



Toyota Highlander 2.5 Hybrid Business Edition

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (182 kW/248 PS)

Bei dem Namen Highlander denkt man hierzulande eher an einen Spielfilm aus dem Jahr 1986 als an ein Fahrzeug, auch wenn der Toyota Highlander bereits seit 2000 erhältlich ist – allerdings nur außerhalb von Europa. Der japanische Hersteller erweitert sein europäisches Portfolio oberhalb des RAV4 und bietet seit Januar 2021 das SUV der oberen Mittelklasse an. Die Länge von knapp fünf Meter, die stattliche Breite sowie der große Wendekreis machen den Siebensitzer im engen Stadtverkehr unhandlich. Im Innenraum bietet er dafür viel Platz für Insassen und Gepäck. Hinsichtlich der Materialien kann der Fünftürer allerdings dem Anspruch in dieser Klasse nicht gerecht werden – zu viele Verkleidungen des primär für den US-Markt entwickelten SUV bestehen aus Hartplastik. Im ADAC Autotest tritt der Toyota Highlander Business Edition an, der als Voll-Hybrid drei Motoren kombiniert: Ein Ottomotor entwickelt aus 2,5 l Hubraum bis zu 190 PS und überträgt sein Drehmoment von maximal 239 Nm über das stufenlose Automatikgetriebe an die Vorderräder. Ergänzt wird der Antrieb von je einem Elektromotor an der Vorder- (182 PS, 270 Nm) und Hinterachse (54 PS, 121 Nm) – die Systemleistung von 248 PS sorgt auch durch den Allradantrieb für gute Fahrleistungen. Den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 8,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h. Der Voll-Hybrid ermöglicht teilweise auch rein elektrisches Fahren, bietet allerdings keine externe Lademöglichkeit. Die Energie wird ausschließlich während der Fahrt beispielsweise in Verzögerungsphasen zurückgewonnen und in einem 1,6 kWh kleinen Nickel-Metallhydrid-Akku gespeichert. Die langjährige Hybrid-Erfahrung der Japaner verdeutlicht der vergleichsweise niedrige Verbrauch von 6,7 l/100 km. Bei der Fahrsicherheit setzt der Japaner allerdings keine Glanzlichter. Im ADAC Ausweichtest führt ein deutlicher ESP-Eingriff zu starkem Untersteuern. Zudem fällt der Bremsweg bei einer Vollbremsung zu lange aus, sodass der Japaner aus 100 km/h erst nach über 39 m zum Stehen kommt. Im direkten Wettbewerbsumfeld erscheint der Grundpreis von 53.650 Euro als attraktives Angebot, doch leider weist die Ausstattungsliste deutliche Lücken auf. Es fehlen beispielsweise ein Navigationssystem, eine elektrische Heckklappe, ein Head-up-Display sowie Parksensoren vorn wie hinten. **Konkurrenten:** u. a. Ford Explorer, Genesis GV80, Lexus RXL, Volvo XC90.

- ⊕ gutes Platzangebot, großer Kofferraum, effizienter und leistungsstarker Antrieb, umfangreiche Sicherheitsausstattung, serienmäßiger Siebensitzer
- ⊖ Schwächen im ADAC Ausweichtest, mäßige Bremsleistung, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, unterdurchschnittliche Materialanmutung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

	Familie	1,8
	Stadtverkehr	4,7
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	1,6
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	3,1

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Der Highlander ist gewissenhaft zusammengebaut, man vermisst aber den letzten Schliff. Vornehmlich, weil an Materialien und bei der Produktion gespart wurde. So sind die Türrahmen mehrteilig und der Kofferraum seitlich mit billigem sowie kratzempfindlichen Kunststoff ausgekleidet – ein Unding in dieser Fahrzeugklasse. Die Spalte verlaufen insgesamt schmal und gleichmäßig. Die Wertigkeit des Innenraums entspricht nicht dem Klassendurchschnitt. Lediglich im oberen Bereich von Armaturenbrett und Fronttüren kommen geschäumte Kunststoffe zum Einsatz, ansonsten findet man ausschließlich

Hartplastik vor. Erfreulich ist, dass zumindest die A-Säulen mit Stoff bezogen sind.

⊕ Den Unterboden hat Toyota ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der hintere Bereich ist teilweise offen.

