



Toyota RAV4 (2019 - 2026)

Meer spanning

Autotest | Waarom een RAV4? Omdat de Sports Utility Vehicle (SUV) van Toyota een verstandige keuze is. De RAV4 is ruim, veilig, comfortabel en relatief zuinig. Met de komst van de vijfde generatie van de RAV4 wil Toyota echter meer. Behalve verstandig, moet de RAV4 ook nog eens begeerlijk worden. Een proefrit moet uitwijzen of dat gelukt is...

Een begeerlijke auto maken is makkelijker gezegd dan gedaan. De vormgevers kunnen een prachtig lijnenspel tekenen, maar onder het gedroomde koetswerk moet voldoende ruimte overblijven voor de passagiers en de techniek. Voor goede rijeigenschappen moet het koetswerk bovendien perfect in balans zijn. Voor het nodige comfort en voor een laag verbruik is een gunstige stroomlijn van belang. Tenslotte moet een auto stevig zijn om zowel goede rijeigenschappen als veiligheid te kunnen bieden.

"De besturing geeft een vertrouwenwekkend gevoel en dat vertrouwen wordt nooit geschonden"



Om al die factoren te kunnen combineren, heeft Toyota een geheel nieuw platform ontwikkeld. Dit zogenaamde "Toyota New Global Architecture"-platform (TNGA) gaf de vormgevers én technici meer vrijheid dan voorheen. Zo is de nieuwe RAV4 lager dan vorige, maar is de bodemvrijheid groter (+15 mm) zonder dat dat ten koste van de binnenruimte gaat. De motorkap ligt lager dan voorheen, terwijl de neus toch stoerder is geworden. Het zorgt er allemaal voor dat de vijfde generatie van de RAV4 een minder brave en meer uitgesproken uitstraling heeft gekregen.

Ruimte en uitrusting

De polygonen die kenmerkend zijn voor het exterieur van de RAV4 komen terug in het interieur. Het dashboard ligt relatief laag, terwijl de middentunnel bovengemiddeld breed is en dat versterkt het gevoel dat dit een stoere, solide auto is. Tegelijkertijd gebruikt Toyota veel mooiere materialen dan voorheen, waardoor de auto gevoelsmatig op een hoger plan staat. Ongeacht de ruimte of functionaliteit slaagt Toyota er daarom al bij het instappen in het beoogde bijzondere gevoel te geven. Voor een auto van deze omvang is de ruimte voor- en achterin prima. Ook de bagageruimte is met 580 liter gemiddeld groot voor een auto zoals deze.



Toyota gaat niet mee in de trend van digitaliseren en het vervangen van knoppen door beeldschermen. Het dashboard is strak gelijnd, maar traditioneel ingedeeld. Om de RAV4 tot een verstandige keuze te maken, ligt de nadruk in de basis op veiligheid. Iedere RAV4 kijkt mee met de bestuurder en kan zo nodig waarschuwen voor gevaar of zelfs ingrijpen om ongelukken te voorkomen. Of om het in vaktermen uit te drukken: Intelligent Adaptive Cruise control (actief van 0 tot 180 km/u), Pre-Collision (met herkenning voor voetgangers en fietsers overdag en 's nachts), automatisch grootlicht, verkeersbordherkenning, vermoeidheidsherkenning en stuur-assistentie zijn allemaal standaard.

Optioneel is een "digitale" binnenspiegel leverbaar. In de regel werkt deze als een gewone spiegel, maar wanneer het zicht naar achteren wordt belemmerd door bagage, verandert de spiegel in een beeldscherm dat gekoppeld is aan een camera achter de achterraut. Het rijden met deze spiegel vraagt enige gewenning. Omdat de groothoek van de camera heel anders is dan die van de spiegel, is het gevoel van diepte ook anders. LED verlichting en parkeercamera's rondom zijn leverbaar om de veiligheid te vergroten.

Uiteraard voorziet Toyota in een infotainment-systeem met audio, communicatie en navigatie, maar dit is weinig opmerkelijk. "Toyota Touch 2" doet wat het moet doen, maar blinkt nooit uit met bovengemiddeld slimme functies of uitzonderlijke ergonomie. Het optionele JBL Audiosysteem klinkt goed en is de meerprijs waard, maar is zeker geen topper in het segment. Heel fijn zijn de vele oplaadmogelijkheden in

de auto: de RAV4 heeft vijf (!) USB-aansluitingen én kan draadloos mobiele telefoons opladen.



De RAV4 is de eerste Toyota die wordt geleverd met een eigen app. Hiermee kan de gebruiker de technische staat van de auto opvragen, bestemmingen van de mobiele telefoon naar het navigatiesysteem sturen en helpen een geparkeerde auto terug te vinden.

Hybride

De RAV4 dankt zijn succes mede aan de hybride-aandrijflijn. Dankzij de combinatie van een benzinemotor en een elektromotor is de RAV4 als vanouds stiller, sneller en zuiniger dan soortgelijke auto's met een conventionele motor. De nieuwe RAV4 is daarom opnieuw leverbaar met hybride-motor. Echter, dit keer ligt de nadruk meer op rijplezier en minder op een laag verbruik (daar is de Toyota Prius voor bedoeld).



Onder de motorkap ligt daarom een 2.5 liter benzinemotor die, afhankelijk van de gekozen uitvoering, wordt ondersteund door één (voorwielaandrijving) of twee (vierwielaandrijving) elektromotoren. Het lijkt misschien onlogisch: maar de versie met vierwielaandrijving is zuiniger dan de RAV4 met alleen voorwielaandrijving. Dat komt doordat meer elektromotoren meer assistentie aan de benzinemotor kunnen leveren en daarom ligt het verbruik per saldo iets lager, terwijl het totale vermogen nog groter is (218 pk / 102 gram co2 voor de tweewielaangedreven versie, 222 pk / 100 gram co2 voor de versie met vierwielaandrijving).

Tijdens remmen en uitrollen wordt bewegingsenergie omgezet in elektriciteit, zodat de RAV4 nooit via het stopcontact hoeft te worden opgeladen. De elektronica bepaalt wanneer welke motor wordt ingezet of wanneer beide motoren elkaar aanvullen. In de praktijk is het verschil van 4 pk verwaarloosbaar en reageren beide varianten vlot op het gaspedaal. De RAV4 voelt daarom absoluut niet groot of zwaar, maar juist capabel en gewillig. Zeker wanneer wordt gekozen voor de sport-stand is dit een vlotte SUV die maar wat graag presteert. Om de benzinemotor en de elektromotor te kunnen combineren, kiest Toyota voor een zogenaamde continu variabele transmissie ("automaat"). Daardoor is de reactie op het gaspedaal soms iets indirect en kan een enkele keer een zeurderig geluid klinken tijdens accelereren. Dit is echter een kwestie van gewenning en een bestuurder die het mechaniek goed aanvoelt, kan dit uiteindelijk (vrijwel) voorkomen.



Reken bij een uitgesproken sportieve rijstijl op een uitdagend parcours (bergen, snelweg) op een praktijkverbruik van maximaal 8.8 liter per 100 km. Door gebruik te maken van de economische stand en een kalmere rijstijl te hanteren, was een testverbruik van 5.8 liter per 100 km haalbaar.

Weggedrag

Een SUV heeft vanwege de hoge bouw ook een hoger zwaartepunt dan een doorsnee personenauto. Het is daarom veel lastiger om een SUV zowel comfortabel als sportief als terreinwaardig te maken. Ook hier bood het nieuwe platform van Toyota uitkomst. De nieuwe RAV4 voelt groot en stevig, maar niet zwaar. De besturing geeft een vertrouwenwekkend gevoel en dat vertrouwen wordt nooit geschonden. Ook op hoge snelheid en/of glad wegdek blijft de RAV4 de ingezette koers voorbeeldig volgen. Speciaal voor de Europese markt is de RAV4 voorzien van extra sterke remmen en daarmee is deze grote SUV binnen een geringe afstand moeiteloos en kaarsrecht tot stilstand te brengen.

Wanneer wordt gekozen voor een vierwielaangedreven versie, weet de RAV4 zich daadwerkelijk te redden in het terrein. Ten opzichte van de vorige RAV4, staan de wielen nu verder op de hoeken waardoor steilere hellingen kunnen worden genomen zonder dat het koetswerk de grond raakt. De elektromotoren op de voor- en de achteras werken

in het terrein perfect samen, waardoor het makkelijk is de ideale balans tussen slip en grip te behouden. Zonder kostbare mechanische voorzieningen (diff locks, lage gearing) maar met slimme elektronica baant de RAV4 zich daarom dapper een pad door het terrein.



Conclusie

Met de vijfde generatie van de RAV4 vaart Toyota een duidelijke koers. Als vanouds is de RAV4 ruim, functioneel en veilig. Om de RAV4 behalve verstandig ook nog eens begeerlijk te maken, kreeg de nieuwe generatie een meer uitgesproken vormgeving. Dankzij een nieuw platform kon Toyota het comfort behouden, maar biedt de RAV4 meer rijplezier wanneer sportief wordt gereden.

Terwijl de concurrentie inmiddels volledig elektrische SUV's aanbiedt, houdt Toyota vast aan hybride-aandrijving. Het heeft daarvoor diverse redenen. De belangrijkste is dat West-Europa weliswaar klaar is voor de elektrische auto, maar de rest van de wereld nog niet. Bovendien zijn bestuurders niet altijd bereid tot veranderen en/of zoeken ze een auto met vierwielaandrijving. De hybride-aandrijflijn vraagt geen aanpassingen van de bestuurder, maar maakt de RAV4 toch stiller, sneller en zuiniger dan een traditionele SUV. Bovendien is de RAV4 in vierwielaangedreven uitvoering vaardig in het terrein. Door ook nog eens te kiezen voor een combinatie van een bijzonder sterke benzinemotor en een elektromotor, is de RAV4 opwindender en begeerlijker dan voorheen. Zo zorgt de RAV4 letterlijk en figuurlijk voor meer spanning. ■

Specificaties

Toyota RAV4 (2019 - 2026)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

460 x 186 x 169 cm
269 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.715 kg
750 kg
1.650 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

55 l
580/733 l
235/55R19

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

2487 cc
4/4
218 pk @ 1 rpm
274 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8.1 sec.
180 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

5.8 l / 100 km
5.5 l / 100 km
5 l / 100 km
132 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 57.795,-
€ 39.295,-