

Testnotizen zum Toyota-Elektrotaxi bZ4X mit Allradantrieb, Comfort- und Technik-Paket sowie Panorama-Glasdach (Top-Ausstattung)

Im Test vom 22. November bis zum 5. Dezember 2022.

Kennzeichen: K – BZ 775 E

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52

Home Office: 0 86 31 / 92 85 35

E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

Der **Ein- und Ausstieg** auf die SUV-typisch erhöht angeordneten Sitze ist **vorn wie hinten bequem**, weil der bZ4X **keine hohen Schweller** hat. Die elektrisch angetriebene Heckklappe öffnet auch für große Menschen weit genug.

Den **Kofferraum** kann man wie bei vielen elektrisch angetriebenen Fahrzeugen oder bei solchen mit Hybridantrieb nur durch das Umklappen der Rücksitzlehnen erweitern. Dabei **steigt der Laderaum ganz leicht nach vorne an**. Der schmalere Teil der Rücksitzlehne befindet sich in Fahrtrichtung rechts.

Unter dem Kofferraumboden kann man das Typ-2-Ladekabel für Wechselstrom-Ladesäulen mitführen. Die Kofferraumabdeckung lässt sich prima mit einer Hand bedienen, sodass sie auch im Taxi- oder Mietwageneinsatz drinbleiben kann. Wer sie als störend empfindet, kann sie unter dem Kofferraumboden verstauen. Der **Kofferraum** ist mit nur einer Leuchte in Fahrtrichtung rechts **recht sparsam beleuchtet**.

Der Testwagen hatte ein **Panorama-Glasdach**, das bis über die hintere Sitzbank reicht. Sobald man seine schwarze Abdeckung elektrisch öffnet, wirkt der Innenraum viel freundlicher und luftiger.

Die **Heckklappe** hat leider **keinen Heckscheibenwischer**. Bei Regen kann es dauern, bis die Tropfen abperlen. Am besten, man führt einen Abzieher mit sich. Ohne Heckscheibenheizung wird die Heckscheibe nicht beschlagfrei.

Innenraum

Der **Boden im Fond ist eben**, kein Mitteltunnel hindert am Durchrutschen. Große Fahrgäste haben dort zwar **gute Kniefreiheit** und auch **gute Kopffreiheit**, doch **sitzen** sie auf der relativ tief montierten Bank **mit stark angewinkelten Beinen**. Weil sie die Füße kaum unter die Vordersitze schieben können, **liegen die Oberschenkel nicht auf dem Sitzkissen auf**. Wenn der Vordersitz nicht ganz unten steht, kann man zwar die Füße noch unter ihn schieben, aber an der mangelnden Beinauflage ändert das wenig. Die Lehnenneigung lässt sich in zwei Positionen einstellen.

Hinten kann man auch im Basismodell eine **Armauflage herunterklappen**, in der sich zwei Cupholder und eine offene Ablageschale befinden, in die zum Beispiel eine Lesebrille passen würde. In die **hinteren Türablagen** passen zwei 0,5-l-Flaschen. In den Vordersitzlehnen hat das Fahrzeug Taschen, in den man beispielsweise Hotelprospekte mitführen könnte. Am Ende der Mittelkonsole verfügen die Fahrgäste im **Fond** über **zwei Luftausströmer** und zwei USB-Ladeanschlüsse. Die beiden äußeren Sitzplätze haben eine **Sitzheizung**, die von hinten bedient wird. Teilen müssen sich die Fahrgäste **im Fond eine einzige Leseleuchte**, deren Licht nicht sonderlich hell ist und vom freudlos-schwarzen Dachhimmel nicht reflektiert wird.

Der **Fahrersitz** ist angenehm straff gepolstert und hat eine breite Lehne. Er ist **elektrisch** längs, in der Höhe und in der Neigung **verstellbar**. Größere Menschen mit langen Beinen vermissen eine nach vorn ausziehbare Sitzauflage. Die **elektrische Lendenwirbelstütze** ist eine Zwei-Wege-Lordosenstütze. In der Höhe kann man sie nicht verstellen. Der **Beifahrersitz** ist nur manuell in der Höhe verstellbar, was im Taxi oder Mietwagen in Ordnung geht. Möglicherweise müssen die Fahrer und Fahrerinnen ihren Fahrgästen bei der Neigungsverstellung über einen Rasterhebel neben der B-Säule helfen. Möchte man die Lehne steiler stellen, bekommt man das nur schwer hin, wenn niemand die Lehne von hinten nach vorn schiebt oder zieht. Die **Kopfstützen** sind vorn sehr weit ausziehbar und hinten auch für Fahrgäste um die 1,85 Meter weit genug. Auf dem **Mittelsitz** stößt ein Erwachsener nicht mit den Knien an die Vordersitze. Wie bei allen integrierten Lehnen mit Cupholdern ist auch die ausklappbare Lehne im bZ4X recht hart. Der Dreipunktgurt ist im Sitz integriert und gut erreichbar.

