



Toyota RAV4

Een logisch vervolg

Autotest | De auto die nu bekend is als "RAV4" begon het leven onder de naam "Fun Cruiser". In 1994 introduceerde Toyota een auto die het midden hield tussen een kleine terreinauto en een personenauto. De originele vormgeving en het avontuurlijke karakter zorgden ervoor dat de Fun Cruiser zijn naam waarmaakte. De tijden zijn echter veranderd. Een laag verbruik is belangrijker dan rijplezier en de gezinssituatie van de funcruisers van weleer is ook veranderd. De RAV4 is inmiddels aan de vierde generatie toe en groeide met de klant mee.

Het woord "groei" staat centraal. De RAV4 (Recreational Active Vehicle 4 Wheel-drive) was tot nu toe een compacte of middelgrote SUV. De nieuwe generatie is maar liefst 20 cm langer dan de voorganger en daarmee is de RAV4 nu een "full size SUV" geworden. Dankzij de lage uitstoot is de prijs echter gelijk gebleven, maar daarover later meer.

De toegenomen lengte is gebruikt om de auto een eleganter, meer gestroomlijnd uiterlijk te geven. Nog steeds staat de RAV4 "hoog op de poten", maar duidelijk zichtbare bodembescherming, bumpers rondom of een reservewiel op de achterklep hebben ruimte gemaakt voor een meer bescheiden uitstraling. Alleen op bestelling is de RAV4 uit te dossen als een echte terreinauto. De standaard RAV4 houdt nu het midden tussen een hoge stationcar en een bescheiden terreinauto.

De toegenomen lengte komt vooral de ruimte achterin ten goede. Zelfs met een forse bestuurder voorin, rest achterin meer dan voldoende beenruimte voor nog

eens een forse volwassene. De bagageruimte meet 577 liter en ook dit is groter dan gemiddeld. Dankzij de lage tildrempel en hoog openende, elektrisch bedienbare achterklep (een volwassene kan hier precies onder staan) is de kofferruimte bovendien prima bereikbaar.



Uitrusting

Ook de ruimte voorin is prima, maar hier verschilt de RAV4 nauwelijks van de concurrenten. De bestuurder zit merkbaar hoger dan in zomaar een personenauto. Dat geeft een beter overzicht over het verkeer en maakt het afleggen van lange afstanden minder vermoeiend. Een machtig gevoel geeft de RAV4 echter niet.

De vormgeving van het interieur is op-en-top Toyota: zakelijk, modern en functioneel. Tegen de traditie in is de RAV4 echter niet innovatief. Zo kan de RAV4 geen verkeersborden lezen en remt de auto niet automatisch voor obstakels. De optioneel met leder beklede stoelen zijn erg glad en daarom niet aan te bevelen.



Alhoewel de RAV4 niet vernieuwend is, is de uitrusting allerminst karig. Alles wat van een moderne auto met

dit prijskaartje mag worden verwacht, is aanwezig. De veiligheid wordt vergroot door een dodehoekindicator in de buitenspiegels en parkeren wordt makkelijk gemaakt door een camera achterop. Ook het geïntegreerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem functioneert prima. Helaas is de klank van het audiosysteem matig (geforceerd en weinig detailrijk), terwijl Toyota in de regel juist betere audiosystemen levert dan gemiddeld.

Benzine

De RAV4 gaat mee met de tijd en dat betekent dat een laag verbruik tegenwoordig belangrijker is dan acceleratiecijfers. Een hybride-variant is helaas (nog) niet leverbaar. De bestaande 2.0 liter benzinemotor is echter stevig onder handen genomen om het verbruik te verlagen. Dit gaat echter wel ten koste van de prestaties. In bergachtig gebied heeft de 151 pk / 195 Nm sterke viercilinder moeite om het tempo vast te houden en moet vaker worden teruggeschakeld dan prettig is. Bij een zeer laag toerental protesteert de motor niet, maar het vermogen is nihil.



In de stad en op de snelweg zijn de prestaties voldoende. Bovendien: de "2.0 VTTi" is zo stil dat de testrijder er regelmatig door de schakelindicator op moest worden gewezen, dat het tijd was om een volgend verzet te kiezen. Ondanks alle goede bedoelingen kwam het testverbruik uit op 8.3 liter per 100 km. Dat is precies een liter meer dan Toyota

belooft.

Diesel

Met de 2.2 liter dieselmotor in het vooronder heeft de RAV4 een geheel ander karakter. Deze dieselmotor is nauwelijks sterker (150 pk / 340 Nm) dan de benzinemotor, maar reageert desondanks veel alerter op het gaspedaal. Op de snelweg blijft het toerental aangenaam laag (120 km/u = 2.000 tpm) en ook dat geeft een beter gevoel over de auto.



Omdat de dieselmotor minder hard hoeft te werken om met de verkeersstroom mee te komen, is het ook makkelijker om zuinig te rijden met deze krachtbron. Het testverbruik kwam uit op een respectabele 7.0 liter per 100 km (fabrieksopgave: 6.7 liter per 100 km).



Weggedrag

Ondanks de toegenomen lengte is de nieuwe RAV4 even wendbaar als veel kleinere auto's en dat is vooral in de stad een groot pluspunt. Ook belangrijk: de A-stijl (de metalen balk tussen de voorruit en de voordeur) is zo dun mogelijk gehouden en is zo geplaatst dat het het zicht zo min mogelijk hindert.

De rijeigenschappen zijn in de praktijk sterk afhankelijk van de gekozen uitvoering. De variant met 2.0 liter benzinemotor stuurt zeer licht, waardoor de bestuurder nauwelijks gevoel heeft met de auto. De dieselmotor brengt meer gewicht op de voorwielen, waardoor de auto niet alleen beter stuurt maar ook nog eens beter in balans is.



Sport

Om de wegligging te verbeteren is een "Sport"-modus beschikbaar. Hiermee wordt de besturing niet zwaarder en het onderstel niet stugger, zoals bij veel andere auto's. In plaats daarvan verdeelt de RAV4 het motorvermogen op een andere manier over de voor- en achterwielen.

In de regel krijgen de voorwielen al het vermogen toebedeeld om het verbruik te beperken. In een bocht moeten de voorwielen dan tegelijkertijd aandrijven en zijwaartse krachten verwerken. Door de aandrijfkracht in de loop van de bocht deels aan de achterwielen toe te wijzen, hoeven de voorwielen minder aan te drijven en resteert meer grip voor het sturen.



Het effect hiervan is nauwelijks voelbaar. Pas wanneer doelbewust hard wordt gereden, is merkbaar dat de voorwielen minder "wringen" en de auto het

vermogen beter kan benutten. Bovendien helpt de sport-modus nauwelijks in een panieksituatie; dan is de RAV4 gemakkelijk uit balans te brengen en moeten de traditionele elektronische veiligheidsnetten de veiligheid waarborgen.

Terrein

Terwijl de eerste generatie van de RAV4 een terreinauto voor de openbare weg was, is de nadruk in de loop der jaren steeds meer op het comfort op de verharde weg komen te liggen. De RAV4 is zijn herkomst echter niet vergeten! De bodemvrijheid is heel behoorlijk (187 mm) en ook de geringe in- en uitloophoeken maken het mogelijk om (licht) terrein te rijden. Optioneel is de RAV4 bovendien met afdaalhelp leverbaar.

In het terrein detecteert de vierwielaandrijving automatisch wanneer de voorwielen de grip verliezen en de achterwielen moeten bijspringen. Dit gaat niet gepaard met duwen en trekken, zoals bij soortgelijke systemen van sommige andere merken. Slechts een lampje op het dashboard verraadt dat de elektronica zijn werk doet, terwijl de RAV4 zijn pad onverstoord vervolgt.



Conclusie

Toyota introduceert de vierde generatie van de RAV4. In de loop der jaren is de RAV4 geëvolueerd van terreinauto tot luxe reisauto. Nog steeds weet de RAV4 zich redelijk te redden in het terrein, maar vooral het comfort is toegenomen ten opzichte van

de vorige generatie. De binnenruimte is sterk gegroeid en daarom is de RAV4 niet langer een middelgrote, maar een grote SUV. Dankzij het verlaagde verbruik kon de prijs echter gelijk blijven.

De nieuwe RAV4 is minder leuk dan de vorige generaties en geeft minder rijplezier dan de diverse concurrenten. In plaats daarvan is het vooral een verstandige keuze. Dat maakt de nieuwe RAV4 tot een logisch vervolg en toont precies waar Toyota sterk in is. ■



Specificaties

Toyota RAV4 2.0 VVT-i Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	457 x 185 x 166 cm
Wielbasis	266 cm
Gewicht	1.465 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	577/1776 l
Bandenmaat	235/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1987 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	152 pk @ 6200 tpm
Koppel	195 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,9 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	6,8 l / 100 km
Verbruik stad	8,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	158 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 46.250,-
Prijs instapmodel	€ 36.595,-