



Toyota RAV4 Hybrid

Op eigen terrein

Autotest | Wie aan Toyota denkt, denkt als vanzelf aan hybride auto's. En wie aan een SUV denkt, denkt als vanzelf aan een hoog verbruik. Het was dus niet meer dan logisch dat Toyota zijn brandstofbesparende techniek zou inzetten om een zuinige SUV te bouwen. En nu is het zo ver! Maak kennis met de Toyota RAV4 Hybrid.

De combinatie van een SUV (Sports Utility Vehicle) in combinatie met efficiënte hybride-technologie ligt zo voor de hand, dat de vraag rijst waarom Toyota hier nu pas mee komt. Het antwoord is typisch Japans: een aardbeving! De RAV4 Hybrid was jaren geleden al gepland, maar vanwege een zware aardbeving liep de fabriek zware schade op en moest het project noodgedwongen worden uitgesteld.

Facelift

Inmiddels is de RAV4 enkele jaren op de markt en was het tijd voor een verjongingskuur. Toyota greep die mogelijkheid aan om het uiterlijk aan te scherpen, de veiligheid te verbeteren en de reeds geplande uitvoering met hybride-aandrijving te introduceren.



De RAV4 voor modeljaar 2016 is herkenbaar aan een nieuw front, waarbij horizontale lijnen de breedte van de auto accentueren. De rand onder de bumpers en portieren loopt voortaan iets op, hetgeen voor een meer dynamische uitstraling zorgt. Daarbij is er een nieuwe donkerbruine lakkleur leverbaar, maar volgens de Autozine-fotograaf is dit toch echt zwart!

De grootste winst is in het interieur geboekt. Terwijl concurrenten veelal kiezen voor kunststof, is de RAV4 (afhankelijk van het uitrustingsniveau) afgewerkt met fraaie stoffen. Samen met de bijzondere layout van het dashboard tilt dit de auto gevoelsmatig naar een hoger niveau. Wel jammer is dat het stuurwiel voor lange bestuurders bijna op de knieën ligt, ondanks de verstelmogelijkheden.



De ruimte voor- en achterin is prima. De hybride-aandrijving gaat niet ten koste van de binnenruimte. Het benodigde accupakket wordt namelijk onder de achterbank geplaatst, waardoor de gehele bagageruimte beschikbaar blijft. Het accupakket steekt iets uit waardoor de laadvloer niet meer helemaal vlak is, maar dit mag geen naam hebben.

Uitrusting

Voortaan is Toyota's "Safety Sense" pakket leverbaar op de RAV4. Dat wil zeggen dat een arsenaal van camera's, radars en wat dies meer zij meekijken met de bestuurder. De elektronica kan waarschuwen (ook aan de hand van herkende verkeersborden) en/of zonodig ingrijpen wanneer de bestuurder niet adequaat reageert bij gevaar. Ook heel handig is de 360 graden camera, waarmee inparkeren nog makkelijker wordt. Volgens Toyota was er geen vraag naar een volautomatisch parkeerfunctie.



Het "infotainment" systeem (audio, communicatie en navigatie) is nauwelijks aangepast. Toyota kiest er niet voor om Apple CarPlay en Android Auto te ondersteunen en er is geen sprake van integratie met smartphones. Een gemiste kans wat Autozine betreft. Toyota zegt echter aan een eigen systeem te werken dat "alle verwachtingen overtreft en de bakens ook op de lange termijn verzet", aldus een woordvoerder.

Hybride

Het grootste nieuws komt uiteraard van de hybride-aandrijving. De RAV4 hybrid wordt aangedreven door een 2.5 liter viercilinder benzinemotor, die wordt bijgestaan door één (voorwielaandrijving) of optioneel twee elektromotoren (vierwielaandrijving).



Toyota kiest niet voor een plug-in hybride (opladen via het stopcontact) omdat zo'n systeem alleen op korte afstanden echt efficiënt is. In plaats daarvan laadt de RAV4 de accu's tijdens het remmen of uitrollen. De accu-capaciteit is veel beperkter dan bij een plug-in en de elektromotoren dienen voornamelijk om te assisteren wanneer de benzinemotor hard moet werken en veel brandstof zou verbruiken.



De bestuurder kan aangeven wanneer geheel elektrisch moet worden gereden (gedurende 2 a 3 km met een maximumsnelheid van 50 km/u), maar in de regel maakt de computer alle beslissingen. In de praktijk is nauwelijks merkbaar wanneer welke motor actief is.

Toch is duidelijk merkbaar dat dit een hybride-auto is, want het geluidsniveau ligt heel veel lager dan bij een

gewone RAV4 (of iedere andere SUV in dit segment). In de vierwielaangedreven versie zijn soms wat "elektronische" geluiden hoorbaar; de tweewielaangedreven variant is nog een fractie stiller.

Het vermogen wordt uiterst geleidelijk opgebouwd en er zijn nooit schokken in de aandrijflijn voelbaar. Sterker nog: het samenspel van de benzinemotor en de elektromotor(en) is zo verfijnd dat de RAV4 het comfort van een veel grotere auto biedt! Altijd is voelbaar dat de hybride-aandrijflijn een forse reserve paraat heeft. Wanneer die reserve wordt aangesproken, is het vermogen onmiddellijk beschikbaar en zijn de prestaties uitstekend. Reken dan op een verbruik van ongeveer 8 liter per 100 km.



Uiteraard is tijdens de testrit vooral zo zuinig mogelijk gereden. Op een zeer veeleisend parcours (bergen, dorpjes, veel start-stop verkeer) kwam het gemiddelde verbruik uit op 5.5 liter per 100 km. Op een uiterst eenvoudig parcours (vlakke wegen, weinig verkeer) was zelfs 4.6 liter per 100 km haalbaar.

Weggedrag

Wanneer wordt gekozen voor vierwielaandrijving kan de RAV4 zich redden in licht terrein. De in- en uitloophoeken zijn voldoende om steile hellingen te bedwingen en ook de bodemvrijheid is met 187 mm heel behoorlijk. Het zijn echter de standaard gemonteerde banden en het gebrek aan off-road hulp waardoor de mogelijkheden buiten de gebaande paden worden beperkt.



Ten opzichte van een gewone RAV4 weegt de hybrid zo'n 200 kg meer. In de praktijk is hier weinig van te merken. Sterker nog: het extra gewicht zorgt ervoor dat de auto iets steviger op de wielen staat. En omdat de accu's laag en centraal in de auto zijn geplaatst, is de balans uitstekend.

Op de verharde weg stuurt de RAV4 niet zo goed als een gewone personenauto, maar voor een SUV is het weggedrag prima. En daarmee heeft Toyota zijn doel bereikt: de RAV4 hybrid rijdt even goed als iedere andere SUV, maar is zuiniger, comfortabeler en voordeliger.



Conclusie

Terwijl andere merken schoorvoetend hun eerste hybride-modellen op de markt brengen, heeft Toyota al enige decennia ervaring met deze techniek. Door een benzinemotor en een elektromotor te combineren is een auto zuiniger, stiller en comfortabeler. En met de komst van modeljaar 2016 is de RAV4, eindelijk, ook leverbaar met hybride-aandrijving.

Een testrit leert dat de hybride-aandrijving louter voordelen biedt. Ten opzichte van gewone SUV's is de RAV4 voordeliger in aanschaf en gebruik. Daarbij rijdt de auto beter (stiller, comfortabeler) zonder dat dat ten koste gaat van de ruimte of de wegligging. Logisch, want hybride-aandrijving is hét terrein van Toyota. ■



Specificaties

Toyota RAV4 Hybrid 2.5 Hybrid Executive (4wd)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	457 x 185 x 166 cm
Wielbasis	266 cm
Gewicht	1.675 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.650 kg
Tankinhoud	56 l
Bagageruimte	577/1776 l
Bandenmaat	235/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2494 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	197 pk @ 5700 tpm
Koppel	210 Nm @ 4200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,3 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	5,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	118 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 48.595,-
Prijs instapmodel	€ 36.595,-