



Toyota bZ4X

Gewoon elektrisch

Autotest | Toyota introduceerde als eerste auto's met hybride-aandrijving. Echter, Toyota is nu de laatste grote fabrikant om een volledig elektrische auto te introduceren. De reden: Toyota wilde de techniek perfectioneren voordat het elektrische auto's op de markt zou brengen. Betekent dat dat de "bZ4X" de perfecte elektrische auto is?

In ieder geval heeft de auto geen perfecte naam, want "bZ4X" rolt bepaald niet makkelijk van de tong. Maar er zit wel een zekere logica achter! "bz" staat voor "beyond zero" en duidt op nul uitstoot. De 4 geeft het formaat van de auto aan; in dit geval middelgroot. De "X" staat voor crossover.



Dat Toyota's eerste volledig elektrische auto een crossover is, is logisch. Deze hoge personenauto's met invloeden van terreinwagens zijn namelijk razend populair. Bovendien zijn deze auto's in de hoogte gebouwd en dat maakt het makkelijk om batterijen in de vloer te verwerken. Voor de bZ4X heeft Toyota een

nieuwe huisstijl ontwikkeld. Toch is de bZ4X lang niet zo radicaal anders dan elektrische auto's van andere merken. De vormen zijn beschaafd en de bZ4X is niet extreem gestroomlijnd met verzonken deurhendels, digitale buitenspiegels of andere technische hoogstandjes.

En daar zit een filosofie achter! Toyota verwacht dat de bZ4X voor de meeste kopers hun eerste elektrische auto zal zijn. Door te kiezen voor behouden vormgeving hoopt Toyota de overstap zo soepel mogelijk te maken. Bovendien heeft Toyota al decennialang succes met de middelgrote RAV4 en met de maatvoering en vormgeving vormt de bZ4X daar een logisch vervolg op. Dat geldt zelfs voor de techniek, want de bZ4X staat op een zogenaamd "e-TNGA" (electric Toyota new global architecture) platform en dat is een aangepaste versie van het platform waarop de RAV4 is gebouwd.



Ruimte

De bZ4X oogt niet alleen als een conventionele auto, maar is ook zo ingedeeld. Sommige elektrische auto's hebben een korte motorkap omdat een elektromotor veel kleiner is dan een verbrandingsmotor. Daarom hebben die auto's naar verhouding veel binnenruimte en weinig motorruimte. Bij de bZ4X is die verhouding grofweg gelijk aan die van de gemiddelde auto. Voor- en achterin is voldoende ruimte voor volwassenen, maar de bZ4X breekt geen records op het gebied van ruimte of ergonomie.

Ook de aankleding van het interieur is heel gewoon.

Op één ding na! De klokken staan namelijk bovenop de stuurkolom en dat is een nieuwe ontwikkeling voor Toyota. Gaandeweg wil Toyota het traditionele ronde stuurwiel vervangen door een stuurhendel zoals in een vliegtuig. Dat geeft beter zicht op de instrumenten, maakt ruimte voor een camera (waarover later meer) en kan met minder inspanning voor een grotere stuuruitslag zorgen. Dit is echter nog geen realiteit en dus heeft de bZ4X vooralsnog een gewoon rond stuurwiel.

Uitrusting

De bZ4X is het tweede model dat is voorzien van een nieuwe generatie van Toyota's nieuwste audio-, communicatie- en navigatiesysteem. Dit werkt naar behoren en laat zich vlot, logisch en eenvoudig bedienen. Het biedt echter geen mogelijkheden die de concurrentie niet biedt. Op één punt schiet het zelfs tekort: het navigatiesysteem kan niet automatisch laadstops plannen als de bestemming verder is dan de acculading reikt. Het optionele audiosysteem van specialist JBL klinkt prima, maar heeft niet de verfijning of dynamiek van een echt hifi systeem.



Onder de noemer "T-Mate" bundelt Toyota een reeks veiligheidsvoorzieningen. Twee daarvan verdienen een speciale vermelding. Dankzij de nieuwe stuurkolom kon een camera worden geplaatst die het gezicht van de bestuurder in de gaten houdt. Als de bestuurder te lang niet in de rijrichting kijkt, klinkt een waarschuwing. De tweede functie is ook op deze camera gebaseerd: wanneer de auto afslaat maar de

camera detecteert dat de bestuurder juist het rechtdoorgaand verkeer over het hoofd ziet, kan de bZ4X zelfstandig remmen om een ongeluk te voorkomen.

Elektrische auto

Toyota is zo laat met de introductie van een volledig elektrische auto omdat de fabrikant heel veel tijd heeft gestoken in de levensduur en betrouwbaarheid van de batterij. Bovendien wilde Toyota het vertrouwde karakter van een auto met verbrandingsmotor behouden, inclusief het bereik daarvan. Daarom is de bZ4X standaard voorzien van een zeer grote accu (72 kWh) voor 400 tot 500 km actieradius.

