
Hybrid-Taxis von Toyota: Zuverlässige Leisetreter

Von Walther Wuttke

Taxis sind die Lastesel der urbanen Mobilität. Ständig im Einsatz, müssen sie vor allem zuverlässig und problemlos funktionieren. Die meisten Betriebe setzten deshalb in der Vergangenheit vor allem auf Diesel-Modelle. Doch inzwischen erobert eine wachsende Zahl von Hybrid-Taxen die Plätze an den Taxiständen. Toyota allein setzt im Jahr rund 1200 Hybridtaxis ab, und die Zahl steigt weiter, denn die anfängliche Skepsis der Taxiunternehmen ist inzwischen weitgehend verschwunden.

Bei der Wahl zum Taxi des Jahres 2019 konnten sich gleich zwei Hybrid-Modelle durchsetzen. So fuhr der neue Toyota Camry Hybrid (Verbrauch kombiniert 4,4 bis 4,3 Liter auf 100 Kilometer) in der Kategorie Funktionalität auf den ersten Platz, während sich der Lexus ES 300h (Verbrauch 4,6 bis 4,4 Liter) Rang eins in der Kategorie Komfort sicherte.

„Im täglichen Betrieb kommt es vor allem auf Zuverlässigkeit an“, erklärt der Düsseldorfer Taxiunternehmer Muhammed Uz. „Dieses Kriterium ist für uns fast noch wichtiger als der günstige Verbrauch, denn wenn ein Wagen einen Tag in der Werkstatt steht, fehlen uns rund 500 Euro Umsatz.“ Und: „Bei Konkurrenzmodellen wird zum Beispiel schon mal nach 90 000 Kilometern ein neues Getriebe fällig. Das kenne ich bei meiner Hybridflotte nicht.“ Uz gehört mit seinem Unternehmen zu einem Verbund von mehreren Taxianbietern, die zusammen rund 15 Hybrid-Taxen betreiben.

„Gegenüber einem Diesel fallen die Treibstoffkosten beim Hybrid um rund 35 Prozent geringer aus, und bei den Reparaturkosten liegt die Einsparung bei 100 Prozent, denn die Autos sind so gut wie nie außerplanmäßig in der Werkstatt.“ Je nach Jahreszeit liegen die Verbrauchswerte der Hybrid-Taxen, so Muhammed Uz, zwischen 3,6 Litern (im Sommer) und 4,5 bis fünf Litern (im Winter). Im täglichen Einsatz fahren die Taxen zudem bis zu 50 Prozent der Zeit elektrisch. Auch die üblichen Wartungskosten sind deutlich niedriger. Bremsbeläge, die sonst bei konventionell angetriebenen Taxis nach 40.000 bis 60.000 oder alle drei bis vier Monate fällig werden, halten bei den Hybridmodellen auch noch nach 150.000 Kilometer. „Unsere Hybridmodelle kommen nur zu den üblichen Inspektionen in die Werkstatt.“ Uz hat seine Flotte vor vier Jahren auf Hybrid-Modelle umgestellt und fährt seine Kunden aktuell im Prius, CH-R oder Auris, die jeweils problemlos 400.000 bis 500.000 Kilometer auf der Straße sind, bis sie ausgetauscht werden.

Für die Taxikunden hat Toyota inzwischen bei den Händlern spezielle Service-Angebote eingeführt, sodass die Taxler zügig bedient werden. Außerdem bietet die Marke eine Garantieverlängerung an, doch „im Gegensatz zu den Modellen anderer Anbieter braucht man die nicht, denn es geht ja nichts kaputt,“ bilanziert Muhammed Uz.

Neben dem beschleunigten Service bietet Toyota unter anderem auch eine spezielle Taxi-Kfz-Versicherung über seine Händler an. Dazu gehört eine Sondereinstufung als Existenzgründer mit Schadensfreiheittrabatt 3, ein kostenloses Ersatzfahrzeug bei Diebstahl, bis die Regulierung abgeschlossen ist, ein Verzicht auf Einwand bei grober Fahrlässigkeit, und zudem ist die Beschädigung von Kundeneigentum in der Kfz-Haftpflicht mitversichert.

Anfangs lehnten die Fahrer, so Uz, den neuen Antrieb lautstark fluchend ab. „Man wusste anfangs nicht, ob der Motor läuft oder nicht und musste sich an den neuartigen Antrieb gewöhnen, aber mit der Zeit hat sich ein Wettbewerb unter den Chauffeuren entwickelt,

wer denn nun den niedrigsten Verbrauch erreicht hat.“ Außerdem hat sich auch der Komfort am Arbeitsplatz verbessert, denn die Hybridmodelle sind deutlich leiser als die Diesel-Taxis. „Während am Taxistand im Winter die Diesel vor sich hin nageln und mitunter die Nachbarschaft auf die Palme bringen, versorgt die Hybridtechnik unsere Fahrer mit ausreichend Wärme. Alle zwei Minuten springt der Verbrennungsmotor kurz an, lädt die Batterie, und dann ist wieder Ruhe“, erklärt Uz. Inzwischen sind nach seiner Schätzung von den 1300 Taxen in Düsseldorf rund 300 mit dem umweltschonenden Hybridantrieb unterwegs.

Als Muhammed Uz sein erstes Prius-Taxi im Jahr 2013 in Betrieb nahm, hielten ihn seine Kollegen schlicht für verrückt. „Damals war die Technik noch weitgehend unbekannt, und ich wurde sogar gefragt, wo man denn dieses Hybrid tanken kann“, erinnert sich Uz.

Diese Erfahrung musste auch der Kanadier Andrew Grant machen, der im Winter 2000/2001 nach 20 Jahren Dienst in schweren US-Limousinen als erster Taxifahrer weltweit seinen Prius in Vancouver startete. Selbst Toyota hatte den Prius damals nicht für den Einsatz als Taxi vorgesehen. Seine Kollegen hielten den vergleichsweise kleinen Prius schlicht für zu unsicher im harten Taxi-Alltag. Doch Grant hatte die technischen Daten des Toyota genau analysiert und gegen die Kosten seiner bisherigen Modelle gestellt. Der Mann hatte jahrelang Buch geführt, und „am Ende wusste ich genau, welche Kosten mein Taxi pro Stunde verursachte.“

Zwei Jahre nach der ersten Ausfahrt meldete sich Toyota bei Grant. „Sie wollten meinen Wagen unbedingt nach Japan bringen und dort komplett auseinandernehmen, um den Verschleiß genau zu analysieren.“ Die so gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung der nächsten Prius-Generation ein. Als Ersatz erhielt Grant einen neuen Prius mit Taxiausrüstung.

Inzwischen hat sich der Prius auch in Nordamerika angesichts seiner Kostenvorteile und umweltschonenden Antriebstechnik als Taxi durchgesetzt, und auch in den europäischen Metropolen gehören die Toyota-Hybrid-Taxen zum Alltag.

Die Toyota-Hybridtaxiflotte umfasst inzwischen zahlreiche Modelle: Neben der geräumigen Business-Limousine Camry, können die Unternehmen zwischen dem Prius+, RAV4, CH-R, Corolla und dem Lexus ES 300h wählen. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Die Sieger der Toyota Taxi-Challenge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Lexus GS 300.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

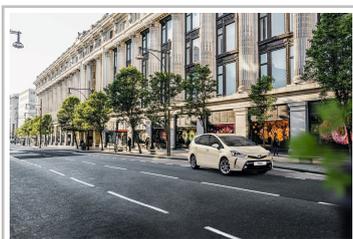


Lexus als Taxi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Prius als Taxi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota