
Toyotas Hybrid-SUV: Zwitterantrieb für Klein und Groß

Von Frank Wald

Für automobile Trends hatte Toyota schon oft den richtigen Riecher: Mit dem RAV4 begründeten die Japaner 1984 als eine der ersten das boomende SUV-Segment, mit dem Prius folgte drei Jahre später die Vorstellung des ersten Serienautos mit Hybridantrieb. Inzwischen ist daraus eine Hybrid-SUV-Familie geworden, die nun mit dem Yaris Cross ihr jüngstes Mitglied bekommen hat.

Und das rückt schon im Stand an die großen Geschwister heran. Zweieinhalb Zentimeter mehr Bodenfreiheit und bis zu 18 Zoll große Räder verschaffen dem 4,18 Meter langen und 1,59 Meter hohen Mini-SUV einen selbstbewussten Auftritt. In der Höhe legt der Cross sogar mehr als neun Zentimeter gegenüber seinem technischen Zwilling Yaris zu. Dazu kommen zwei große Kühleröffnungen, ausgestellte Kotflügel mit schwarz gerandeten Kunststoffbeplankungen und angedeutetem Unterfahrschutz. Und wer es richtig rustikal braucht, wählt die „Adventure“-Ausstattung plus seitlichen Trittbrettern und Schmutzfängern vorn und hinten (629 Euro) – fertig ist der urbane Geländegänger.

Und das ist ausnahmsweise mal kein hohles Marketing-Blabla. Denn als einziger im Segment ist der elektrifizierte SUV-Zwerg auch in Kombination mit einem effektiven Allradantrieb zu haben, bei dem ein zweiter Elektromotor an der Hinterachse sowohl auf rutschigen Steigungen und Brückenpassagen wie auch jenseits des Ortsausgangsschildes für zusätzliche Traktion sorgt. Bei unseren Ausfahrten im Schatten des Hochkönigs in den Berchtesgadener Alpen kletterte der Yaris Cross damit sogar mühelos wie die großen Geschwister die Geröllpiste zur Hochalm hinauf – ohne eine der wählbaren Offroad-Fahrstufen („Trail“, „Snow“) zu bemühen. Dank erhöhter Sitzposition genießt man dabei am Lenkrad einen wunderbaren Über- und Rundumblick.

Leicht getrübt wird das automobiler Gipfelglück durch den einzig erhältlichen Vollhybridantrieb, dessen Anstrengungen dabei deutlich zu vernehmen sind. Der 1,5-Liter-Dreizylinder mit 92 PS erreicht zusammen mit der 80 PS starken E-Maschine zwar ausreichend kräftige 116 PS (85 kW) Systemleistung, die im Normalbetrieb für insgesamt flottes und geschmeidiges Vorankommen sorgt. An Steigungen und Bergauf-Serpentinenfahrt ist die stufenlose Getriebeautomatik hingegen mit der kontinuierlichen Gasan- und -abnahme hörbar überfordert. Gleiches gilt in der Ebene für plötzliche Beschleunigungen oder Überholmanöver, bei denen es schon einen sehr sensiblen Gasfuß braucht, damit die Automatik nicht nervt.

Seine Stärken spielt die Antriebskombination dagegen in der Stadt und Überland-Verkehr aus. Im städtischen Stop-and-go flüstert der Yaris Cross die meiste Zeit elektrisch durch die Häuserschluchten. Ähnlich beim Dahinzuckeln über Land oder tempolimitierten Gleiten auf der Autobahn, bei dem das Wechselspiel des Benzin-Elektro-Zwitters weder zu hören ist noch den Verbrauch übermäßig strapaziert. So kommt man auch im Durchschnitt-Mix – vorausschauend und verhalten gefahren – mit dem angegebenen Normwert von 5,1 Liter locker hin.

Bemerkenswert auch das neue, je nach Ausstattung erhältliche Infotainment-System mit 9-Zoll-Touchscreen, das das grell-bunte Farbenspiel des ebenfalls noch erhältliche „Touch&Go“-System durch eine zeitgemäßere und übersichtliche Kachelgrafik mit Smartphone-ähnlicher Bedienung ersetzt. Leider verzichtet es dabei auf die Drehregler, was nicht nur bei spontaner Lautstärkeregelung fummelig wird. Auch die Klappmenüs für Navigation und Audio sind zwar übersichtlich und selbsterklärend, die eng platzierten Bedienfelder auf dem Touchscreen während der Fahrt aber nicht immer treffsicher zu bedienen, was bei Tempo oder im wuseligen Stadtverkehr sehr ablenken kann.

So selbstbewusst wie sein Auftritt, ist auch der Preis des Mini-SUV. So ist der Yaris Cross in der Basis mit Frontantrieb ab 22.690 Euro zu haben und damit 2300 Euro teurer als der Yaris Hybrid. In der von uns gefahrenen Adventure-Ausführung mit Allradantrieb inklusive einiger bemerkenswerter Features wie Head-up-Display, kabelloser Smartphone-Integration, per Fußkick öffnender und schließender Heckklappe, Panorama-Dach und Zweifarblackierung werden für das Mini-SUV allerdings sage und schreibe 36.419 Euro fällig.

Für das Geld gäbe es sogar schon das nächst größere Modell in Toyotas Hybrid-SUV-Programm, den C-HR (ab 29.640 Euro), und das sogar in der hochwertigen Lounge-Ausführung (ab 36.290 Euro). Das stylische Crossover-Coupé hat sich seit Marktstart 2016 mit mehr als 400.000 verkauften Autos zum echten Bestseller entwickelt. Inzwischen gibt es den C-HR in zwei Hybridvarianten mit 122 PS (90 kW) und 184 PS (135 kW) Systemleistung. Zuletzt krönte eine GR Sport-Version (ab 38.790 Euro) das Angebot, wobei es sich nicht um eine Leistungssteigerung, sondern um ein entsprechendes Finish mit dunklem Chromgrill, schwarz eingefassten Scheinwerfern und Rückleuchten, serienmäßigen Alcantara-Sitzen mit rot-grauen Ziernähten sowie 225er-Reifen auf 19-Zoll-Alufelgen handelt.

Unabhängig davon wurde die Sicherheitsausrüstung aller C-HR durch die nächste Generation des Toyotas Safety-Sense-Assistenzpakets aufgewertet. So umkurvt das Pre-Collision Notbremssystem (PCS) in Verbindung mit der Fußgänger-Erkennung nun auch Hindernisse und ein Kreuzungsassistent warnt und bremst automatisch bei entgegenkommenden Fahrzeugen oder Fußgängern. Der neue Spurhalteassistent greift beim unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur per Lenkimpuls ein und der adaptive Tempomat passt die Geschwindigkeit der Verkehrszeichenerkennung an.

Und selbst der große Bruder RAV4 rückt zum Preis unseres Yaris Cross in erreichbare Nähe. Der Urvater des kompakten SUV-Segments steht in der aktuell fünften Generation nur noch mit Hybridantrieb ab 33.990 Euro im Konfigurator. Neben seinem bewährten 2,5-Liter-Hybrid mit der Systemleistung von 218 PS (160 kW), die in Verbindung mit dem Allradantrieb auf 222 PS (163 kW) klettert, ist das meistverkaufte SUV der Welt als einziges Toyota-SUV seit letztem Jahr auch mit Plug-in-Hybridantrieb zu haben. Das Flaggschiff der Baureihe kommt auf eine Systemleistung von 306 PS (225 kW), die sich aus einem 185 PS (136 kW) starken 2,5-Liter-Benziner sowie zwei E-Maschinen mit 182 PS (134 kW) an der Vorderachse und 54 PS (40 kW) an der Hinterachse speisen.

Die 18,1 kWh-Batterie, die an einer Wallbox mit 6,6 kW in 4,5 Stunden geladen ist, soll eine WLTP-Reichweite von 75 Kilometer ermöglichen – vorausgesetzt, man fährt nicht permanent das maximal mögliche Elektro-Tempo von 135 km/h, die Außentemperatur ist nicht zu hoch oder niedrig, die Topografie möglichst eben und Klima, Heizung und Radio arbeiten nicht auf volle Power. Bei unserer frühmorgendlich kühlen Berg- und Tal-Ausfahrt war es jedenfalls schon nach knapp 50 Kilometern vorbei mit dem rein elektrischen Säuseln. Ohne zusätzlichen Energiespeicher verhält sich der RAV4 Plug-in wie seine Vollhybrid-Brüder, zeigt dank seines tiefen Schwerpunkts ein stabiles Handling und große Laufruhe. Mit dem kleinen, aber wichtigen Unterschied, dass der RAV4 mit Stecker von der staatlichen Elektroförderung profitiert. Bis zu 7300 Euro Umweltprämie gewährt Toyota Privatkunden beim Kauf oder Leasing des mindestens 47.490 Euro teuren RAV4 mit Stecker.

Nach oben abgerundet wird Toyotas hiesige Hybrid-SUV-Palette neuerdings durch den Highlander. Das 4,95 Meter lange SUV, in den USA bereits in der vierten Generation unterwegs, wird seit Anfang des Jahres erstmals auch in Deutschland angeboten. Der serienmäßig siebensitzige Allradler bietet jede Menge Platz. Selbst bei voller Bestuhlung gibt es 658 Liter Kofferraum, klappt man alles Lehen um, wächst der Raum auf 1900 Liter Volumen an. Außerdem eignet er sich mit 2000 Kilogramm Anhängelast auch als Zugfahrzeug für Wohnwagen und Pferdeanhänger. Der Highlander fährt mit dem gleichen Hybridsystem des RAV4 Plug-in mit 2,5-Liter-Benziner und zwei E-Maschinen an Vorder-

und Hinterachse, bringt es allerdings nur auf 248 PS (182 kW) Systemleistung. Dafür soll sich das über zwei Tonnen schwere SUV mit 5,1 Liter nach WLTP begnügen. Die Preise starten ab 53.250 Euro. (aum/fw)

Bilder zum Artikel



Toyota Yaris Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota Yaris Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota Yaris Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota Yaris Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota Yaris Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota Yaris Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota Yaris Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Toyota Yaris Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Harald Dawo



Toyota Yaris Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Harald Dawo



Toyota Yaris Cross und Toyota C-HR.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Harald Dawo



Toyota RAV4 Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Harald Dawo



Toyota RAV4 Plug-in-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Harald Dawo



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Harald Dawo



Toyota Highlander.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Harald Dawo
