

Einer von vielen

In der Türkei werden seit 60 Jahren Autos produziert. Togg ist jedoch der erste türkische Hersteller und der T10X das erste SUV von Togg – elektrisch, versteht sich.



Fotos: Michael Blumenstein

Das Design hat Murat Günak gezeichnet. Zuvor Formgeber für diverse Mercedes-, Peugeot- und VW-Modelle.

Bereits seit Mitte der 1960er-Jahre produziert „die Türkei“ Autos. Ford war einer der Ersten dort. Fiat und Renault folgten, ebenso koreanische und japanische Hersteller. Knapp eine Million Pkw rollten zuletzt jährlich von den Bändern. Aber eine eigene Marke, die gab es nicht. Bis Sommer 2018. Togg, Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu, lautet der Name des ersten türkischen Autoherstellers. Frei übersetzt: Türkei (eigenes) Automobil-Projektconsortium. Die ersten Fahrzeuge wurden Ende Oktober 2022 im Werk Gemlik, im Nordwesten der Türkei, gefertigt. T10F (Limousine) und T10X lauten die nichtssagenden Modellnamen.

Das Design stammt von Murat Günak. Er leitete Anfang des Jahrtausends nicht nur die Designabteilung bei Volkswagen, er zeichnete zuvor bei Mercedes und den Peugeot 206 CC sowie den eleganten 607.

Megadisplay

Auffallendstes Merkmal innen ist das (abschaltbare) durchgängige Display, das sich von der linken bis zur rechten A-Säule zieht. Klar, dieses Megadisplay ist unterteilt. Ganz links befindet sich ein per Lenkradkreuz bedienbares Kleindisplay, das auch Bordcomputer-Infos ausführlich anzeigt. Daneben ist das klassische Tachometer zu sehen, in Kilometer-Restreichweite, in Prozent und absolvierte Gesamtkilometer. In derselben, zum Kombiinstrument gehörenden Anzeige, befindet sich eine weitere, die wahlweise die Musik, das Telefonat, den Tempomat oder andere Infos widerspiegelt und über das rechte Lenkradkreuz bedient werden kann.

Das nächste Display hält dezenten Sicherheitsabstand und zeigt Außentemperatur, Datum und Uhrzeit an. Darunter ist eine Touchfläche, die den

Sprachassistenten aufweckt – der ist jedoch lethargisch und hat Verständnisprobleme. Für ein „Smart Device“ oder „digitale Mobilitätsmarke“, wie Togg sich selbst nennt, ernüchternd. Ab Fahrzeugmitte folgen drei weitere Displays, die nach Belieben mit Inhalten wie Navigation, KI-generierter Musik-App, Radio und Youtube-Inhalten bespielt werden können. Das Ändern der Anordnung gelingt in Echtzeit über das untere Display neben dem Fahrerknie. Für den Beifahrer ist Youtube gedacht, die einzige derzeit erhältliche App mit „Mehrwert“.

Jedoch reicht ein Blick des Fahrers auf das Display aus, um den Film zwar weiterhin hören zu können, nicht aber zu sehen. Die Blickrichtung wird mittels Armaturenbrettkamera überwacht, unterscheidet jedoch nicht exakt, ob der Blick zum rechten Außenspiegel oder aufs Display geht. Und dann sieht auch der Beifahrer nichts.



Das Heck erinnert an aktuelle Mercedes-Modelle.



Saubere Ladeleistung, und das ohne Vorkonditionieren.

App-Store ist leer

So bringen die Displays zwar keinen höheren Nutzen als kleinere, können Technikaffine aber begeistern. Wie eventuell die Plattform „Truemore“, die Teslas Idee der Kunden-Interaktion ähnelt. Über Truemore wird der T10X bestellt, Infos zum Lieferstatus gezogen und mit den Togg-Leuten, die in Stuttgart sitzen, kommuniziert.

