



Toyota RAV4 (2006 - 2013)

Probleemoplossend vermogen

Autotest | De Toyota RAV4 maakte in 1994 een vliegende start en is sinds die tijd marktleider in het segment van de compacte terreinauto's. Nu gooit Toyota het over een andere boeg met de compleet nieuwe RAV4. In plaats van een off-roader is de nieuwe RAV4 een multifunctionele, ruime en avontuurlijke auto geworden. Toyota claimt zelfs dat de RAV4 alle voordelen van de SUV, MPV en stationcar combineert, zonder een nadeel van één van deze auto's mee te nemen. Dat maakt de fabrikant waar door de nieuwkomer vol te stoppen met zeer geavanceerde techniek, goed voor een RAVolutie.

Een terreinauto is een oplossing voor een probleem waar niemand mee zit. Het aantal woestijnen in Nederland is gering, de Veluwe is goeddeels geasfalteerd, het acute lawinegevaar is te verwaarlozen en ook aardverschuivingen zijn niet aan de orde van de dag.

Toch worden SUV's (Sports Utility Vehciles) in enorme aantallen gekocht. Van de off-road capaciteiten wordt niet of nauwelijks gebruik gemaakt. Alleen de enorme ruimte en grote trekkracht voor aanhangers wordt een enkele keer benut. De SUV-rijder wordt echter altijd met hoge kilometerkosten en zware belasting voor het milieu geconfronteerd. Dit probleem was het uitgangspunt voor de nieuwe RAV4: de auto is stap-voor-stap aangepast om daadwerkelijk aan de vraag uit de markt te voldoen.



RAV4: uitstraling

Wat is gebleven, is het stoere uiterlijk van een terreinauto. De RAV4 oogt imposant, maar is lager dan de meeste concurrenten en dat geeft als vanzelf een sportievere uitstraling.

Het is echter binnenin waar de RAV4 de echte winst

pakt. De auto is net zo smetteloos afgewerkt als bijvoorbeeld Toyota's zakelijke paradepaardje: de Avensis. De stijl is heel anders met grote robuuste knoppen en "technisch" aandoende displays. De nieuwe RAV4 gaat in alle nieuwe trends mee met mp3-compatibiliteit, Bluetooth telefoonkoppeling en een DVD-gebaseerd navigatiesysteem.

SUV: Vierwielaandrijving

Iedere RAV4 is voorzien van vierwielaandrijving, maar dat is meer bedoeld als veiligheidsvoorziening dan als middel om de jungle te bedwingen. Daarom toont Toyota in de reclamespotjes voor de RAV4 geen spatje modder en geen korreltje zand, maar zwaar weer en een glad wegdek.

Desondanks is de testauto toch mee het terrein in genomen, waar de prestaties redelijk zijn. De auto heeft geen lage gearing, maar wel een (elektronisch nagebootst) diff-lock. Zonder op de techniek in te gaan, betekent dat dat Toyota de RAV4 elementaire off-road techniek heeft meegegeven die de auto nauwelijks duurder maar wel enigszins terreinwaardig maakt. Ook een handige remhulp "Hill-start Assist Control" maakt stoppen en weer wegrijden op hellingen eenvoudiger, zonder het prijskaartje onnodig op te drijven. De RAV4 is geen volwaardige terreinauto, maar is dankzij deze doordachte toevoegingen wel degelijk in staat de gebaande paden te verlaten.

Vierwielaandrijving is de kern van het veiligheidssysteem dat de RAV4 uniek maakt. Vrijwel alle SUV's zijn voorzien van een anti-slip regeling, stabiliteitscontrole en een anti-blokkeer remsysteem. Bij de RAV4 werken deze echter allemaal samen en dat is nieuw. Zelfs de stuurbechrachting is aan het "Integrated Drive System" gekoppeld.

Door de kracht over de voor- en achterwielen te verdelen afhankelijk van de situatie, wordt een slip voorkomen. Is dat niet voldoende, dan grijpen de elektronische vangnetten samen met de stuurbechrachting in. Wanneer de bestuurder de juiste stuurcorrectie uitvoert, draait het stuurwiel licht. Bij een verkeerde manoeuvre draait het stuurwiel zwaarder om de chauffeur letterlijk en figuurlijk in de

juiste richting te helpen.

De besturing en wegligging zijn voor SUV-begrippen opvallend goed, maar nog steeds minder dan die van een gewone personenauto. De RAV4 helt over in snel genomen bochten (of bij een uitwijkmanoeuvre!). Wanneer de limiet wordt overschreden, glijdt meestal de RAV4 weg over de voorwielen.



De remmen zijn uitstekend aan te voelen en ook bij sterke vertraging voelt de RAV4 niet zwaar of massief, maar juist uiterst controleerbaar. Hoe mooi het computergestuurde veiligheidssysteem ook is en hoeveel beter de RAV4 ook stuurt dan de concurrenten: bij een lage personenauto zijn al deze hulpmiddelen simpelweg niet nodig.



Personenauto: motoren

SUV's zijn van nature hoog en zwaar wat een auto onzuinig maakt. Ondanks het feit dat de RAV4 flink is gegroeid (175 mm langer, 30 mm breder), is de auto 35 kg lichter dan de voorganger. Ook de stroomlijn is verbeterd en de RAV4 laat met een Cw waarde van 0.31 de beste score in z'n segment noteren.

Veel belangrijker zijn de nieuwe motoren. Op het leveringsprogramma staan een geheel nieuw ontwikkelde 2-liter 4-cilinder benzinemotor en een tweetal diesels. Deze dieselmotoren hebben zich eerder bewezen in andere Toyota's en leveren uitstekende prestaties bij een laag verbruik en minimale uitstoot. De benzinemotor is te koppelen aan een automaat, de dieselmotoren zijn altijd gekoppeld aan een prettig schakelende zesversnellingsbak.

De testauto is voorzien van de lichtste van de beide dieselmotoren en gaat daarmee als een straaljager. Op papier zijn de prestaties bescheiden, in realiteit is de RAV4 D-4D ronduit snel. In stadsverkeer kan de RAV4 razendsnel invoegen, waarbij de bestuurder onwillekeurig achter zich kijkt of de klinkers nog in het wegdek zitten. Op de snelweg is het vermogen van deze lichtste motor al voldoende om forse zakensedans met het schaamrood op de kaken naar de rechterijstrook te verwijzen. Wel valt op dat deze dieselmotor minder goed oppakt bij zeer lage toeren en minder stil is dan in andere Toyota's. Op deze kleine kritiekpunten na zijn de Toyota D-4D dieselmotoren veruit de besten in dit segment.



MPV: ruimte

Op het punt van ruimte heeft de RAV4 een streepje voor dankzij een slimme indeling van de beschikbare ruimte. De zit voorin is royaal en ook op de achterbank is voldoende plek voor twee volwassenen. De rugleuning van de achterbank is verstelbaar. De hele achterbank staat op rails om naar wens meer beenruimte of meer bagageruimte te creëren.

Dankzij het "Easy Flat"-systeem is de hele achterbank letterlijk in een handomdraai op te klappen waarna een grote laadruimte met vlakke laadvloer ontstaat. In de praktijk blijkt een dergelijk systeem zo makkelijk te zijn dat het als vanzelf vaker wordt gebruikt. Kortom: van veiligheid via techniek tot ruimte, de RAV4 biedt een passende oplossing voor ieder probleem.



Conclusie

De Autozine-redactie heeft een haat-liefde verhouding met terreinauto's, maar de nieuwe Toyota RAV4 weet veel van de bezwaren weg te nemen. Toyota heeft goed naar de klanten geluisterd en komt met een auto die een oplossing biedt voor de dagelijkse problemen en vervalt niet in fantasieën van een avontuurlijk leven dat zich beperkt tot reclamespotjes. De RAV4 is daarom minder een terreinauto en meer een veelzijdige auto geworden.

De off-road capaciteiten zijn bovengemiddeld, zij het dat het gemiddelde in dit segment zo laag ligt dat het makkelijk scoren is. De echte kracht van de nieuwe RAV4 ligt in de geavanceerde techniek waardoor de rijeigenschappen op de verharde weg ver boven de middelmaat uitsteken. De dieselmotoren leveren uitstekende prestaties terwijl de belasting op het milieu en de portemonnee beduidend minder is geworden. Een listig veiligheidssysteem koppelt voor het eerst alle elektronische vangnetten en is daarmee uiterst effectief. Misschien is een SUV nog steeds een oplossing voor een probleem waar niet iedereen mee zit, maar de RAV4 biedt veruit de slimste oplossing voor dat probleem. ■

Specificaties

Toyota RAV4 (2006 - 2013) 2.2 D-4D Dynamic

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	440 x 182 x 172 cm
Wielbasis	256 cm
Gewicht	1.570 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	586/ l
Bandenmaat	225/65R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	2231 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 3600 tpm
Koppel	340 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,2 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	159 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 40.370,-
Prijs instapmodel	€ 31.520,-