Dat lijkt echter mooier dan het is. Deze grote accu zorgt er namelijk voor dat de bZ4X veel duurder is dan soortgelijke auto's van andere merken. Die goedkopere auto's hebben namelijk veel kleinere accu's. De ervaring leert echter dat een bereik van zo'n 250 km voldoende is om zorgeloos te rijden. Een elektrische auto wordt namelijk niet leeggereden en dan tot de nek toe volgeladen zoals een auto met brandstofmotor. In plaats daarvan wordt overal waar de elektrische auto komt bijgeladen, zodat de batterij altijd op niveau blijft. Op lange afstanden is het de blaas dan wel de maag die na 250 km om een pauze vraagt. Die pauze is meestal voldoende om de accu te laden bij een snellader.

vierwielaandrijving) en de software zorgt ervoor dat daar gretig gebruik van wordt gemaakt. Zelfs in de eco-modus is de bZ4X ronduit vlot en zelfs brutaal snel. Dat geldt niet alleen bij het verkeerslicht, maar ook op de snelweg. Omdat de prestaties met groot gemak worden geleverd, geeft de bZ4X het superieure gevoel dat kenmerkend is voor elektrische auto's. En toch is er een kritiekpunt: alhoewel de elektromotor zijn werk onhoorbaar doet, zijn de geluiden van de banden en rijwind juist bovengemiddeld duidelijk hoorbaar.

Standaard wint de bZ4X energie terug tijdens remmen en uitrollen. Met een druk op de knop kan worden gekozen om meer energie terug te winnen, waarbij de auto sterker inhoudt bij het loslaten van het stroompedaal. Dit is echter niet voldoende om te rijden met één pedaal. Dat is een gemis voor bestuurders die inmiddels vertrouwd zijn met elektrisch rijden, maar verkleint de drempel wederom voor kopers die voor het eerst elektrisch gaan rijden.

"Toyota heeft niet gekozen voor revolutie,
maar voor een soepele, laagdrempelige
doorontwikkeling"



Niet alleen de batterij is riant bemeten, ook de motor heeft op zijn zachtst gezegd voldoende vermogen. De bZ4X levert 204 pk (217 pk voor de versie met



Actieradius en laden

Ondanks het feit dat de testrijder niet maximaal kon regenereren en zich juist wel liet verleiden door het gretige karakter van de motor, werd tijdens de testrit zuiniger gereden dan de folder vermeldt (belofte: 18.1 kWh / 100 km, testverbruik: 16.7 kWh / 100 km). Daarom kon ook de beloofde actieradius van 436 km (versie met grote velgen en vierwielaandrijving) eenvoudig worden gerealiseerd.

Laden kan bij een publiek laadpunt (11 kW, 3 fase) of bij een snellader (150 kW). Dat zijn prima snelheden en dat is ook wel nodig met zo'n grote batterij. Helaas zit de laadaansluiting rechts voor. Wanneer parallel wordt geparkeerd geeft het risico op kostbare schade als de laadpoort wordt geraakt door een fietser of vrachtwagen. Bij haaks parkeren dwingt het de

bestuurder vooruit in te parkeren met een grotere draaicirkel en minder overzicht bij het uitparkeren tot gevolg.

Weggedrag

De bZ4X moest niet alleen het vertrouwde karakter van een auto met verbrandingsmotor hebben, maar moest ook het "Toyota-gevoel" geven. Dat wil zeggen dat de auto voorspelbaar reageert onder uiteenlopende omstandigheden. Voor die vertrouwde reactie is voorwielaandrijving standaard en vierwielaandrijving optioneel.

Tijdens deze test kon het beloofde Toyota-gevoel inderdaad worden herkend. De auto laat zich sportief rijden wanneer dat mag, maar kan zichzelf net zo makkelijk geheel wegcijferen indien gewenst. De testauto is bovendien voorzien van de optionele vierwielaandrijving en kan zich dan zelfs behoorlijk redden in het terrein. Omdat de auto op alle punten hoog scoort lijkt het aan karakter te ontbreken, maar in feite is de bZ4X juist overal goed in.



Conclusie

Is de Toyota bZ4X de perfecte elektrische auto? Het antwoord op die vraag is puur persoonlijk. Wie op zoek is naar een opwindende of innovatieve auto zal niet vallen voor de bZ4X. Toyota heeft niet gekozen voor revolutie, maar voor een soepele, laagdrempelige doorontwikkeling. Op die manier wil het de overstap naar elektrisch rijden zo makkelijk

mogelijk maken.

De bediening, het bereik, het weggedrag en de ruimte zijn ongeveer gelijk aan die van een soortgelijke auto met verbrandingsmotor. Tegelijkertijd geniet de koper wel van de rust, de superieure prestaties en de lage kilometerprijs van een elektrische auto. En daarmee heeft de bZ4X zijn doel bereikt: elektrisch rijden net zo gewoon maken als het rijden met iedere andere Toyota. ■



Specificaties

Toyota bZ4X

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

469 x 186 x 168 cm
285 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.075 kg
750 kg
750 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

72 kWh
452/ l
235/50R20

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

217 pk @ 1 rpm
336 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

6.9 sec.
160 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

18.10 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

460 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 56.995,-
€ 39.995,-