Weniger begeistern die ultimativ abgespeckten Möglichkeiten zusätzlicher Apps. In der Türkei soll es viele Togg-Apps geben. In Deutschland: KI-Musik und Youtube. Wir hoffen, da folgen demnächst einige. Der Pferdefuß: Apple Carplay und Android Auto

gibt es bei Togg nicht und soll es auch nicht geben. Grundsätzlich ist das Vorgehen von Togg, einen eigenen App-Store zu etablieren, sinnvoll, um sich von den Tech-Giganten zu lösen. Aber das Angebot sollte wenigstens rudimentär dem entsprechen, was Smartphone-Nutzer gewohnt sind. Aktuell lässt sich umständlich Musik von Streamingdiensten via Bluetooth vom Handy abspielen.

Software so lala

Ein weiteres Manko trotz der Displayfülle: Die Icons zum Tippen und die Schriften (Navigations-Ankunftszeit, Rest-Prozent des Akkus bei Zielankunft) sind klein und ab und an weit weg. Die Reaktionsgeschwindigkeit bei Eingaben via Lenkradfernbedienung oder beim Tippen auf die Displays ist hingegen schnell und zuverlässig. Anders als das Hochfahren des Systems nach dem Motorstart. Zwischen fünf und 30 Sekunden benötigte es und nervte, da die Rückfahrkamera nicht aktiviert wurde oder die Navigationseingabe erst nach Fahrbeginn erfolgen konnte.

Genial gelöst wurde das Abschalten des Tempowarners und des Spurhalteassistenten: rechten Lenkstockhebel nach vorn und unten drücken, Tempoblimmer ist deaktiviert; Hebel zu sich ziehen und nach unten drücken, Spurassistent ist aus. Das ist zugleich der Hebel zum Bedienen des Tempomaten – kennt man, auch von Tesla. Beim T10X gibt es neben dem Abstandstempomaten ACC den Limiter und, das ist außergewöhnlich, einen klassischen Tempomaten.

Guckt man sich das gesamte Arrangement an, gibt es auch bei der haptischen und visuellen Qualität

Schwankungen. Die Materialien sind teils sehr gut (Armaturentafel, Türverkleidung, Lenkstockhebel, Kofferraumbodenverkleidung) und frei von jeglichem Klavierlack, teils aber auch mit Potenzial. Bei der billig anmutenden und wenig responsiven Automatikbedienung und beim Start-Stopp-Knopf weiß man nie, ob der Wagen gleich nach vorn oder hinten fährt und ob der Motor „an“ ist oder nicht.

Die Sitze sind bequem. Die Sitzposition hinter dem zu wenig verstellbaren Lenkrad passt eher Menschen mit kurzen Beinen, langen Armen und einem „Handynacken“. Denn bei aufrechter Sitzposition drückt die Kopfstütze. Der Platz im Fond entspricht dem des 4,60-Meter-Elektro-SUV-Breis. Der im Kofferraum eher weniger, wenngleich auch 440 Liter für die meisten Anforderungen ausreichen. Der Kofferraum überrascht aber abseits seiner Packfähigkeiten. Wer Koffer darin ablegt, freut sich über die dick gepolsterte Bodenplatte, unter der sich ein kleines Fach fürs Ladeequipment befindet, und ärgert sich, wenn diese hochgehoben wird. Loses Kabelgewirr und Steckverbindungen muten wenig hochwertig an und lassen an der Zuverlässigkeit zweifeln. Liebe Toggs: Da geht mehr.

Auf der komfortablen Seite ist das Fahrwerk des T10X. Es lässt das 2-Tonnen-SUV bei langen Bodenwellen zwar deutlich nachschwingen, bietet dafür aber auch einen angenehmen Federungskomfort. Der wird lediglich innerstädtisch getrübt, wenn – vor allem bei kalten Temperaturen – das Fahrwerk an Vorder- und Hinterachse hörbar poltert. Je wärmer es wird, desto unauffälliger wird es. Das Poltern fällt auf, da der T10X per se ein leises Automobil ist. Auch bei Auto-

Togg T10X V2 RWD (88,5 kWh)

Testwagenpreis: 38.815 Euro

PSM-E-Motor | Heckantrieb

160kW/218 PS | 350 Nm

7,8 s | 185 km/h

WLTP: 19 kWh | Reichweite: 523 km

Akku (brutto): 88,5 kWh

Laden: 11 kW (Option 22) | 180 kW

Maße: 4.599 x 1.886 x 1.676 mm

Kofferraum: 441–1.515 Liter

Versicherung: KH 19 | TK 21 | VK 20

Service: 2 Jahre/40.000 km

Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1 Gute Ladeleistung. **2** Das Interieur ist sehr ansehnlich. **3** Die Sitze taugen für Langstrecken. **4** Das Platzangebot ebenfalls. **5** Ungewöhnlich, aber gut: Handablage und Automatik-Bedienung (links) sowie Lautstärkeregelung und mehr via Drehdrücksteller. **6** Das Kabelgewirr unter dem Kofferraumboden gehört verdeckt.

