



Toyota bZ4X Touring

Het nuttige met het aangename verenigen

Autotest | De bZ4X is de eerste moderne elektrische auto van Toyota. Later volgden meer elektrische modellen, maar de bZ4X was de eerste. Dat betekent dat Toyota de meeste ervaring met dit model heeft opgedaan. Op basis van die kennis is de bZ4X recent vernieuwd. Nu volgt zelfs een geheel nieuwe versie: de "Touring". Bovendien zag Toyota ruimte voor nog meer verbeteringen.

Toyota kiest voor de naam "Touring" omdat de nieuwe creatie het midden houdt tussen een SUV en een stationcar. Dat is een slimme keuze, want andere merken verhogen hun stationwagens juist om ze de uitstraling van een SUV te geven. Om van de gewone bZ4X een "Touring" te maken, heeft Toyota de overhang achter de achterwielen met 14 cm verlengd. De daklijn loopt verder door en er zijn dakrails (maximaal 80 kg belasting) toegevoegd.



Ruimte

Dankzij deze aanpassingen is de inhoud van de

bagageruimte met 48% toegenomen (669 liter standaard, 1.718 liter met opgeklapte achterbank). De achterklep is hoger en breder dan die van de standaard bZ4X om de toegang tot de kofferruimte te verbeteren. Om ook de bruikbaarheid te vergroten zijn bagagehaken en vloerhaken toegevoegd. De rolhoes ("hoedenplank") past in een uitsparing onder de laadvloer. Daarmee voldoet Toyota aan alle standaardisen, maar de Touring is niet het ergonomische hoogstandje dat sommige andere fabrikanten van hun stationcars maken. Zelfs een skiluk ontbreekt. Een handschoenenkastje ontbreekt ook, maar daar is een goede reden voor: op die plek is een energiezuinige infraroodverwarming te vinden.



Aanvankelijk lijkt het alsof Toyota zich er makkelijk van afmaakt door de wielbasis niet te verlengen. Echter, de bZ4X heeft standaard al zoveel beenruimte achterin dat er domweg niet meer nodig is. Zelfs met grote volwassenen voorin hebben grote volwassenen achterin enkele centimeters beenruimte over. De ruimte voorin is gemiddeld voor een auto van deze omvang.

Uitrusting

De opzet van het dashboard is bijzonder omdat de klokken niet achter het stuurwiel zijn te vinden, maar erboven. Op een beeldscherm dat boven de stuurkolom, vlak onder de voorruit is te vinden zijn alle belangrijke gegevens voor de bestuurder af te lezen. Met deze opzet benadert Toyota het gemak van een head-up display, maar dan zonder de bijbehorende complexe techniek.

Op het centrale beeldscherm draait een keurig verzorgd infotainment-systeem dat alle functionaliteit biedt die ervan mag worden verwacht. Middels "over the air"-updates kan Toyota dit systeem continu blijven verbeteren. Omdat Toyota de software in eigen huis ontwikkelt, is het daarvoor niet afhankelijk van externe partijen en is de functionaliteit op de lange termijn gegarandeerd. Bovendien is Toyota een autofabrikant en geen data-verzamelaar, dus ook de privacy is gegarandeerd. Het enige kritiekpunt betreft de klank van het "JBL Premium Sound System". Dat heeft ook met neutrale toonregeling een opdringerig en dus vermoeiend "discogeluid".



Elektrische auto

De bZ4X is bedoeld als avontuurlijke auto. Daarom zijn alleen de batterijen met grote capaciteit (75 kWh) en elektromotoren met het hoge motorvermogen van de bZ4X leverbaar. Toyota spreekt echter liever van "eAxles" dan elektromotoren omdat de motor, omvormer en aansturing in één behuizing zijn gecombineerd. En met de komst van de Tourer zijn de eAxles zowel sterker als zuiniger geworden.

De tweewielaangedreven "basisversie" levert 227 pk / 269 Nm en dat is in de praktijk ruimschoots voldoende. Hiermee is de bZ4X vlot, capabel, soepel en bijzonder zuinig. Een volle dag rijden op een veeleisend traject met een vlotte rijstijl onder gunstige weersomstandigheden kostte 14.1 kWh / 100 km. Er zijn heel wat kleinere elektrische auto's die meer

verbruiken! Het zou echter nog zuiniger kunnen, want de mogelijkheden tot het terugwinnen van energie zijn uiterst beperkt. Zelfs met maximale regeneratie remt de bZ4X veel minder sterk af op de motor dan andere elektrische auto's. Volgens Toyota is dat om de balans in het onderstel te behouden. Volgens Autozine is dit hinderlijk en worden de voordelen van elektrisch rijden hiermee niet optimaal benut.



Toyota verwacht dat de vierwielaangedreven variant de meest populaire zal worden vanwege het hogere trekgewicht (maximaal 1.500 kg) en natuurlijk de betere prestaties. De twee elektromotoren van deze variant leveren samen 380 pk / 269 Nm. Daarmee is dit de sterkste en snelste Toyota van dit moment, op de "GR"-sportwagens na. En toch is daar aanvankelijk niets van te merken. Wanneer kalm met de verkeersstroom mee wordt gereden, reageert de "all wheel drive" even beschaafd op het stroompedaal. Alleen wanneer het stroompedaal diep en resoluut wordt ingetrapt, blijkt het sprintvermogen vele malen beter te zijn. Uiteraard bijt de vierwielaandrijver nog hard door waar de voorwielaangedreven versie buiten adem raakt.

Omdat een batterij met een capaciteit van 75 kWh standaard is, is de bZ4X Touring overduidelijk niet bedoeld als stadsauto. Zo'n "grote" accu maakt een auto op de korte afstand onnodig kostbaar en zwaar. Tijdens de avontuurlijke proefrit in de bergen van Slovenië kwam de daadwerkelijke actieradius uit op 526 km (fabrieksopgave: 560 km). Onder ideale omstandigheden kan de bZ4X Touring dankzij slim thermisch management van de batterij in 28 minuten

van 10 tot 80% worden opgeladen.



Weggedrag

Rekening houdende met het extra gewicht op de achterwielen en het grotere potentieel van de motoren heeft Toyota het onderstel aangepast voor de Touring. Het onderstel is iets stugger en daarom behoudt de bZ4X het soepele karakter. De auto betreft de bestuurder nauwelijks bij het rijden en maakt het leven zo makkelijk mogelijk. Ook op een bochtig parcours is de bZ4X Touring daarom niet vermoeiend. Omdat alles zo makkelijk gaat, geeft de auto zelfs een superieur gevoel.

De vierwielaangedreven variant gaat hierin net een stapje verder. Niet alleen maken "X-MODE" (ontwikkeld op basis van expertise van Subaru) en "Grip Control" terreinrijden mogelijk. Omdat de batterij en elektromotoren goed zijn beschermd kan, volgens Toyota, door water van maximaal 50 cm diep worden gewaad. Door het vermogen variabel over de voor- en achterwielen te verdelen, blijft de auto langer neutraal en wordt zelfs hard rijden op slecht wegdek makkelijk gemaakt.

"De vierwielaangedreven versie is ontegenzeggelijk superieur met de prestaties op zowel het asfalt als in het terrein"



De tweewielaangedreven basisversie presteert al ruimschoots voldoende. Ook zonder actieve distributie van het motorvermogen komt het verbeterde onderstel ook in de "basisversie" tot zijn recht. Het maakt de bZ4X Touring dynamisch, zonder dat de auto opdringerig of vermoeiend wordt. ■

Conclusie

Met de bZ4X Touring weet Toyota het nuttige met het aangename te verenigen. Alhoewel de aanpassingen gering zijn, biedt de Touring 48% meer bagageruimte. Dankzij de doorgetrokken daklijn heeft de Touring een iets elegantere uitstraling dan de standaard bZ4X.

Met de komst van de Touring is de techniek ook verbeterd. Voorheen mopperde de redactie over het verbruik, maar dankzij nieuwe "eAxles" (gecombineerde motoren, omvormers en aansturing) is het verbruik verlaagd terwijl de prestaties zijn verbeterd. De vierwielaangedreven versie is ontegenzeggelijk superieur met de prestaties op zowel het asfalt als in het terrein. Bovendien zorgt de slimme verdeling van het vermogen voor extra stabiliteit. Echter, die kwaliteiten komen alleen tot uiting in extreme situaties.



Specificaties

Toyota bZ4X Touring

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	483 x 186 x 167 cm
Wielbasis	285 cm
Gewicht	2.075 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Batterij	74 kWh
Bagageruimte	669/1718 l
Bandenmaat	235/60R18

Motor en prestaties



Vermogen	380 pk @ 0 rpm
Koppel	269 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	13.00 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	505 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 56.995,-
Prijs instapmodel	€ 48.995,-