⊖ Die Motorhaube wird von einem einfachem Haltestab offen gehalten – Gasdruckfedern sind hier die bessere Wahl.

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem 65-l-Tanke eine theoretische Reichweite von 970 km.

⊕ Für den Alltag ist das SUV gut gerüstet, sieben Sitzplätze sind serienmäßig. Die maximale Zuladung darf im Falle des 2.035 kg schweren Testwagens üppige 635 kg betragen – das reicht für fünf Erwachsene samt reichlich Gepäck, bei sieben Personen wird es dann unter Umständen auch hinsichtlich des Gewichts eng. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert die Montage eines Dachträgers. Die Anhängerkupplung kann dank ihrer Stützlast von 80 kg auch zwei schwere E-Bikes auf einem geeigneten Heckträger transportieren. Gebremste Anhänger bis zu 2,0 t

dürfen an den Haken genommen werden, ungebremste bis 700 kg. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Highlander serienmäßig mit einem eingeschränkt nutzbarem Reserverad inklusive Wagenheber und Radmutternschlüssel ausgestattet.

⊖ Die schieren Ausmaße des Autos machen es recht unhandlich – fast fünf Meter Länge und inklusive Außenspiegeln über 2,20 m Breite wollen in der Stadt achtsam bewegt werden. Das liegt auch am großen Wendekreis von 12,1 m, weshalb das SUV beim Rangieren viel Platz benötigt. Auf einen Fehlbetankungsschutz verzichtet Toyota, Fehlbetankungen mit Dieselkraftstoff können die Folge sein. Zudem muss der Tankdeckel über eine Taste im Innenraum entriegelt werden, ehe er sich öffnet.

3,7 Licht und Sicht

Trotz der Größe des Fahrzeugs ist die Übersichtlichkeit zufriedenstellend, die Motorhaube ist recht lang und entzieht sich dem Blick des Fahrers. Das Heck endet knapp hinter der etwas schräg verlaufenden Heckscheibe, die durch die Länge des Autos allerdings weit entfernt ist. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, die Außenspiegel bietet diese Funktion nicht. Beiden Außenspiegeln fehlt zudem ein asphärischer Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar wäre.

⊖ LED-Scheinwerfer mit Reflektortechnik sind beim Highlander Serie, ab der Ausstattungslinie Executive kommen Projektor-LED-Scheinwerfer inklusive Scheinwerferreinigungsanlage zum Einsatz. Das LED-Lichtsystem des Testwagens samt manueller Leuchtweitenregulierung kann mit seiner heterogenen Lichtverteilung und einer geringen Reichweite des Fernlichts nicht recht überzeugen. Zudem fehlen dem Toyota auch über den serienmäßigen statischen Fernlichtassistenten hinausgehende Funktionen



Die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

wie Abbiege- (trotz serienmäßiger LED-Nebelscheinwerfer) oder Kurvenlicht, adaptive Lichtverteilung oder ein Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung

schneidet der Highlander mäßig ab. Hauptkritikpunkt ist die Aussicht nach schräg hinten, wo die breiten C- und D-Säulen den Blick nach draußen beeinträchtigen. Gut kann man dagegen durch die Heckscheibe blicken. Das ändert aber nichts am Problem, dass man bodennahe Hindernisse direkt hinter dem Auto nicht erkennen kann – die serienmäßige Rückfahrkamera mit Waschdüse ist demnach sicherheitsrelevant. Parksensoren vorn wie hinten, ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Einparkassistent sind für die Business Edition nicht lieferbar. Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert. So kann während des Abschleppens keine Richtungsänderung angezeigt werden.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Hier schlägt die Stunde der SUV: Meist ist der Ein- und Ausstieg in dieser Fahrzeugklasse komfortabel möglich. Allerdings liegt der Fahrersitz des Highlander in der niedrigsten Stellung hohe 70 cm über der Straße. Dementsprechend ist auch der Schweller sehr hoch, die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei. Die Fondtüren werden nur an zwei Positionen offen gehalten, zudem könnten die Haltekräfte höher ausfallen. In die dritte Sitzreihe gelangt man wegen der praktisch klappenden Sitze der zweiten Reihe ohne allzu große Mühen. Haltegriffe sind oberhalb aller Türausschnitte vorhanden. Nach dem Aussteigen und nachdem man mit der Fernbedienung das Auto aufgesperrt hat, wird per Front- und Heckleuchten das Fahrzeugumfeld beleuchtet.

