



Toyota bZ4X

Balanceeract

Autotest | Toyota moet balanceren tussen twee uitersten. Bij elektrische auto's wordt geconcentreerd met innovatie en snelle vooruitgang. Echter, bij Toyota draait het om functionaliteit en vertrouwen. Met de "bZ4X" zoekt het de balans tussen beide. Echter, omdat innovatie zo belangrijk is, is het model nu al vernieuwd. Wat is er verbeterd?

De bZ4X is vanaf de basis anders. Te beginnen met de naam. De meeste modellen van Toyota hebben een naam, maar deze elektrische auto luistert naar een afkorting. "bZ4X" staat voor "Beyond zero", afmeting 4, "crossover". Zo'n cryptische term lijkt alleen voor intern gebruik, maar Toyota houdt vast aan de naam.



Ook het uiterlijk is anders. Veel elektrische auto's hebben minimalistische lijnen, zodat ze glad en dus gestroomlijnd zijn. Bovendien zorgt dat voor een moderne uitstraling. De bZ4X daarentegen heeft scherpe lijnen en harde contrasten voor een extravagante uitstraling. Daarmee past de auto niet alleen bij de andere modellen van Toyota, maar weet

de Japanse fabrikant zich ook nadrukkelijk te onderscheiden van de Chinese concurrentie. Dat is een slimme zet, want de bZ4X oogt minstens zo modern als de tegenstrevers, maar heeft veel meer karakter. Daarbij is het ontwerp heel slim. Zo is de achterspoiler in twee stukken gedeeld en dat zorgt voor wind over de achterraut (geen ruitenwischer nodig!) en een goed zicht in de binnenspiegel.



Ruimte

Ook aan de binnenzijde geeft de bZ4X een eigen invulling aan de term "modern". Wederom kiest Toyota voor uitgesproken lijnen, waarbij het dashboard om de inzittenden is heengebouwd voor een geborgen gevoel. Heel bijzonder is de lange stuurkolom die ver het interieur insteekt. Er bovenop staat een beeldscherm dat vanwege de positie makkelijk is af te lezen en zelfs het gemak van een head-up display benadert. Toyota gaat ook tegen de trend in door te kiezen voor bediening met traditionele knoppen. Ondanks het feit dat niet alle functies via het beeldscherm worden bediend, is het wel royaal bemeten en dus extra makkelijk af te lezen.

De bZ4X staat op een platform dat op maat is gemaakt voor elektrische aandrijving. Toch zag Toyota geen kans om een extra bergruimte onder de motorkap te maken ("frunk"). Er is ook geen dashboardkastje, maar dat is omdat Toyota voorziet in unieke, en energiebesparende, infraroodverwarming. Per saldo is de binnenruimte gemiddeld voor een auto van deze omvang, terwijl een elektrische auto met een platte batterij en een kleine motor veel ruimer zou moeten

zijn dan gemiddeld.

Uitrusting

Het infotainment-systeem biedt alle functionaliteit die ervan mag worden verwacht, maar niet meer dan dat. In de regel zou een auto na een facelift op alle vlakken tot de beste moeten behoren. In plaats daarvan kan de bZ4X weer met de middenmaat mee. De spraakgestuurde assistent snapt helaas nog steeds weinig. Soms krijgt de bestuurder het idee dat deze computer in een laboratorium is getest en niet in een auto. Zo verschijnt na het stoppen van het opladen de waarschuwing "laadklep open". Ja, nogal wiedes!



Ook op het gebied van veiligheid had Toyota de kans kunnen aangrijpen om de bestuurders-assistenten te verbeteren. Nog steeds bieden deze weinig speelruimte en haalt de bZ4X zonder blikken of blozen rechts in. Dit terwijl andere merken juist steeds meer intelligentie inbouwen, waardoor de bestuurder ze niet meteen uitschakelt en ze daadwerkelijk een bijdrage aan de veiligheid leveren. Als van rijstrook wordt gewisseld, waarschuwt de bZ4X niet alleen voor verkeer op de aanliggende strook, maar ook op de volgende. Ook dat is een reden om wederom een functie uit te schakelen en daar zijn deze systemen natuurlijk niet voor bedoeld!

Het opladen gaat voortaan met een hogere gemiddelde snelheid (na voorverwarmen). Tijdens de test werd een bijna lege accu geladen met zo'n 130 kW en die snelheid hield de bZ4X vol tot zo'n 50% lading. Dat zijn keurige cijfers, maar het verschil zit in de

details. Na vier jaar op de markt zou de lay-out van het beeldscherm achter het stuurwiel moeten zijn geperfectioneerd, maar nog steeds staan alle gegevens van het laden in een hoekje gepropt.



Elektrische auto

Vanaf modeljaar 2026 biedt Toyota de bZ4X aan met twee verschillende batterijen. Naast de bestaande accu met een capaciteit van 77 kWh, is er nu ook een 58 kWh exemplaar. Daarmee is de instapversie zo'n 5.000 euro voordeliger dan voorheen. Wie ervaring heeft met elektrische auto's, weet dat overal kan worden geladen waar de auto even stilstaat (kantoor, winkelcentrum, sportclub, etc.), waardoor een grote accu helemaal niet nodig is. De volledige capaciteit van een batterij wordt slechts sporadisch benut en daarom is de basisversie een dankbare en logische aanvulling.

De variant met 58 kWh batterij is op het moment van schrijven helaas nog niet beschikbaar, daarom is de bZ4X getest met de 73 kWh accu. Ook die maakt voortaan gebruik van siliciumcarbide halfgeleiders, waardoor er minder energie verloren gaat in de omvormers en de elektromotor. Het verbruik zou daarom moeten dalen.

Tijdens een proefrit in de winter, op winterbanden en met vooral lange ritten kwam het verbruik steeds uit op 18 kWh / 100 km. Dat is veel hoger dan Toyota belooft en ook rekening houdende met de ongunstige omstandigheden te hoog. Hiermee kwam de actieradius bij winters weer uit op slechts 360 km,

tegenover 559 km volgens de brochure. Echter, zodra de gemiddelde snelheid daalt, daalt het verbruik welhaast spectaculair. Wanneer voornamelijk op binnenwegen en in de stad wordt gereden, noteert de boordcomputer een verbruik van 14.5 kWh / 100 km en dat is juist heel gunstig.



De prestaties zijn prima, inclusief de snelle reactie op het stroompedaal die kenmerkend is voor elektrische auto's. Voor de voorwielaangedreven varianten is het motorvermogen gestegen van 204 naar 224 pk en dat is ervaren als een welkome aanvulling. De vierwielaangedreven versie mag nu aanhangers tot 1.500 kg trekken.

Met hendels achter het stuurwiel kan in vier stappen worden bepaald hoeveel energie de bZ4X terugwint bij het loslaten van het stroompedaal. Echter, ook wanneer de auto maximaal afremt bij het loslaten van het stroompedaal komt deze nooit helemaal tot stilstand en moet de bestuurder toch nog op de rem trappen. Dit is als onveilig ervaren, want vergeten te remmen is gevaarlijk, terwijl automatisch tot stilstand komen vanaf kruipsnelheid veel minder kwaad kan. De knappe koppen van Toyota zijn het hier echter niet mee eens, dus de bZ4X kan nog steeds niet rijden met één pedaal.

Weggedrag

Als het gaat om het weggedrag, dan doet Toyota wat het moet doen met deze facelift: de auto perfectioneren. Voorheen was het weggedrag vooral voorspelbaar en veilig. Daar is voor modeljaar 2026

heel veel karakter en rijplezier bijgekomen. Het gevoel in de besturing is verbeterd en het rollen van het koetswerk is nog beter tegengegaan. Tegelijkertijd blijft het comfort in de stad goed. De stabiliteit op de snelweg is prima en dit is ook nog eens verfijnd.

Tenslotte is een veelgehoord probleem opgelost: de bZ4X is merkbaar stiller geworden en ook dat maakt het rijden prettiger. Daarom is het weggedrag voortaan hét sterkste punt van de bZ4X!

Toyota scoort de bZ4X op alle vlakken een dikke voldoende. Een Toyota is geen uitgesproken auto, maar wel een heel verstandige auto. En dat geldt ook voor de vernieuwde bZ4X. ■



Conclusie

Wat is er verbeterd aan de Toyota bZ4X voor modeljaar 2026? De rust, het weggedrag, de laadsnelheid en de ergonomie. Het verbruik zou moeten zijn verlaagd, maar in de winter is het verschil tussen de fabrieksopgave en het daadwerkelijke verbruik bovengemiddeld groot.

Na een facelift moet een bestaand model weer kunnen concurreren met geheel nieuwe modellen van andere aanbieders. Dat geldt niet voor de vernieuwde bZ4X. Dat komt omdat het doel van de auto anders is. De bZ4X is niet bedoeld als de meest moderne of innovatieve auto in zijn soort.

In plaats daarvan zoekt Toyota de balans tussen vooruitgang en betrouwbaarheid. Bovendien wil Toyota zich niet van de klanten vervreemden en daarom is de bZ4X geen rijdende computer. Het is een auto die elektrisch is, omdat dat nu eenmaal voor de beste rijeigenschappen tegen de laagste kosten (en uitstoot!) zorgt. Net als iedere andere



Specificaties

Toyota bZ4X

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

469 x 186 x 165 cm
285 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.030 kg
750 kg
750 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

73 kWh
452/1026 l
235/60R18

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

224 pk @ 0 rpm
269 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

7.4 sec.
160 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

13.00 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

559 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 50.995,-
€ 39.995,-