



Vielen Dank an das Autohaus Keller in Limburg. Ich durfte das Auto über mehrere Stunden fahren und konnte mir somit einen guten Eindruck verschaffen. Leider reichte die Zeit nicht für meine „Norm“ Verbrauchsstrecke.

Nicht täuschen lassen: trotz „4“ und „X“ im Namen ist dieses SUV ein klassischer Fronttriebler. Von außen wirkt das Auto, trotz dunkelgrauer Farbe, ganz schön wuchtig. Es will in der Klasse eines Tesla MY spielen, ist optisch dagegen aber ein gehöriger Klotz. Mir persönlich misfällt die bei vielen Herstellern inzwischen verbreitete Mode der überfetteten Radläufe aus schwarzem Plastik. Das betont die Hochbeinigkeit der SUV noch mehr – Tesla kaschiert das bei ihren Modellen Y und X deutlich dezenter.

Sitzprobe:

Vorn links:

man „fällt“ erstaunlich tief in das ansich hohe SUV. Wenn dann drinnen sitzt, versteht man, warum: da das Tacho-Display ÜBER dem Lenkrad zu sehen sein soll (Peugeot lässt grüßen), muss das Lenkrad ganz nach unten und der Sitz auch, will man die Oberschenkel noch dazwischen durch fädeln können. Mittelkonsole und Türaufbau sind hoch, die Plastiklandschaft zwischen dem wuchtigen Lenkrad und Tacho (der das Sichtfeld teils verdeckt) ist mächtig und zerklüftet (siehe Bild), da möchte ich nicht Staub wischen. Man fühlt sich eingebackten wie in BMW seelig. Enge Kiste – ist der erste Eindruck.

Auch das Aussteigen ist nicht wirklich easy für alte Leut, da die Oberschenkel dem Lenkrad aus dem Weg knicken müssen und man sich dann hoch stemmen muss. Das ist zwar lange nicht so schlimm wie im Corsa, aber von solch einem dicken SUV erwarte ich schon etwas mehr Rentner-Tauglichkeit.



Rücksitze: hinter mir (1,84 cm) kann ich gut sitzen – längst nicht so beengt wie vorn. Das sollte auch für 3 Erwachsene gehen, zumal kein Mitteltunnel stört. Sogar die Füße bringt man unter.

Kofferraum:

Elektrisch öffnend, haben Sie also n Momentchen Geduld. Ordentlich groß, umgeklappt bilden die Rücksitzlehnen eine Rampe, also nicht ideal glatt, ähnlich wie bei den meisten Heckklappenautos. Das Staufach unter dem Laderaumboden ist flach und fasst gerade mal so die nötigen Dinge. Um dran zu kommen, hebt man den Boden insgesamt. Wenn man was geladen hat, kommt man da nicht mehr dran. Manche Wettbewerber bieten bessere Lösungen.

Frunk: gibt es nicht und es ist trotz der großen Fronthaube kein Platz für ein Nachrüst-Teil. Schade! Achja: ein Handschuhfach hat man sich ebenfalls gespart.

Die Bedienung ist etwas zerstreut, manche Funktionen sind im großen Touch Screen versteckt, wichtige, wie Ausschalten des falsch abgestimmten Spurverlassenswarners

und die Ladebegrenzung tief in Sub-Sub Menüs der Tacho-Displays verborgen. Ein Eco-Schalter vorn auf der Mittelkonsole lässt die Wahl zwischen behäbigem Beschleunigen und ausreichendem. Ein Schalter, der einen Schuh auf einer Rampe zeigt, bietet die Wahl zwischen minimaler oder mittlerer – etwas verzögert einsetzender - Rekuperation. Das machen viele Wettbewerber besser. Ein „View“-Schalter zeigt das „BirdView“ und ein Bild der seitlichen Außenkameras auf Wunsch – auch während man fährt. Beim Parkieren ist das toll, während der Fahrt würde ich da lieber nur den Kamerablick nach hinten sehen. Den Knopf „Snow“ habe ich nicht probiert: in Eco beschleunigt das Autos schon verhalten genug. Die Fahrtrichtung wählt man über einen Druck-Dreh-Taster. Ja, kann man so machen.

Das Auto hat lt Werksangabe/Händlerinfo einen brutto 70 kWh Akku. Vollgeladen zeigt es 359 km Reichweite an, obwohl ich mit 15,2 kWh/100km eher verhalten unterwegs war. Anscheinend kalkuliert der Toyota-Computer sehr ängstlich. Understatement kann man auch übertreiben, finde ich. Wer allerdings 15 Jahre Garantie auf das Auto und somit auch auf den Akku gibt, der nutzt den Akku maximal zwischen 15 und 85% seines Ladestands. Sprich: ca 50 kWh netto. So betrachtet wird ein Schuh draus. Man fährt dann halt reichlich Gewicht nutzlos in der Gegend herum.

Die vorderen Sitze haben einen Stoffbezug und eine Ausformung, die (mein) Gesäß und Rücken gut umschließt für guten Seitenhalt. Ohne Sitzlüftung kann das aber auch recht schwitzig werden.

Fahren:

Die Lenkung wirkt (trotz montierter Winterreifen (im Juni!)) eher schwergängig. Da das Auto träge auf Lenkbefehle reagiert, wirkt die Kiste behäbig wie ein Sharan seelig – gefühlt also eher ein Bus als ein PKW. So deutlich müsste man dem werten Kunden die 2,2 T Leergewicht ja nicht zeigen. Bei voller Beschleunigung (ohne ECO!) reagiert die Lenkung nicht wirklich stabil – wie in alten Frontantriebler-Tagen. Das kann man heutzutage besser! Da ich das Auto nicht unter einer Hebebühne betrachten konnte, könnte ich ob der Ursachen nur mutmaßen. Den Spurverlassens-Verhinderer schaltet man vor dem Losfahren besser aus, denn der lässt die Kiste wie besoffen zwischen den Fahrbahnbegrenzungslinien schwanken. Auch die per Lenkradknopf zu-wählbare Spurzentrierung macht das nicht besser. Schmale Sträßchen ohne Mittelstrich, aber mit Gegenverkehr, werden so zum Horror, denn das Auto will partout eine Frontalkollision machen. Da hilft nur ein beherzter Griff ins Lenkrad. Gefährlich! Das muss neu abgestimmt werden, werte Toyotaner! ☹

Die Aufbaufederung ist kommod, ohne wabbelig zu werden – für die betagte Zielkundschaft sicherlich eine gute Abstimmung. Die Lenkung ist zwar behäbig, aber hinreichend zielgenau, es kommt (wenn der Spurassistent sich raushält) kein Unsicherheitsgefühl auf. Auf heftige Spurwechselmanöver habe ich zuliebe der Winterreifen verzichtet, bei >22 Grad gehört so was nicht auf ein Auto! Ganzjahresreifen sind im Sommer ja schon unsicher genug, aber Winterreifen... mannhmann. Daher fehlt hier eine genauere Analyse des Fahrverhaltens, das mit Sommerreifen sicherlich deutlich besser sein dürfte.

Mehr war in der kurzen Zeit nicht möglich. Der angezeigte Verbrauch von 15 – 15,5 ist für meine Fahrerei (ohne Autobahn) nicht zu hoch.