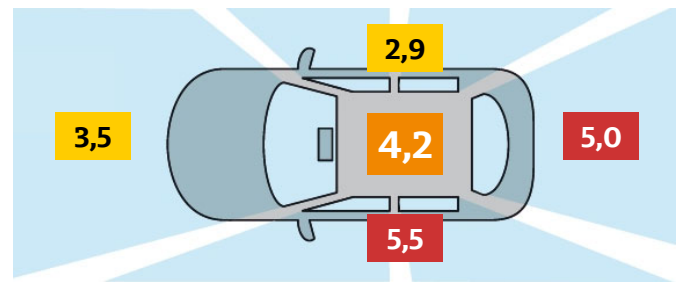
1,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Highlander ist sehr groß. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 560 l und bis unters Dach 935 l hinein. Dann lassen sich bis zu 20 handelsübliche Getränkekisten verstauen. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt das Ladeabteil bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), fasst es 950 l. Bis unter das Dach passen dann 1.755 l in den Kofferraum. Unterhalb des Kofferraumbodens lassen sich weitere 45 l verstauen.

⊖ Mit aufgerichteten Sitzen in der dritten Reihe lassen sich im Kofferraum lediglich 265 l im Kofferraum verstauen.

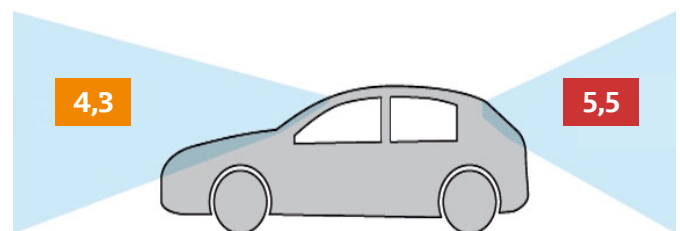
Rundumsicht

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.



⊖ Der Toyota ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum mit 560 l Volumen (als 5-Sitzer) bietet großzügig Platz für das Reisegepäck. Nutzt man den Toyota Highlander mit sieben Sitzen stehen immerhin noch 265 l Volumen zur Verfügung.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt in der Ausstattungslinie Business Edition lediglich manuell. Selbst rund 1,90 m große Personen müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten allerdings auf das etwas abstehende Schloss achten. Ein gut erreichbarer Zuziehgriff erleichtert das Schließen der Heckklappe.

⊕ Die Kofferraumöffnung ist breit und sehr hoch, noch dazu ist der Kofferraumboden auf einer Höhe mit der Ladekante: Der Kofferraum ist gut nutzbar. Das Kofferraumrollo kann man unterhalb des Kofferraumbodens klapperrfrei verstauen.

⊖ Die Ladekante liegt 78 cm über der Straße und damit hoch, was das Be- und Entladen erschwert. Nur eine Deckenlampe leuchtet den großen Kofferraum aus, das reicht im Dunkeln nicht. Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist in der Testwagenausstattung selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich.



Mit 78 cm liegt die Ladekante recht hoch.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen in Reihe zwei lassen sich vom Innenraum aus asymmetrisch geteilt nach vorn klappen. Das gestaltet sich jedoch etwas umständlich, da man zunächst die Lehne per oberen Hebel (Einstiegshilfe) entriegeln und teilweise nach vorn klappen muss. Zum vollständigen Umklappen muss man die Lehne anschließend an einem weiteren Hebel seitlich an den Rücksitzen entriegeln. Die Lehnen der zweisitzigen Rücksitzbank der dritten Sitzreihe können asymmetrisch geteilt per Hebel oben an der Lehne umgeklappt werden. Ablagen im Kofferraum für Kleinkram sind kaum vorhanden, lediglich in einem

Fach unterhalb des Kofferraumbodens kann man kleinere Gegenstände verstauen. Zudem befindet sich links und rechts je ein Taschenhaken, ein Gepäcknetz (vertikal/horizontal) ist lediglich gegen Aufpreis an Bord.

⊖ Beim Aufstellen der beiden Sitze in der dritten Sitzreihe muss man zunächst das Gepäckraumrollo demontieren, das sich immerhin unterhalb des Kofferraumbodens verstauen lässt.

2,6 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Das Cockpit ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System Toyota Touch gebündelt sind. Das dazugehörige 8-Zoll-Touchdisplay ist in ordentlicher Höhe positioniert, aber nicht zum Fahrer geneigt. Zumindest verfügt das System, anders als viele Konkurrenten, über einen Drehregler zur Lautstärkeneinstellung sowie über Schnellwahltasten für grundlegende Funktionen links und rechts des Displays. Die Bedienung erfordert jedoch eine zielgenaue Betätigung der Schaltflächen. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut und erschließt sich dem Nutzer nach einer kurzen Eingewöhnung. Was aber stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens, sondern muss sich durch das Menü im Kombiinstrument hangeln.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum gehen in Ordnung, besondere Sorgfalt oder Behaglichkeit findet man jedoch nicht. Auch die Bedienung kann nicht zur Gänze überzeugen.

Das Multifunktionslenkrad ist mit den vielen Tasten etwas unübersichtlich geraten. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Anstatt eines Drehzahlmessers gibt es beim Hybrid eine Leistungsanzeige, über die man ablesen kann, wie viel Leistung man gerade vom Antriebsstrang abrufen beziehungsweise zurückgewonnen wird. Scheibenwischer und Fahrlicht sind sensorgesteuert, der aktivierte Regensensor wird dem Fahrer allerdings nicht

3,3 Multimedia/Konnektivität

Als Business Edition ist der Toyota Highlander in puncto Konnektivität lediglich zufriedenstellend ausgestattet. Ab Werk bietet er sechs Lautsprecher, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung und digitalen Radioempfang sowie Apple CarPlay und Android Auto – beides kabelgebunden. Neben der serienmäßigen, induktiven Lademöglichkeit für Smartphones bietet er zahlreiche USB-Anschlussmöglichkeiten. Zudem kann man mithilfe von MyT Connected Services u. a. Fahrzeuginformationen abrufen.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Den Fahrersitz kann man für bis zu 1,95 m große Personen zurückschieben. Über dem Scheitel hat man mit dieser Größe noch etwa eine Handbreit Luft. Das Platzangebot ist großzügig, eingeengt fühlt man sich im Highlander trotz der hohen

1,7 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Sitzreihe schränkt die Kopffreiheit die maximale Personengröße auf circa 2,0 m ein. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit für Personen bis zu einer Größe von knapp 2,20 m ausreichen. Auch hinten ist der Toyota sehr breit und bietet viel Platz. Das subjektive Raumgefühl spiegelt das wider, lediglich die Seitenlinie wirkt etwas einschränkend. Selbst auf den klappbaren Sitzen in der dritten Sitzreihe bietet das SUV ausreichend Kopf- und Beinfreiheit für Erwachsene.

3,0 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität ist der Highlander ordentlich ausgestattet. In Reihe zwei kann man die Rücksitzbank verschieben, zudem lassen sich hier die Rücksitzlehnen asymmetrisch geteilt umklappen sowie in der Neigung verstellen. Die aus dem Kofferraumboden aufklappbaren Sitze der dritten Reihe finden sich in jedem Highlander serienmäßig. Ablagen gibt es einige, man kommt mit kleinen Flaschen, Bechern und mehr

angezeigt. Das Klimabedienteil ist etwas tief verbaut, aber übersichtlich gestaltet und einwandfrei zu bedienen.

⊖ Der Bordcomputer könnte etwas informativer sein, beispielsweise lässt sich der Momentanverbrauch lediglich über einen Balken abschätzen. Ein Head-up-Display ist für den Highlander Business Edition nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Ein CD-Laufwerk gibt es für den Highlander ebenso wenig wie ein höherwertiges Lautsprechersystem oder ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen – letzteres lässt sich dank der serienmäßigen Smartphone-Anbindung per Apple CarPlay und Android Auto verschmerzen.

Im Kofferraum findet man weder einen 12-V-Anschluss noch eine 230-V-Steckdose, an der sich beispielsweise ein Laptop laden lässt.

Seitenlinie keinesfalls. Ein Panoramadach, das mehr Licht in den Innenraum lässt, ist lediglich in den beiden höheren Ausstattungslinien gegen Aufpreis vorhanden.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz.

Kleinigkeiten gut zurecht. Einen Kartenhalter an der Sonnenblende sowie einen Brillenhalter sucht man allerdings vergeblich. Hinten findet man klassenübliche Verstaumöglichkeiten wie geschlossene Lehnentaschen oder Becherhalter in der Mittelarmlehne vor, Besonderheiten wie etwa Bodenfächer gibt es jedoch nicht. Das beleuchtete und verschließbare Handschuhfach ist nicht sehr geräumig und nicht klimatisierbar.

2,7 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk bietet trotz des Verzichts auf eine adaptive Dämpferregelung einen ordentlichen Federungskomfort, kann allerdings mit der Konkurrenz nicht ganz mithalten. Das Fahrwerk verursacht ausgeprägte Wankbewegungen und könnte speziell in der Stadt etwas feinfühlicher auf

Unebenheiten und Einzelhindernisse ansprechen, Kopfsteinpflaster wird aber souverän geschluckt. Alltagstauglich ist das Fahrwerk aber allemal, auf Landstraße und Autobahn kommt es mit Bodenwellen recht gut zurecht, neigt aber deutlich zum Nachwippen.

3,1 Sitze

Während der Fahrersitz elektrisch verstellbar ist und auch mit einer elektrischen Zweibein-Lordosenstütze ausgerüstet ist, kann der Beifahrersitz lediglich in Längsrichtung verschoben und die Lehnenneigung angepasst werden. Die Vordersitze sind von durchschnittlicher Qualität und bieten einen vernünftigen Komfort, bei zügiger Kurvenfahrt mangelt es ihnen allerdings an Seitenhalt. Der Sitzkomfort auf der Rücksitzbank in der zweiten Reihe geht in Ordnung, auch wenn die Konturierung recht dürrig ist. Selbst Erwachsene können dort

annehmbar über längere Zeit sitzen, denn der Kniewinkel ist SUV-typisch angenehm, zudem kann man die Rücksitzbank längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar. Nicht besonders überzeugen kann der Sitzkomfort in der dritten Reihe, in Bezug auf Kontur und Federung sind sie lediglich für Kurzstrecken zu empfehlen.

2,9 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel von 68,1 dB(A) im Innenraum – das ist besonders für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse ein lediglich zufriedenstellender Wert. Der Motor ist beim elektrischen Dahinrollen gar nicht zu hören; arbeitet der Verbrenner mit, bleibt er eher ruhig im Hintergrund, solange keine allzu starke Beschleunigung abverlangt wird. Dann jedoch steigt seine

Drehzahl erheblich an, verharrt dort und tönt vernehmlich bis in den Innenraum, verkneift sich aber lästiges Brummen oder Dröhnen. Es sind hauptsächlich Windgeräusche im Bereich der A-Säulen und der Außenspiegel, die für die akustische Untermauerung sorgen. Allgemeine Fahrgeräusche fallen nicht explizit auf.

1,6 Klimatisierung

⊕ Der Highlander Hybrid hat in der Ausstattungslinie Business Edition eine Dreizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord. Die Temperatur kann für Fahrer, Beifahrer und Fond getrennt eingestellt werden. Auf den vorderen Plätzen sind die Luftverteilung und die Intensität der Klimatisierung ebenfalls frei kombinierbar, aber nur für beide Seiten gemeinsam. Der Fond partizipiert an der fahrzeugseitigen Klimatisierung über Luftdüsen unter den Vordersitzen sowie seitlichen Luftausströmern am Dachhimmel oberhalb der zweiten und dritten Sitzreihe.

Eine Lenkrad- sowie Sitzheizung für die vorderen Plätze gibt es serienmäßig, eine Sitzheizung für die Fondsitze ist der Business Edition vorenthalten. Eine beheizte Frontscheibe mittels feiner Heizdrähte, abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule sowie Sonnenschutzrollos an den Fondtüren hat wiederum jeder Highlander an Bord.