Das Elektrotaxi hat einen schön **großen Touchscreen**, aber die **Darstellungen** des Navis sind dennoch **ziemlich klein**. Das Lenkrad ist mit vielen Tasten belegt, an die man sich erst einmal gewöhnen muss. Die Lenkstockhebel sind dagegen selbsterklärend. Die tiefe Anordnung des Lenkrads erinnert an das i-Cockpit bei aktuellen Peugeot-Modellen. Man muss **über den Lenkradkranz hinweg auf die Armaturen schauen**. Die ganzen **Materialien fühlen sich gut an**. Das gilt auch für den Bezug der Armaturentafel aus Stoff. Ein Handschuhfach hat der bZ4X übrigens nicht.

In der **Mittelkonsole** gibt es **zwei große Cupholder** und davor ein Ablagefach mit Deckel, das für das induktive Laden von Smartphones vorgesehen ist. In den Türablagen vorn kann man **je eine Liter-Flasche und eine 0,5-l-Flasche** unterbringen, hinten passen nur 0,5-l-Flaschen. Unter der vorne „schwebenden“ Mittelkonsole gibt es noch ein recht großes Ablagefach, ebenso eines unter der vorderen Armauflage.

Die **Sprachsteuerung**, die man über eine Taste im Lenkrad aktiviert, hat sich gegenüber früheren Toyota-Modellen deutlich verbessert. Bei der Spracheingabe „Navigation“ zum Beispiel wird man gefragt, wohin man fahren möchte, und kann dann den Ort und die Straße sowie die Hausnummer in einem Zug eingeben. Dann findet das Navi die Adresse auch schnell und startet die Navigation dorthin. **Sprachbefehle** sind auch fürs Telefonieren, Diktieren oder Vorlesen von SMS, die Klimaanlagesteuerung, die Audioanlage und die Abfrage der Restreichweite möglich. Sie **müssen sich aber an bestimmte Muster halten**, die die Bedienungsanleitung beispielhaft aufführt. Zu Kontakten aus dem Telefonbuch kann man sich navigieren lassen.

Ein **Smartphone** ließ sich **schnell und intuitiv koppeln**. Die **Sprachqualität** ist im Auto und beim Gesprächsteilnehmer **gut**.

Bei Nacht sind alle Bedienelemente in der Mittelkonsole beleuchtet. Da die Piktogramme aber recht klein sind, muss man genau hinschauen. Dies gilt auch für die Navigations-Darstellung im Touchscreen. Die **Serien-Innenbeleuchtung dürfte etwas heller sein**. INTAX baut jedenfalls in seine Taxameter-Dachkonsole wesentlich hellere LED ein und prüft jetzt, ob sich die Serien-Innenbeleuchtung nachträglich optimieren lässt.

Bei Außentemperaturen knapp über dem Gefrierpunkt und leichtem Nieselregen **beschlug die Frontscheibe schnell** und wurde nur mit Hilfe der Defroster-Taste und des dann lauten Gebläses schnell frei. Nach dem Drücken der Strom sparenden **Eco-Taste** springen die Sitzheizung des Fahrersitzes und die Lenkradheizung an. In dieser Stellung dauert es sehr lange, bis ein Wiederbeschlagen der Front- und Seitenscheiben dauerhaft verhindert wird. Wenn man sich bei einer Alleinfahrt zugunsten der Reichweite nur mit der Lenkrad- und der Sitzheizung zufriedengibt, muss man bei Schneeregen **immer wieder die Frontscheibenheizung einschalten**. Sie schaltet sich automatisch ab. **Gesteuert** wird die Klimatisierung mit **Tasten unterhalb des Touchscreens** und die Temperatur getrennt nach Fahrer und Beifahrer **mit Wippschaltern**. Selbst bei Einzelfahrt und trockenem Wetter beschlugen die Front- und die Seitenscheiben bei einer Außentemperatur von sieben Grad Celsius ständig. Bei einer Fahrgastfahrt mit Fahrgästen, die mit feuchter Kleidung einsteigen, wird man über lange Zeit das Gebläse brauchen, um die Scheiben beschlagfrei zu halten.

Motor und Antriebsstrang

In der Version mit Frontantrieb hat der bZ4X 150 kW/204 PS. Die Basisversion gibt es nur mit Frontantrieb, der für die meisten Taxi- und Mietwagen-Einsätze auch völlig ausreichen dürfte. Der **Testwagen** indessen **hatte Allradantrieb** mit einer Systemleistung von 160 kW/218 PS. Er kostet 3.000 Euro (brutto) Aufpreis.

Per Tastendruck kann man den **Eco-Fahrmodus vorwählen**, der die Antriebsleistung drosselt und den Energieverbrauch senken soll. Er bleibt auch nach dem Abstellen aktiviert, bis man ihn durch erneuten Tastendruck deaktiviert. Auch in diesem Modus kann der bZ4X zum Beispiel fürs Überholen oder beim Einfahren auf die Autobahn kräftig beschleunigen. Während des Tests **wurde der Reichweite wegen nur in diesem Modus gefahren**.

Das **Fahren mit nur einem Pedal** (dem Gaspedal) kann man ebenfalls per Tastendruck einstellen. Auf der Taste ist ein Symbol für einen Fuß auf einem Pedal zu sehen. Ohne die Aktivierung dieses Modus rollt der bZ4X ziemlich gut und rekuperiert nur wenig. Leider muss man die One-Pedal-Funktion **nach jedem Start wieder neu aktivieren**. Man kann auch **nicht ganz bis zum Stand herunterbremsen**, ohne am Schluss noch das Bremspedal zu benutzen.

Die **Lithium-Ionen-Batterie** hat eine **Kapazität von 71,4 kWh**. Der On-Board-Charger lädt laut der Preisliste dreiphasig mit 11 kW Wechselstrom. Der Testwagen gehörte aber noch zu den ersten nach Deutschland gelieferten Fahrzeugen, die noch

nicht auf dreiphasiges Wechselstrom-Laden mit 11 kW eingerichtet waren und an Wallboxen sowie an öffentlichen Wechselstrom-Ladesäulen entsprechend langsamer laden. Mit **Gleichstrom** kann er laut Toyota mit **bis zu 150 kW** laden. Die langen Ladezeiten an Gleichstrom-Schnellladesäulen unterwegs, deren Leistungsangaben zwischen 74 kW und 300 kW lagen, lassen allerdings vermuten, dass der Wagen selten mit dieser Höchstleistung lädt.

Nach 254 gefahrenen Kilometern tauchte die erste Warnung auf, der Ladezustand der Traktionsbatterie sei niedrig und man soll doch bitte laden. Angezeigt wurde zu diesem Zeitpunkt noch eine Rest-Reichweite von 40 Kilometern. Wenn man **auf der Autobahn** unterwegs ist, **kommt der Warnhinweis schon bei etwa 50 Kilometern Rest-Reichweite**. Es werden dann im Navi-Bildschirm die **nächsten Ladestationen angezeigt** und mit ihnen auch, ob es sich um **Schnelllader** handelt. Durch Antippen kann man sie als Zwischenziel auswählen und die Navigation dorthin starten. Das klappt gut. Allerdings sind die **Ladeleistungen** der aufgeführten Schnelllader **recht unterschiedlich**. Über die wird man nur über Lade-Apps wie zum Beispiel die von EnBW informiert.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Conti WinterContact in der Dimension 235/65 R 18 V XL bestückt. Mit ihnen ist das **Fahrwerk recht straff abgestimmt**. Kurze Querspalte sind deutlich spürbar, während die große Masse ein Aufschaukeln auf langgezogenen Bodenwellen verhindert. Die **Abrollgeräusche** sind **gut gedämmt**, sodass das Elektrotaxi bis zum Landstraßentempo sehr leise rollt. Danach werden die Windgeräusche der hoch aufragenden Karosserie wie bei Verbrennern dominant. Insgesamt **ist das Komfortniveau hoch**.

Verbrauch

Auf insgesamt **1.487 gewerteten Test-Kilometern** verbrauchte der Toyota bZ4X mit Allradantrieb zwischen 20,20 kWh/100 km und 25,22 kWh/100 km. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **21,96 kWh/100 km**. Das ist angesichts der niedrigen Außentemperaturen ordentlich, wobei man in Betracht ziehen muss, dass über rund drei Viertel der Gesamtstrecke mit Sitz-, Lenkrad- und Frontscheibenheizung gefahren wurde, also ohne Klimatisierung und Heizung.

Taxi-Ausstattung von INTAX

INTAX hatte beim Testwagen ein **HALE-Dachzeichen** verbaut, das sich mit einem hakeligen Schlüssel recht gut befestigen und sichern beziehungsweise wieder abnehmen lässt. Zur Befestigung des Taxi-Dachzeichen-Fußes per Magnet ist auf dem Panorama-Glasdach eine Metallscheibe angeklebt.

Wenn man die Motorhaube öffnet, sieht man sofort rechts vorn die Leiste mit den Taxi-Sicherungen und dem roten Gummiknopf zum Lösen des Taxi-Alarms.

Im Testwagen **saß das HALE-Taxameter in einer Konsole oberhalb des großen Bildschirms in der Mittelkonsole**, wo auch Fahrgäste im Fond es gut einsehen können. Die Mittelkonsole fügt sich gut in die Armaturentafel ein.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte ein ganzes **Arsenal an Fahrerassistenzsystemen**. Als praktisch erwies sich der **automatische Bremsengriff des Rangierassistenten**, der rechtzeitig vor einem gefährlich nahen Ampelmast abbremste. Die Rundum-Darstellung des Fahrzeugs hilft sehr dabei, drohende Hindernisse aufzuspüren. Die **Verkehrszeichenerkennung** funktioniert bei Tempolimits und deren Aufhebung ziemlich gut. Laut Bedienungsanleitung soll sie auch Überholverbote und deren Aufhebung sowie Zusatzzeichen anzeigen – Feuchtigkeit, Regen oder Schnee mit einem Symbol und bei selteneren mit dem Hinweis „Zusatzzeichen vorhanden“. Je nach Ausstattung soll die Verkehrszeichenerkennung mit dem Geschwindigkeitsregler dergestalt gekoppelt sein, dass der Fahrer zur Senkung oder möglichen Erhöhung aufgefordert wird, sie aber selbst per Lenkradtaste umsetzen muss.

Lästig war der „**Fahrer-Gesichtsfeldmonitor**“, der den Fahrer vor Ablenkung warnen soll. Es forderte recht oft mit einem **Warnton** und einem **Warnhinweis** im Display vor dem Fahrer dazu auf, nach vorn auf die Fahrbahn zu blicken. Eine **Kamera** im ziemlich flach angeordneten Lenkrad erfasst **die Position und die Richtung, in die der Fahrer schaut**, und beobachtet, ob seine Augen offen oder geschlossen sind. Die Lenkradposition ähnelt stark dem „i-Cockpit“ von Peugeot.

Im Schneeregen schaltete sich der **Radarsensor** und mit ihm der **Abstandsregler** wegen Verschmutzung ab, verbunden mit der Aufforderung, die Sensoren zu reinigen. Der Abstandsregler arbeitet ruckfrei. Wie üblich, kann man Wunschabstand zum Vordermann in mehreren Stufen einstellen.

Kleine Nickeligkeiten beim Laden

An einer Wechselstrom-Ladesäule am Bahnhof Töging lud der bZ4X beim ersten Mal problemlos. Beim zweiten Ansteuern **verriegelte der Stecker im Fahrzeug nicht**. Er machte nur „klack, klack, klack“. Beim dritten Versuch klappte das nach einmaligem Ver- und Entriegeln und der Ladevorgang kam in Gang. Da das Fahrzeug-Display bei rund 25 Prozent Füllstand 10 Stunden 10 Minuten Ladezeit anzeigte, sollte der Ladevorgang abgebrochen werden. Wie das geht, erschließt sich auf dem Touchscreen nicht. Durch das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs klappte der Abbruch dann. Beim anschließenden Besuch an einer Gleichstrom-Schnellladesäule kam der Ladevorgang problemlos in Gang. Die Säule zeigte 26 Prozent Füllstand und eine Zeit bis zur vollständigen Aufladung von 51 Minuten an, das Fahrzeug-Display jedoch mehr als zwei Stunden (!). Man weiß in solchen Situationen nicht, welcher Wert realistischer ist und ob sich beide Angaben wirklich auf 100 Prozent Füllstand beziehen. Klar spürbar ist auf jeden Fall, dass nach dem Aufladen auf 100 Prozent die verstärkte Rekuperation einige Kilometer weit nicht aktiviert werden kann.

Im Schnellladepark der EnBW in Heßdorf bei Erlangen waren die Angaben auf der Ladesäule und im Fahrzeug fast deckungsgleich.

Nach einem Warnhinweis auf dem letzten Streckenabschnitt bis zur Übernachtung in Germeroda bei Weimar wurde zunächst eine e.on-Schnellladesäule (mit nur 50 kW !)

angesteuert, die aber weder mit der EnBW-Ladekarte noch mit der MasterCard funktionierte. Zweite Station war ein angezeigter Ladepark von Tesla in Weimar-Kranichfeld, bei dem man aber nur über die Tesla-App und nicht mit Ladekarten laden kann. Nicht weit entfernt von der Autobahn-Auffahrt war schließlich ein kräftiger Schnelllader der Stadtwerke Weimar auf dem Gelände eines Autohauses. Er hat nur je einen Anschluss für CCS und ChAdeMO, funktionierte aber sofort mit der EnBW-Ladekarte.

Im neuen **EnBW-Schnellladepark Wernberg-Köblitz** machte der Wagen nach dem Einstecken des Steckers an drei unterschiedlichen Anschlüssen und mit zwei Alternativen zum Einstecken des Steckers vor der Anmeldung und erst danach in allen Fällen wieder nur „klack, klack, klack“ und **es kam kein Ladevorgang zustande**. Das grüne Licht am Ladeanschluss blinkte. Über die EnBW-App kam eine Meldung, der Ladevorgang sei abgebrochen worden.

An der OMV-Tankstelle östlich der Autobahnabfahrt Schwandorf-Mitte klappte es auch erst beim zweiten Mal: in der Reihenfolge EnBW-Karte vorhalten, dann Stecker einstecken. Dann leuchtete das grüne Licht am Ladeanschluss dauerhaft und der Ladevorgang kam zustande. Er wurde nach einer knappen Stunde bewusst abgebrochen, weil die prognostizierte Reichweite für den Nachhauseweg gut reichte. Wie die an Ladesäulen von EnBW abrufbare **Ladekurve** zeigte, **lud der Toyota bZ4X mit weitaus niedrigerer Leistung als mit 150 kW** und die Ladekurve fiel bis rund 60 Prozent sehr weit ab. Danach wurde der Ladevorgang beendet. Wie schon zuvor **schrumpfte die anfangs komfortable Differenz zwischen der Entfernung zum eingestellten Navi-Ziel und der Reichweite im Laufe der Fahrt immer weiter**, obwohl auf den nachfolgenden Autobahnabschnitten nur mit 110 km/h und ohne Klimatisierung gefahren wurde.

Der nächste Ladeversuch am Wechselstromlader am Töginger Bahnhof klappte wieder nicht. Danach wurde der Wagen ein letztes Mal am „Schnelllader“ von EWE bei McDonalds in Mühlendorf geladen. Angezeigt wurde anfangs eine Ladeleistung von nur 45 kW.

Die Presseabteilung von Toyota hat sich der „Ladehemmung“ angenommen und wird dem Defekt auf den Grund gehen, sobald sie das Fahrzeug wieder in Köln anschauen kann. Zum langsamen Laden erklärte Ralph Müller, Pressesprecher Technik bei Toyota Deutschland in Köln, der Hersteller wolle eine Batterie-Lebensdauer von zehn Jahren und einer Million Kilometer garantieren und habe deshalb für kalte Außentemperaturen eine schonende Ladekurve gewählt. Deshalb nutze das Fahrzeug bei tiefen Temperaturen die technischen Möglichkeiten nicht aus. Das sei kein deutsches Phänomen. Den dramatischen Einbruch der angezeigten Reichweiten-Prognose beim Einsatz der Wärmepumpe bestätigte der Pressesprecher nach eigenen Erfahrungen.