Met succes verlengd

Het merk Toyota zal het als eerste toegeven: lang stonden de Japanners niet de springen om volledig elektrische auto's te ontwikkelen. Waarom veel batterij met bijbehorende grondstoffen in Ã©Ã©n auto stoppen, als je dit kan verdelen over veel hybride auto's? Toch moesten ze eraan geloven en inmiddels staan er liefst acht volledig elektrische modellen in de Toyota-showroom. Dat daarvan een heel groot gedeelte busjes zijn, is alleen maar flauw om te benoemen. Met de Urban Cruiser, de bZ4X (waarvan ook een Subaru gemaakt is), de C-HR+ en nieuwkomer bZ4X Touring bedient Toyota in een klap heel veel segmenten. Laat nu juist dat laatste model het onderwerp van deze autotest zijn, want Toyota nodigde ons uit om in het mooie landschap van SloveniÃ« deze avontuurlijke stationwagon beter te leren kennen.

Echt wat anders

De bZ4X betekende de eerste stapjes op volledig elektrisch gebied voor Toyota. De eerste versie bleek niet direct een hardloper, omdat oplaadsnelheid en verbruik niet direct nieuwe standaarden zetten. Ook afgeleiden Lexus RZ en Subaru Solterra wisten maar weinig kopers te verleiden. De vernieuwde versies moeten het beter aanpakken, met een veel groter rijbereik en sneller opladen. Maar de introductie van een nieuwe carrosserievorm doet ook wonderen, want de Touring is een stuk ruimer en praktischer dan de reguliere bZ4X met zijn aflopende daklijn. Toyota pakt het direct goed aan, door er geen saaie stationwagon van te maken, maar de auto offroad-trekjes mee te geven. Waar de gefacelifte bZ4X glanzende panelen op de flanken kreeg, werden de stoere kunststof delen juist op de Touring geplaatst. De auto is ruim 4,8 meter lang en staat acht centimeter hoger. Door de bodemvrijheid van 21 cm kan de auto door 50 centimeter water koersen, zonder dat je in de problemen raakt. Niet alleen de zwarte kunststof delen ruigen het exterieur op, er zijn ook flinke dakrails (met 80 kg draagkracht) en dorpelbeschermers. Bij de achterbumper zorgt een namaak skidplate voor een toefje off-roadlooks en de auto staat ook merkbaar hoger op de poten dan

bijvoorbeeld een Volkswagen ID.7 of BYD Seal 6. Dat de auto ook flink langer (+31cm) is dan een gewone bZ4X belooft veel goeds voor de binnenruimte.

Maakt het waar

Naast zijn stoere looks moet de bZ4X Touring het van zijn binnenruimte hebben. Op dat vlak weet de auto de verwachtingen waar te maken, door bijvoorbeeld een bagageruimte van 669 liter te bieden, wat door het neerklappen van de achterbank is uit te breiden naar 1.718 liter. Aan de inzittenden is zeker gedacht, want met vier volwassenen zit je buitengewoon riant in de Toyota. Voorin zijn de stoelen uitgebreid te verstellen, in het geval van de bestuurdersstoel gaat dat altijd elektrisch. Het stuur valt vrij groot uit, maar ligt goed in de handen.

Wat een contrast met een Tesla of bijna iedere willekeurige Chinees als je rondkijkt in de cabine van de bZ4X. Het stuur is bezaaid met knoppen en daarnaast zijn er nog tal van andere fysieke bedieningselementen te vinden op het dashboard en de middenconsole. Overigens vind je alles binnen een oogwenk op de tast, want het

geheel steekt logisch in elkaar. Het stuur vinden we wel vrij druk en je moet dit ook niet te hoog plaatsen om goed zicht te houden op de vrij eenvoudige digitale cockpit. Het multimediasysteem laat zich snel en duidelijk bedienen en biedt alle aansluitmogelijkheden die je tegenwoordig in een auto wenst. Hulpsystemen schakel je binnen een oogwenk aan of uit, zodat je niet de hele tijd wordt lastiggevallen door bemoeizuchtige piepjes.

We rijden de meest uitgebreide versie van de bZ4X Touring en dat betekent dat we beschikken over volledig elektrisch verstelbare en ventileerbare voorzetels. Ook aan de verwarming is gedacht, want naast de gebruikelijke stuur- en stoelverwarming beschik je zelfs over beenverwarming via infrarood in de Executive. Klinkt heel verwend, maar juist in de winter kun je veel stroom besparen door heel gericht te verwarmen. Lederen bekleding is ook aanwezig, in ons geval in een fraaie Khaki combinatie. De zittingen zijn vrij kort voor dit segment, zodat je op wat langere ritten een beetje heen en weer gaat bewegen om steun te houden. De zijdelingse steun is goed en je kunt de stoelen uitgebreid verstellen. Achterin zit je als langere volwassene ook prima, hoewel het duidelijk merkbaar is dat de vloer door de batterij een stuk hoger geplaatst is en daarom de achterbank in een wat vreemde hoek staat. Onoverkomelijk bij wat lagere elektrische auto's en doordat je heel veel knie- en hoofdruimte hebt, is het goed vol te houden achterin. Zo ruim als een ID.7 wordt het niet, maar dat maakt de auto bij de bagageruimte weer goed. Mis je toch nog ruimte, dan is het goed om te melden dat de AWD een trekvermogen van 1.500 kg heeft. De voorwielaangedreven versie houdt het bij 750 kg voor gezien en dat vinden we toch vrij lafjes.

Surplus aan vermogen

Maar er zijn meer redenen om voor de vierwielaangedreven versie te gaan. Zo biedt die auto liefst 380 pk, tegen 227 pk voor de FWD versie. Heb je al die kracht nodig? Nou, wat ons betreft is de FWD snel genoeg, alleen kan die auto zijn grip veel minder goed kwijt. Zelfs in droge omstandigheden betrappen we de auto meerdere malen op wielspin, bijvoorbeeld bij wegrijden van een verkeerslicht.

De AWD laat ons geen moment verrassen, zelfs niet op gravel en in zand blijft de grip altijd aanwezig. We worden op de route van de gebaande paden afgestuurd en hoewel we de echte off-roadcapaciteiten niet hebben kunnen testen, stelt de auto op zand- en gravelwegen niet teleur. Bovendien is het gewoon lekker om een surplus aan vermogen te hebben, want naast dat de auto in 4,4 seconden naar de 100 km/h katapulteert (vrij onzinnig), is de auto op tussensprintjes ook goed bij de les. Snel invoegen of net nog even een inhaalactie zijn daarom geen enkel probleem voor deze Toyota. Heb je het extra trekvermogen niet nodig en weet je de rechtervoet prima in bedwang te houden, dan kun je echt vol zekerheid voor de voorwielaandrijver gaan. Welke motorisering je

ook kiest, het is de besturing en het onderstel waar de Toyota echt indruk mee maakt. De auto stuurt echt heel communicatief voor een vrij zware EV en het onderstel is ontzettend gebalanceerd. Het zijn niet de meest comfortabele Sloveense wegen die we op de route treffen, maar de auto geeft geen kik.

Lekker zuinig

Oneffenheden worden heel goed opgevangen, zonder dat je gaat deinen of in bochten heen en weer geschud wordt. Dit is een veel leuker te rijden auto dan we vooraf hadden ingeschat en dat is een groot compliment voor de ontwikkelaars van Toyota en Subaru, dat met haar e-Outback ook zo'n 30 procent van de ontwikkeling voor rekening nam.

Onder de zaken die werden aangepakt bij de doorontwikkeling van de bZ4X zijn het verbruik en de oplaadsnelheid. De geteste AWD biedt een rijbereik van 520 kilometer, terwijl de FWD het pas bij een theoretische 591 kilometer voor gezien houdt. Met een verbruik van 15,3 kWh per 100 km kun je de vierwielaandrijver lekker zuinig noemen, hoewel je in de praktijk wel erg je best moet doen om bij die waarde uit te komen. Toch

vinden we de auto in de testperiode onder een heel afwisselende route van zowel snelweg als regionale wegen prima voor de dag komen en ligt een praktijkbereik van meer dan 400 kilometer altijd in het verschiet. Dat zijn afstanden waarna je ook best wel even wilt pauzeren en dan kun je mooi benutten dat de auto binnen een halfuurtje weer tot 80 procent is geladen met 150 kW laadvermogen.

Goed in de spullen

De Toyota bZ4X biedt iets wat er eigenlijk nog niet is, namelijk een opgehoogde elektrische stationwagon. Gelukkig vergeet het merk niet om de auto de kenmerken mee te geven die juist in dit segment zo gewenst zijn, zoals een flinke binnenruimte en goede technische waardes. Met een vanafprijs van 48.995 euro is de auto goedkoper dan de concurrent bij VW en bovendien beschik je dan al standaard over heel veel extra's als een warmtepomp, elektrisch bedienbare achterklep en navigatie. De Excutive kost liefst 9.000 euro extra, maar dat komt omdat je dan ook de 380 pk sterke vierwielaandrijving krijgt. Daarnaast zijn er kunstlederen bekleding, een prima geluidssysteem van JBL en een groot panoramadak. Een luxere voorwielaandrijver kun

je niet selecteren, daar zit je aan de Dynamic-uitvoering vast. Voor zijn trekvermogen en ontzettend vertrouwenwekkende AWD-systeem vinden wij de meerprijs voor de krachtigste bZ4X geoorloofd, maar je praat dan wel ineens over een auto van bijna 60k inclusief metallic lak. Het totaalpakket van de bZ4X Touring is hoe dan ook erg goed te noemen. De auto is stoer vormgegeven, biedt veel rijdynamiek en een gunstig energieverbruik. Je rijdt bovendien een heel originele carrosserievorm, wat een flinke verademing is tussen al die SUV's en cross-overs die er rondrijden.

Plus

+ Echt ruim
+ Ontzettend fijn onderstel
+ Met AWD een surplus aan vermogen en grip

Min

- FWD kan vermogen op voorwielen minder goed kwijt
- en biedt met 750 kg de helft aan trekvermogen