⊖ An den vorderen Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander eingestellt werden – ein Unding in dieser Fahrzeugklasse.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der Highlander Hybrid kombiniert einen 2,5-l-Benziner mit zwei Elektromotoren – aufgrund der Leistungsverzweigung des Toyota-Hybridsystems lässt sich die Leistung

der drei Motoren nicht einfach aufsummieren, die Systemleistung beträgt in Summe 182 kW/248 PS. Laut Hersteller vergehen 8,3 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die

Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h abgeregelt. Der kräftige, aber nicht sportlich wirkende Antrieb sorgt für gute Fahrleistungen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen 5,4 s, von 80 auf 120 km/h 6,4 s. Zügig kann man sich beim Abbiegen auch in den fließenden Verkehr einordnen, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,2 s – hier macht sich die

Unterstützung durch die Elektromotoren positiv bemerkbar. Das trotz des sehr kräftigen Antriebsstrangs kein rechter Fahrspaß aufkommen mag, liegt neben der bei flotter Fahrt angestregten Geräuschkulisse auch an den wenig dynamischen Fahreigenschaften des SUVs.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Das Ansprechverhalten des Antriebsstrangs ist dank des unvermittelt einsetzenden Drehmoments der beiden E-Motoren sehr gut. Allein, wenn der Benziner hinzugeschaltet wird, dauert es einen Moment, ehe der Verbrenner seine Leistung abgibt. Solange sich der Highlander Hybrid im

Elektrobetrieb befindet, ist die Laufkultur – wie für einen E-Motor-typisch – tadellos. Springt der Vierzylinderbenziner an, wird es im Innenraum nicht nur merklich lauter, dann sind vom Antriebsstrang in bestimmten Betriebszuständen auch leichte Vibrationen spürbar.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Schaltvorgänge gibt es dank der stufenlosen Übersetzung des Planetengetriebes nicht, daher schneidet das Automatikgetriebe in puncto Komfort sehr gut ab. Die Reaktionsschnelligkeit des stufenlosen Getriebes ist allerdings verbesserungswürdig: Im Vergleich zu einem

schnell reagierenden Automatik- oder Doppelkupplungsgetriebe dauert es merklich länger, ehe die Motordrehzahl angehoben wird und der Motor mehr Leistung abgibt. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Toyota so lange festbremst, bis man Gas gibt.

3,6 FAHREIGENSCHAFTEN

3,6 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des Toyota ist noch befriedigend, das große SUV lässt sich spürbar von Fahrbahnunebenheiten und Spurrinnen beeinflussen. Die Fahrstabilität fällt bei moderatem Tempo und eher gepflegter Fahrbahn zufriedenstellend aus. In Autobahnkurven aber, vor allem wenn sich Bodenwellen, Lenkbewegungen und vielleicht noch Gas- oder Bremspedaleinsatz summieren, verlässt der Highlander den Wohlühlbereich und die Karosserie folgt der anvisierten Linie nur noch ungenau und stets leicht wankend oder taumelnd. Besonders entspannt fährt es sich dann nicht mehr. Beim ADAC Ausweichtest untersteuert das SUV stark und besteht den Ausweichtest nicht, da er bei dem Ausweichmanöver auf der linken Fahrspur in den Gegenverkehr rutschen würde. Um eine Kipp Tendenz schon im Keim zu ersticken, fällt der ESP-Eingriff recht grob aus, wodurch das linke Vorderrad blockiert, das

Fahrzeug über die Vorderachse schiebt und in dieser Zeit nicht mehr kontrollierbar ist.

⊕ Die Traktion des Highlander ist dank des Allradantriebs sehr gut.

⊖ Fährt man den Toyota mit möglichst geringen Lenkwinkeln durch den ADAC Ausweichtest, verhält sich das SUV unkritisch, lässt in puncto Fahrdynamik aber große Wünsche offen. Der Toyota untersteuert stark, neigt sich kräftig zur Seite und lässt auch Präzision vermissen. Dass das SUV aufgrund des erhöhten Schwerpunkts und des stattlichen Gewichts von über 2,0 t nicht die besten Voraussetzungen für den ADAC Ausweichtest mitbringt, steht außer Frage. Dennoch schaffen es zahlreiche Konkurrenten das Fahrmanöver nicht nur sicher zu bestehen, sondern dabei noch einen Funken Fahrdynamik aufkommen zu lassen.

