZ4X das Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 58 cm sehr günstig über der Straße und die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der höhere Schweller, man muss daher die Beine beim Einsteigen weiter anheben. Hinten klappt der Zustieg in den Innenraum ebenfalls gut, auch wenn die Fondtüren weiter öffnen dürften und der hohe Schweller hier ebenfalls stört. Vorn wie hinten behindert kein Mittelunnel, zudem gibt es am Dachhimmel vier praktische Haltegriffe. Die vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist beim bZ4X serienmäßig an Bord.

1,8 Kofferraum-Volumen

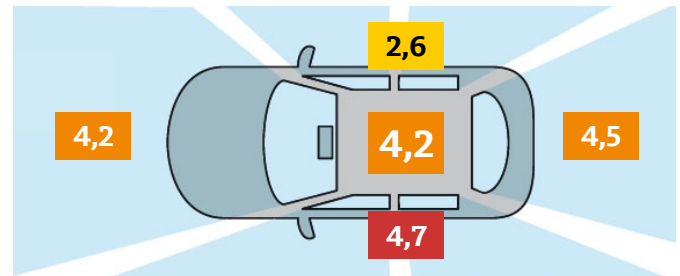
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 480 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 580 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 925 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.415 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 20 l Volumen zur Verfügung. Zudem können durch den höhenverstellbaren Ladeboden bis zu 50 l nach unten abgetrennt werden, sofern sich der Boden in der oberen Position befindet.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der bZ4X ist serienmäßig mit einer elektrisch betätigten Heckklappe ausgestattet. Sie öffnet weit und stellt erst bei mehr als 1,95 m Körpergröße eine Gefahr für den Kopf dar. Die Ladekante liegt mit 73 cm nicht zu hoch über der Straße, zudem befinden sich Ladekante und -boden auf einer Ebene, sofern sich der Boden in der oberen Position befindet – das erleichtert

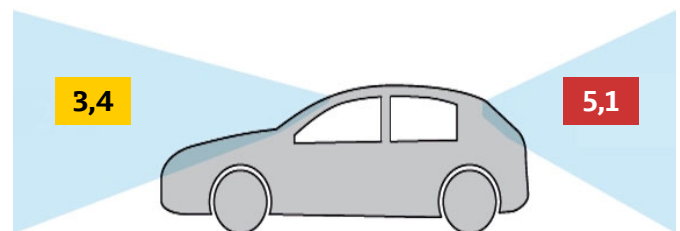
Rundumsicht

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.



⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 480 l Volumen bietet der Kofferraum des bZ4X viel Platz für das Gepäck.

das Ein- und Ausladen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

⊖ Im Kofferraum selbst leuchtet nur rechts eine LED-Lampe, zu wenig, um das Ladeabteil gleichmäßig auszuleuchten.

3,0 Kofferraum-Variabilität

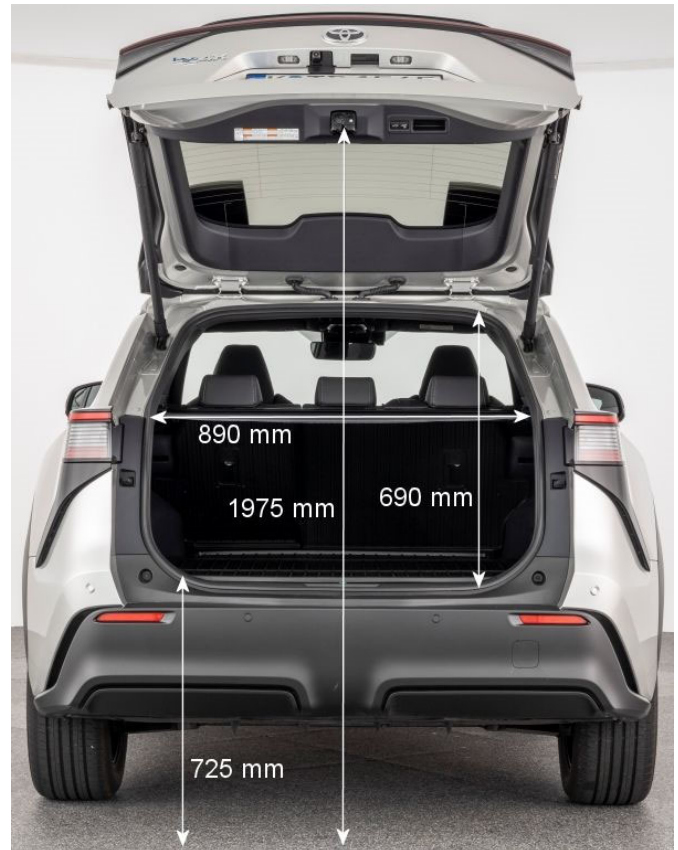
Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug am Hebel oben an der Lehne reicht und die Lehnenelemente lassen sich nach vorn klappen. Für die Gurte gibt es keine extra Halterungen, so besteht eine Einklemmgefahr für sie. Das ausgebaute Kofferraumrollo lässt sich unter dem Kofferraumboden verstauen.

⊖ Im Gepäckraum finden sich mit Ausnahme des Staufachs unter dem Ladeboden sowie der beiden Taschenhaken keine weiteren Verstaumöglichkeiten. Zudem gibt es nur zwei Zurrösen, das Anbringen eines Gepäcknetzes ist somit nicht möglich.

2,6 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Beim Blick auf das Cockpit des Toyota bZ4X fällt vor allem das weit oben platzierte Kombiinstrument auf, auf das der Fahrer über das Lenkrad blickt. Hier haben sich die Japaner offensichtlich Peugeot zum Vorbild genommen, die bereits seit einigen Jahren auf eine vergleichbare Anordnung von Lenkrad und Kombiinstrument setzen. Leider passt diese wie bei den Peugeot-Modellen nicht für jeden Fahrer, da man das Lenkrad für einwandfreie Sicht auf das Kombiinstrument ungewohnt weit nach unten stellen muss und auf diese Weise mit dem Knie schnell an das Volant stößt - besonders beim Bremsen. Ob das Cockpit für einen ergonomisch passt, sollte man zuvor daher ausgiebig testen. Die Bedienbarkeit kann ebenfalls nur bedingt überzeugen. Ein Teil der Funktionen wird über den 12,3 Zoll großen und gut erreichbaren Touchscreen gesteuert, allerdings erschließt sich einem die verschachtelte Menüstruktur erst nach längerer Eingewöhnung und bleibt auch danach teils recht umständlich. Hinzu kommt, dass einige der Fahrzeugfunktionen auch über das Kombiinstrument mit seiner zu kleinen Darstellung eingestellt werden - das ist verwirrend. Ebenfalls umständlich: Ist Apple CarPlay aktiviert, wird das Display vollständig damit ausgefüllt - man kommt dadurch nur über Umwege auf die Oberfläche des Toyota-Bediensystems zurück. Ebenfalls verbesserungswürdig: Das Multifunktionslenkrad ist mit 15 Tasten überladen, was die Bedienung deutlich erschwert. Positiv bewerten wir hingegen, dass der Japaner über eine separate Klimabedieneinheit sowie eigene Tasten für die Heizfunktion von Sitzen und Lenkrad verfügt. Noch schöner wäre es allerdings, wenn es sich dabei um "echte" Tasten und nicht um Bedienflächen handeln würde, die keine haptische Rückmeldung geben und nicht zuverlässig auf Berührung reagieren.



Mit 73 cm ist die Höhe der Ladekante noch akzeptabel.

⊖ Die Bordcomputerfunktionen fallen dürftig aus. Der Durchschnittsverbrauch lässt sich lediglich für die aktuelle Fahrt sowie ab dem letzten Ladevorgang, nicht aber für einen längeren Zeitraum anzeigen. Zudem vermissen wir eine exakte Anzeige des Momentanverbrauchs. Die serienmäßige Sprachsteuerung kann nur vergebene Sprachbefehle verarbeiten, und auch dies gelingt ihr nur in wenigen Fällen.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums gibt wenig Anlass zur Kritik. Die Materialanmutung kann nicht immer überzeugen, genauso wie die Bedienbarkeit. Diese bietet trotz einer gewissen Funktionalität viel Raum für Verbesserungen.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der bZ4X ist bereits in der Basis serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Das Basis-Soundsystem überzeugt mit ausreichend gutem Klang. Ebenso Serie sind vier USB-Anschlüsse - je zwei vorn und hinten sowie eine auf der Mittelkonsole gut erreichbare induktive Lademöglichkeit für Smartphone. Per App kann man viele Funktionen des Autos fernüberwachen oder -steuern

(Remote Access). Das Infotainmentsystem lässt sich über die eingebaute SIM-Karte updaten (OTA). Mit einem Smartphone samt der dazugehörigen Toyota-App lassen sich aus der Ferne Fahrzeuginformationen abrufen oder -funktionen wie etwa die Standklimatisierung steuern.

⊖ Das Navigationssystem ist nicht in der Lage Ladestopps in die Routenplanung zu integrieren - das ist für ein aktuelles E-Auto dieser Preisklasse nicht zeitgemäß.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Vorn bietet der bZ4X gute Platzverhältnisse und damit für bis zu 1,95 m große Personen ausreichend Platz. Das

Raumgefühl wird vorrangig durch die hohe Seitenlinie und den dunklen Dachhimmel geschmälert.

2,9 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond geht in Ordnung. Die Kopffreiheit genügt für 1,90 m große Insassen. Die Beinfreiheit reicht aufgrund des großen Radstands sogar bis zu einer Körpergröße von 2,10 m (Vordersitz auf 1,85 m Person eingestellt). Allerdings wird das Raumgefühl durch die vergleichsweise niedrige Dachlinie, die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule und den dunklen Dachhimmel geschmälert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität kann sich der bZ4X nicht hervortun. Er belässt es bei der asymmetrisch klappbaren und neigungsverstellbaren Rücksitzlehnen. Mancher Konkurrent kann hier beispielsweise mit einer längsverstellbaren, dreigeteilt klappbaren Rückbank punkten. Vorn mangelt es an brauchbaren Ablagemöglichkeiten. Weshalb die Japaner auf ein Handschuhfach verzichten, bleibt jedenfalls ein Rätsel. Die große Ablagemöglichkeit unter der "schwebenden" Mittelkonsole ist dafür jedenfalls kein adäquater Ersatz. Die Türfächer sind nicht sonderlich groß und können keine Einliter-Flaschen auf-

nehmen. Zudem vermissen wir ein Brillenfach am Dachhimmel sowie einen Kartenhalter in der Sonnenblende. Im Fond gibt es - wenn auch recht kleine - Türfächer, praktische Lehnentaschen und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne.

2,8 KOMFORT

3,4 Federung

Der Toyota bZ4X verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk und bietet damit fahrwerksseitig keine Einstellmöglichkeiten für den Fahrer. Unter guten Fahrbahnbedingungen entspricht die Fahrwerks-Charakteristik dem eines weitgehend ausgewogenen Standardfahrwerks, allerdings offenbart der Toyota auf schlechten Straßen oder bei Einzelhindernissen teils deutliche Komfort-Schwächen. So überträgt er im Stadtverkehr Fahrbahnebenenheiten wie Gullideckel deutlich spürbar auf die Insassen und lässt diese auch akustisch

wahrnehmbar in den Innenraum durchdringen. Die Hinterachse reagiert dabei noch unausgewogener als die Vorderachse, was den Aufbau in Bewegung bringt und sich insbesondere bei Landstraßentempo negativ auf Fahrkomfort der Passagiere auswirkt - vor allem auf der Rücksitzbank. Auf gut gepflegten Landstraßen und der Autobahnen liegt der Fahrzeugaufbau weitestgehend ruhig und sorgt dann für einen ordentlichen Langstreckenkomfort.

2,7 Sitze

Die Vordersitze sind ordentlich konturiert und bieten eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist gut, dürfte aber im oberen Lehnenbereich etwas kräftiger ausgeprägt sein. Beim Fahrersitz lässt sich zudem die Neigung der Sitzfläche verstellen, über eine elektrische Zweibege-Lordosenstütze verfügt nur der Fahrersitz, für den Beifahrersitz gibt es diese Option nicht. Darüber hinaus erfolgt die Sitzverstellung des Beifahrersitzes nur mechanisch, die des Fahrersitzes elektrisch. Die Sitzposition ist grundsätzlich gut, allerdings ist

die Armauflage in den Türen dünn gepolstert, sodass der Ellbogen bei längeren Fahrten schmerzen kann. In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen. Die Neigung der Lehnen lässt sich einstellen. Um die flache Dachlinie zu kaschieren, wurde die Rückbank recht tief montiert. Dies hat zur Folge, dass die Knie der Fondinsassen vergleichsweise stark angewinkelt sind.

3,1 Innengeräusch

Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten ist der bZ4X wie bei E-Autos typisch angenehm leise. Von der Arbeit des E-Motors ist fast nichts zu hören. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Fahr- und Windgeräusche deutlich, der bei

Tempo 130 km/h ermittelte Geräuschpegel von 69,7 dB(A) ist vergleichsweise hoch. Damit ist der elektrische Toyota bei dieser Geschwindigkeit lauter als viele Mittelklasse-SUV mit Verbrennungsmotor.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der bZ4X ist stets mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie einer Standklimatisierung ausgestattet. Letztere lässt sich mittels des Fahrzeugschlüssels oder der dazugehörigen Smartphone-App steuern. Zudem verfügt das SUV über beheizbare Vordersitze sowie eine Lenkradheizung; die Scheiben ab der B-Säule sind getönt und schützen somit vor zu starker Sonneneinstrahlung.

⊖ Wie inzwischen weit verbreitet müssen die Luftausströmer am Armaturenbrett und für die Fondinsassen ohne separate Regler für die Luftmenge auskommen. Letztere lässt sich somit nicht unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der E-Motor an der Vorderachse leistet 150 kW/204 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 265 Nm. Damit ist das Crossover vollkommen ausreichend motorisiert, der Wunsch nach mehr Leistung kommt kaum auf. Von 60 auf 100 km/h geht es in 4,0 s, von 80 auf 120 km/h in 5,7 s. Toyota

verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,5 s. Man sieht: Der bZ4X geht bei Bedarf zügig voran. Die Höchstgeschwindigkeit wird zugunsten des Stromverbrauchs bereits bei 160 km/h elektronisch abgeregelt, hier lassen einige Konkurrenten deutlich mehr zu.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der E-Antrieb kann hinsichtlich der Laufkultur vollauf überzeugen. Es sind weder Vibrationen zu spüren noch störende Motorgeräusche zu hören – selbst das Surren des Elektromotors ist kaum zu vernehmen, da er gut abgekapselt

ist. Der bZ4X beschleunigt vom Start weg mit Nachdruck, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der bZ4X kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantüber-

setzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). Die Beschleunigung verläuft ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von

Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung über den Drehschalter auf der Mittelkonsole gestaltet sich etwas umständlich, da man das Rad zuerst drücken und erst dann in

die gewünschte Richtung drehen kann. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest verhält sich der bZ4X sicher und durchaus dynamisch. Mit seinem gut abgestimmten elektronischen Stabilitätsprogramm besteht das Crossover den Ausweichtest problemlos und stellt den Fahrer dabei vor keine großen Herausforderungen. Allerdings lassen das hohe Fahrzeuggewicht von mehr als 2 t, die gefühlsarme Lenkung

sowie seine Tendenz zum Untersteuern, kaum sportliche Gefühle zu, auch wenn die erzielbaren Durchfahr- geschwindigkeiten durchaus vorzeigbar sind. Der bZ4X punktet mit einer guten Fahrstabilität, die sich in einem stabilen Geradeauslauf, geringen Lastwechselreaktionen sowie einer guten Traktion manifestiert.

2,8 Lenkung

Die Lenkung des bZ4X verfügt über angenehme Lenkkräfte; der Toyota lässt sich mühelos steuern. Was direkt auf den ersten Meter auffällt, ist der im Vergleich mit anderen Modellen dieser Fahrzeugklasse etwas reduzierte Lenkraddurchmesser. Der bZ4X fühlt sich damit recht handlich an, trotz der nicht all zu direkten Übersetzung von 2,8 Lenkumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Toyota priorisiert bei der Lenkungs-

auslegung den Komfortaspekt vor dem einer unmittelbaren Rückmeldung. So ist die Lenkung ordentlich entkoppelt und filtert die meisten Fahrbahnunebenheiten von den Händen des Fahrers, gibt durch ihr teigiges Lenkgefühl aber auch wenig Aufschluss über den Grip auf der Vorderachse. Dennoch ist sie präzise genug, um den Toyota zielsicher zu dirigieren.

3,4 Bremse

Die maximale Verzögerung der Bremsanlage fällt unterdurchschnittlich aus. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der bZ4X 37,7 m (Durchschnitt aus zehn Messungen), das

können die meisten Konkurrenten besser. Die Dosierbarkeit der Bremse geht hingegen in Ordnung.




















1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der bZ4X in der Comfort-Variante nahezu alles an Bord, was Toyota für seinen Crossover anbietet. Er beobachtet den Verkehr und warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen, vor Querverkehr (Heck), und leitet selbstständig eine Notbremsung ein. Zudem warnt der Toyota vor Objekten im toten Winkel, vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und bietet zudem die Option eines klassischen Tempomats (ohne Abstandsregelung) und einen Limiter, der das Tempo stumpf abregelt. Darüber hinaus erkennt der bZ4X Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. In der Praxis liegt die Trefferquote - wie bei vielen Fahrzeugen - nicht bei 100 %, weshalb die Tempolimits immer auch durch den Fahrer selbst plausibilisiert werden müssen. Die Spurhaltefunktionen des bZ4X reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, bis hin zum Spurführungsassistenten, der in Kombination mit dem adaptiven Abstandsregeltempomaten zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. Im Falle einer Gefahrensituation aktiviert der Toyota nach einer Notbremsung die Warnblinkanlage, sobald er den Stillstand erreicht hat. Zudem kontrolliert das Fahrerüberwachungssystem den Fahrer mittels Kamera permanent in seiner Aufmerksamkeit. Zeigt der Fahrer Ermüdungserscheinungen, schlägt das System eine Pause vor. Erkennt das System einen handlungsunfähigen Fahrzeugführer, hilft der Notfallassistent den Toyota sicher abzubremsen. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diese im Zentralscreen an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

⊖ Während die Verkehrszeichenerkennung im Kombiinstrument seine Information aus der Kamera in der Frontscheibe bezieht, beruht die Anzeige im Touchscreen auf einer Datenbank. Allerdings werden die teils unterschiedlichen Daten nicht zusammengeführt, weshalb es immer wieder zu abweichenden Geschwindigkeitsangaben kommt - das darf in diesem Preissegment nicht passieren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der mit dem Subaru Solterra baugleiche Toyota bZ4X erreicht im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm beim Insassenschutz 88 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. Insgesamt erzielt der Japaner ein Fünf-Sterne-Ergebnis. Das SUV wartet ab Werk mit Front-, vorderen Seitenairbags, von vorn nach hinten reichenden Kopfairbags sowie einem Centerbag zwischen den Vordersitzen auf. Seitenairbags für die Fondinsassen oder Knieairbags hat der bZ4X nicht zu bieten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für Personen bis 1,70 m, der geringe Abstand zum Dachhimmel verhindert allerdings eine

Überstrecken des Kopfes. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Im Kofferraum findet man nur zwei Zurrösen vor, ein Gepäcknetz lässt sich damit nicht spannen. Ein Kofferraum-Trennnetz gibt es ebenfalls nicht. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

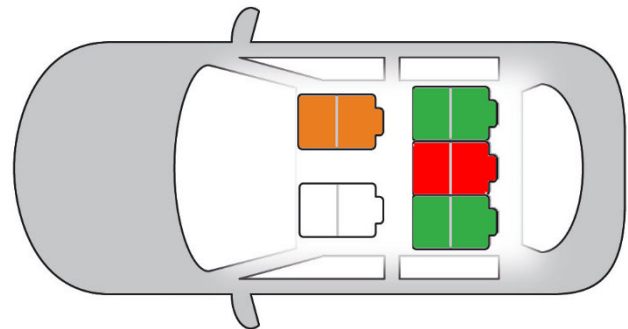
2,3 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit schneidet der Toyota bZ4X gut ab und kommt auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Die äußeren Fondsitze verfügen über Isofix-Haken samt i-Size-Kennzeichnung und eignen sich mit hervorragend für den Einbau von Kindersitzen, und das auch mit dem Sicherheitsgurt. Der Beifahrersitz muss zwar ohne Isofix-Halterung auskommen, die Montage mit dem Gurt ist jedoch problemlos möglich.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Montage eines Kindersitzes. Hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen. Die Kindersicherung der Fondtüren erfolgt über Kippschalter in den Seitentüren und lassen sich somit auch von Kindern bedienen - das sollte nicht sein.

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)

2,5 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit fährt der Toyota bZ4X im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 11/2022) mit 79 Prozent der erreichbaren Punkte ein ordentliches Ergebnis ein. Während die Front nachgiebig gestaltet ist, weisen der Bereich rund um die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten auf.

⊕ Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenso Serie.

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der bZ4X mit serienmäßiger Wärmepumpe auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 17,0 kWh pro 100 km. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 16 A; um die brutto 71,4 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 70,3 kWh benötigt. Innerorts liegt der Verbrauch bei etwa 12,1,

außerorts bei etwa 18,9 und auf der Autobahn bei etwa 19,1 kWh pro 100 km. Damit ist die Effizienz vor allem Innerorts sehr gut. Unter winterlichen, kalten Bedingungen steigt der Verbrauch aber deutlich an, geht dann Richtung 30 kWh/100 km. Geht man von dem im Ecotest unter günstigen Temperaturen (22 °C) ermittelten Verbrauchswert von 17,0 kWh/100 km aus, errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 85 g/km (Basis deutscher

Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr

gute 55 von 60 möglichen Punkten.

1,4 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit

einem Stromverbrauch von 20,0 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 81 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass das Crossover im Bereich Schadstoffe 46 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Toyota bZ4X auf 101 Punkte und erreicht so die vollen fünf Sterne.

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der bZ4X mit Vorderradantrieb (Allrad-Modell ebenfalls verfügbar) startet bei 47.490 Euro, die mittlere Ausführung "Comfort" ist ab 55.180 Euro zu haben. Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig – allerdings nicht vor 2031, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur in der Haftpflicht (Klasse 15) niedrig, die Teilkasko liegt bei 25, die Vollkasko sogar bei hohen 26 - so ergeben sich insgesamt hohe Versicherungskosten. Die

Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust, der maßgeblich von der Haltbarkeit der Batterie abhängt. Toyota gibt auf das Fahrzeug eine Herstellergarantie von acht Jahren bzw. 160.000 km - je nachdem, was zuerst eintritt. Die Hochvoltbatterie ist dabei eingeschlossen, zudem garantieren die Japaner bis dahin eine Batteriekapazität von mindestens 70 Prozent.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	bZ4X	bZ4X Comfort-Paket X-Mode
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	265/0	336/0
0-100 km/h [s]	7,5	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	14,4/14,4 kWh E	16,2/16,2 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/26/25	15/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	821	950
Preis [Euro]	47.490	57.390

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	73 kW
maximales Drehmoment	265 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,0 kWh/100km/412 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	71,4 kWh/n.b. kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	70,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Taste

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10% "Bitte laden", Batt. gelb, 3% "Batterie leer, verringerte Leistung"
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	links vorne
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

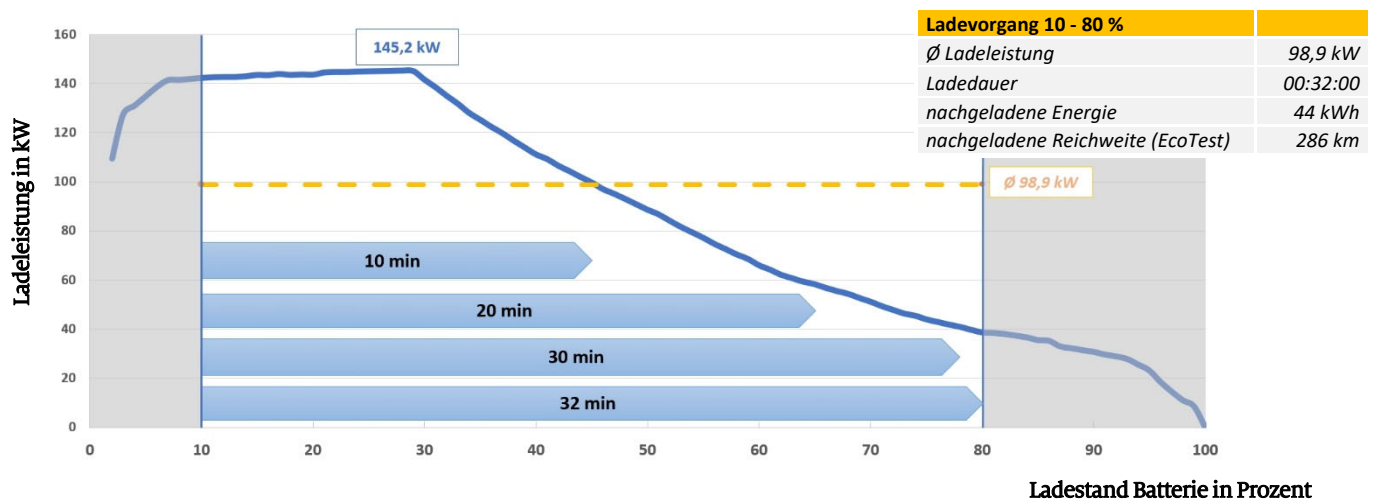
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

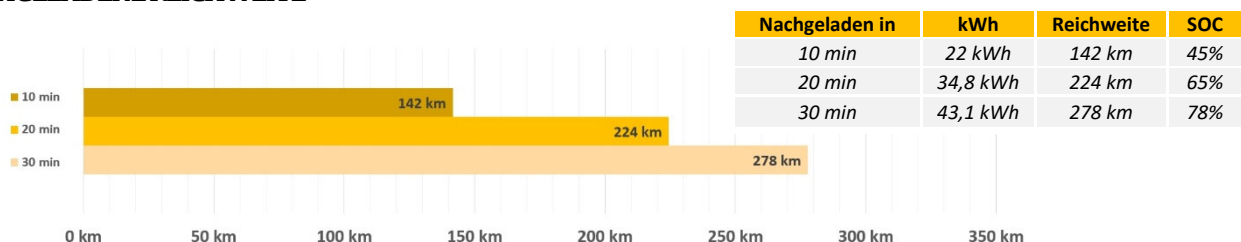
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	54 - 30,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	54 - 9,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	17 - 6,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 150 kW	32 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor vorne	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	265 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,4 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.690/1.860/1.600 mm
Leergewicht/Zuladung	1.970/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	452 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität	71,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	8 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Motomachi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 104V
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Maxx
Wendekreis links/rechts	12,0 m
Ecotest-Verbrauch	17,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 85 g/km)
Reichweite	410 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.170 mm
Leergewicht/Zuladung	1.926/539 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	480/925/1.415 l

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

Betriebskosten	116 Euro	Werkstattkosten	82 Euro
Fixkosten	126 Euro	Wertverlust	580 Euro
Monatliche Gesamtkosten	904 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/26/25		
Basispreis bZ4X Comfort-Paket	54.390 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.585 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.503 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-/Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/3.700 Euro (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	1,4
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	1,8	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	3,4
Innenraum	2,6	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	1,0
Komfort	2,8	Verbrauch/CO ₂	0,6
Federung	3,4	Schadstoffe	1,4
Sitze	2,7		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	2,2		

Stand: November 2023

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