bahn-Richtgeschwindigkeit bleibt das SUV im Flüstermodus. Wer es eilig hat, ist indes im T10X an der falschen Adresse. Zu stark wankt der hohe Aufbau bei der Kurvenhatz, zu schwerfällig und träge agiert die Lenkung. Unhandlich beschreibt es ganz gut.

In der Türkei macht Togg auch bei der Ladeinfrastruktur einen auf Tesla. „Trugo“ heißt das eigene Netz aus derzeit mehr als 900 Ladestandorten. Der Strom, der per Plug-and-Charge abgerechnet werden kann, kostet pro Kilowattstunde umgerechnet zwischen 20 (AC) und 30 Eurocent (DC mit mehr als 150 kW Ladeleistung). 180 kWh schafft der T10 X mit dem gefahrenen 89er-Großakku in der Spitze.

Diese Ladeleistung haben wir an unseren kalten Testtagen zwar nie erreicht (keine Vorkonditionierung möglich), dafür aber einen stabilen Ladeschnitt von rund 120 kW von 10–80 Prozent. Ab zirka 70 Prozent Akkustand fällt die Ladeleistung unter die 100er-Marke. Schnelles Langsamladen bietet Togg in Form des 22-kW-Onboard-Chargers für 630 Euro – ein faires Angebot.

Weniger fair oder sinnvoll ist es, den T10X ohne Wärmepumpe auszuliefern. Das haben wir an den kalten Tagen gemerkt. Diese Zusatzeinrichtung, die bei E-Autos dieser Preisklasse oft extra bezahlt werden will, gibt es bei Togg (noch) nicht. Damit sind Kurzstrecken an winterlichen Tagen nicht unter 40 kWh zu absolvieren und auch im Mittel lagen wir kurz vor der 30-kWh-Marke pro 100 Kilometer. Das ist zu viel. Gehen die Außentemperaturen in Richtung 16 Grad hoch, reduziert sich der Verbrauch bei identischer Strecke und Fahrweise auf akzeptable 22 kWh. Effizient ist der Togg T10X nicht. Gut, dass er mit einem 88,5-kWh-Akku zu haben ist. Denn selbst mit dem dezimiert sich die Strecke zwischen zwei notwendigen Ladepausen auf kurze 300 Kilometer.

Keine Händler

Kommen wir zu einem weiteren Punkt, den man wollen muss. Es gibt keine Togg-Händler. Wie skizziert wird mittels App oder übers Web der Wagen geordert und mit Togg-Deutsch-

land, die in Stuttgart sitzen, kommuniziert. Erschwerend kommt hinzu, dass man derzeit seinen Togg lediglich auf einem Auto-Compound in Kelheim (im Niemandsland, westlich von Regensburg) abholen kann. Gut ist indes, dass die Wartung (in geringem Umfang, Togg spricht von rund 250 Euro) nur alle zwei Jahre oder 40.000 Kilometer anfällt. Wiederum schwierig. Stand Ende März 2026, gibt es genau drei Bosch-Werkstätten (Berlin, Essen und Nürnberg), mit denen Togg kooperiert, falls der Wagen mal in die Werkstatt muss. Zwei weitere (Frankfurt und München) sind geplant. Immerhin kommen viele Verbesserungen via OTA (Over the Air). Die sind aktuell noch nötig, denn wie ein Smart Device ist auch der Togg trotz Kundenkontakt noch lange nicht „final“.

Mehr als 100.000 Togg T10X und T10F rollen bereits auf den Straßen. 2026 sollen 100.000 dazukommen und 2032 lautet das erklärte Ziel der Türken: mehr als eine Million. Unser Testwagen kostet 38.815 Euro. Bol başarı – oder wie wir sagen: Viel Erfolg dabei.

mb