3,1 Lenkung

Die Lenkung ist dem Fahrzeugkonzept entsprechend mehr auf Komfort denn auf Sportlichkeit ausgelegt. Die Lenkkräfte fallen recht gering aus, wodurch sich die Lenkung etwas entkoppelt und synthetisch anfühlt. Speziell bei Kurvenfahrt mangelt es ihr an Rückmeldung, zumindest trifft man die anvisierte

Kurvenlinie ordentlich. Die Zentrierung lässt sich bei höheren Geschwindigkeiten zufriedenstellend erspüren. Mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht zu indirekt ausgelegt, der Lenkaufwand hält sich dadurch in Grenzen.

4,0 Bremse

⊕ Die Bremsanlage lässt sich für ein Hybridfahrzeug recht gut dosieren.

⊖ Bei der Bremswegmessung schneidet der Highlander enttäuschend ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das über 2,0 t schwere SUV erst nach 39,3 m. Zum Vergleich: Der knapp 2,3 t schwere Genesis GV80 steht bereits nach 33,9 m – in die Differenzlücke passt locker ein Toyota Highlander.

1,9 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Highlander punktet mit einer guten aktiven Sicherheitsausstattung. Ein Notbremsassistent samt Kollisionswarner ist ebenso Serie wie auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Autobahnassistenten, von der serienmäßigen Verkehrszeichenerkennung erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für den Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Zudem warnt der Highlander auch vor Autos im toten Winkel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren. Spurhalte-, Ausweichassistent sowie Müdigkeitswarner hat ebenfalls jeder Highlander an Bord. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ab Fahrzeugstillstand wird sie automatisch wieder deaktiviert.






















2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor.

⊕ Der Highlander hat einen Knieairbag für den Fahrer, Seiten- und Frontairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis 1,95 m, wie auch die Kopfstützen in der zweiten Sitzreihe. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt. Zudem bietet der Japaner ein eCall-System, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf absetzt.

⊖ Die mittlere Kopfstütze in Reihe zwei hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung. Ein Sicherheitstrennnetz, das bei dachhoher Beladung die Insassen schützt, ist nicht erhältlich. Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind dort nach einem Unfall unter Umständen schlecht zu erreichen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,9 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor.

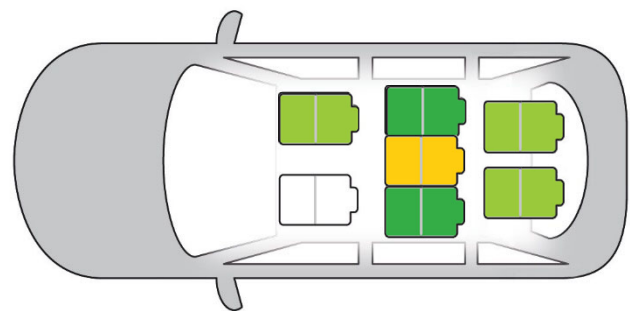
⊕ Allgemein eignet sich der Japaner gut für den Transport von Kindern, es können bis zu fünf Kindersitze gleichzeitig verbaut werden. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter deaktiviert werden. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nicht eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich dennoch vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtranlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Es passen ohnehin nur zwei Kindersitze nebeneinander hinein. In Reihe drei sind keine Isofix-Verankerungen vorhanden. Ansonsten lassen sich Kindersitze dort problemlos mit dem jeweiligen

Sicherheitsgurt befestigen – sowohl was Gurtlänge, Gurtschlussbedienung, Schlosslänge und den Abstand der Gurtranlenkpunkte zueinander als auch die Form und Stabilität der Polster angeht. Hohe Kindersitze stehen allerdings etwas am Dachholm an. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung für die hinteren Türen lässt sich leicht bedienen, Kleinkinder können daran rumspielen und sie abschalten.

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)

3,3 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor. Die hohe Front ist nachgiebig und recht glattflächig gestaltet, zudem lassen die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen. Zusätzliche Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind jedoch nicht verbaut.

⊕ Der Highlander verfügt serienmäßig über ein akustisches Fußgängerwarnsystem bei niedrigen Geschwindigkeiten (elektrische Fahrt bis 25 km/h) sowie einen Notbremsassistenten, der bis 80 km/h auch Fußgänger und Radfahrer erkennt.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Für ein zwei Tonnen schweres SUV mit sieben Sitzen ist der Verbrauch des Toyota Highlander erstaunlich gering. Absolut gesehen fällt der Verbrauch des Highlander 2.5 Hybrid noch befriedigend aus. Mit einer CO₂-Bilanz von 181 g/km erhält das Fahrzeug lediglich 23 Punkte im CO₂-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 l/100 km. Innerorts verbraucht das SUV 5,3, außerorts 5,8 und auf der Autobahn 9,1 l/100 km.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,7 Schadstoffe

⊕ Der 2,5-l-Benziner im Highlander hält die Grenzwerte der Euro 6d-ISC-FCM-Norm ein, kann allerdings den hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz gerecht werden. In einigen Prüfzyklen ist die Partikelanzahl leicht erhöht, zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem erhöhten

CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt – das gibt einige Punkte Abzug. Im Schadstoff-Kapitel erhält der Voll-Hybrid somit 43 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Toyota auf insgesamt 66 Punkte, das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

3,7 AUTOKOSTEN

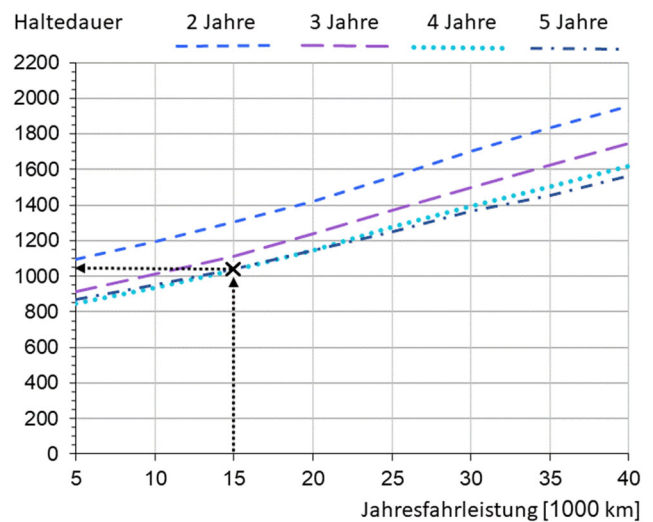
3,7 Monatliche Gesamtkosten

Toyota verlangt für den Highlander 2.5 Hybrid als Business Edition (Basismodell) heftige 53.650 Euro. Damit ist das SUV gerade hinsichtlich der kargen Komfortausstattung durchaus selbstbewusst eingepreist, zumindest ist die Sicherheitsausstattung recht umfangreich. Eine allgemeine Fahrzeuggarantie gibt Toyota bis 100.000 km oder für drei Jahre – im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Unter Einhaltung entsprechender Bedingungen wie beispielsweise regelmäßige Wartungen gibt es eine siebenjährige Anschlussgarantie nach der dreijährigen Herstellergarantie. Auf die Hybrid-Komponenten (Hybrid-Batterie, Inverter und dazugehörige Steuergeräte) geben die Japaner eine fünfjährige Garantie bis 100.000 km, auf den Lack drei Jahre sowie gegen Durchrostung zwölf Jahre.

⊖ Während die Haftpflichtversicherung (KH: 19) noch moderat ausfällt, bewegen sich die Kasko-Versicherungseinstufungen auf sehr hohem Niveau (Teil- und Vollkasko jeweils 31).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1042 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), geregelt	
Hubraum	2.487 ccm
Leistung	182 kW/248 PS
Systemdrehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	235/65 R18
Länge/Breite/Höhe	4.966/1.930/1.755 mm
Leergewicht/Zuladung	2.015/705 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	241/1.909 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	USA, Princeton

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	39,3 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R20 102V
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Maxx 050
Wendekreis links/rechts	12,0/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/5,8/9,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	157 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	970 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.215 mm
Leergewicht/Zuladung	2.035/635 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	560/950/1.755 l

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

Betriebskosten	162 Euro	Werkstattkosten	92 Euro
Fixkosten	218 Euro	Wertverlust	570 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.042 Euro		
Steuer pro Jahr	169 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/31/31		
Basispreis Highlander 2.5 Hybrid Business Edition	53.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.650 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.215 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	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-
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	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60 : 40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (fest)	699 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

3,7

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

Stand: Dezember 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer