



Joep de Heer
30 mei 2019

Transformatie

Wereldwijd is de Toyota RAV4 de best verkopende SUV. Een belangrijke reden om heel goed na te denken hoe Toyota invulling wil geven aan een nieuwe generatie van het model. Daarbij houden we in ons achterhoofd dat Akio Toyoda, de grote baas van Toyota, de uitspraak deed dat er geen saaie auto's meer ontworpen gaan worden. Dit wordt serieus opgepakt, zo zien we; modellen als de CH-R en nieuwe Corolla zijn allerminst saaie auto's. De nieuwe RAV4 moet aan een groot aantal criteria voldoen om de huidige en bestaande klanten te overtuigen. En Toyota zou Toyota niet zijn als er geen hybride aandrijfsysteem te vinden is op de auto. De verwachtingen zijn hooggespannen; we maken kennis met de nieuwe RAV4.



Anabolenslikker

Zonder typeplaatje aan de achterzijde hadden we nooit kunnen raden dat dit de nieuwe RAV4 zou zijn. In geen enkele vorm lijkt de vijfde generatie van het model op zijn voorgangers. De ontwerpers hadden in ieder geval een ding in hun hoofd zitten: hoeken, hoeken en nog eens hoeken. Dit geeft dat het model veelbesproken is; je kan het waarderen of juist helemaal niet. De complimenten naar Toyota zijn op zijn plaats. Van een anoniem model is de RAV4 getransformeerd naar een auto met ballen.

De wielkasten zijn omgeven door een dikke zwarte strook om het sportieve en stoere karakter te onderstrepen. Vooral in de kleurstelling parelmoer/zwart komt de auto extra scherp uit de verf. Door het zwarte dak komt de omgedraaide vin in de C-stijl duidelijk naar voren. Het bumperwerk aan de achterzijde wordt geaccentueerd met zwarte onderdelen en een grijze plaat en de twee uitlaattips dienen het imago te onderstrepen. De voorzijde van de auto doet nog het meest denken aan de Toyota Tundra; een imposante platte snuit die je al van ver ziet aankomen in de achteruitkijkspiegel. De nieuwe RAV4 is korter dan zijn voorganger, maar de wielen staan wel verder uit elkaar.

Toyota RAV4 2.5 Hybrid Bi-Tone 2WD

De spoorbreedte is toegenomen met 55mm en de overhang is juist verminderd met 35 millimeter. De bodemvrijheid is toegenomen met 15 millimeter terwijl de daklijn 10 millimeter is gedaald. In de breedte zien we die 10 millimeter weer terugkomen met een toename.



Tijd voor fris

Eerlijk is eerlijk, Toyota had in het verleden niet echt het meest spannende interieur onder de autobouwers. Bij de RAV4 hebben ze het over een andere boeg gegooid door een rigoureuze opfrisbeurt. Er zijn fijne materialen gebruikt, duidelijke knoppen, leuke designtrucjes en strakke lijnen! Daarmee is het nog niet op het niveau van de Duitse autobouwers, maar komen ze wel dichtbij. Er zijn grote knoppen geplaatst om de temperatuur te regelen; deze voelen robuust aan en hebben diepe rubberen groeven. Ook de grote deurgrepen om de autodeur dicht te trekken, vallen op en zijn met hetzelfde materiaal bekleed. Deze zaken versterken het SUV gevoel dat de auto uitstraalt en doen denken aan de Land Cruiser. Het centrale midden scherm is hoog geplaatst en duidelijk af te lezen. Door een rij fysieke knoppen aan de zijkanten is het

Toyota RAV4 2.5 Hybrid Bi-Tone 2WD

prettig bedienbaar en is het niet nodig eindeloos door de menu's te scrollen. De klokken achter het stuur zijn deels digitaal en geven de info die je nodig hebt. De binnenspiegel van de auto is digitaal. Dit houdt in dat hij als gewone binnenspiegel gebruikt kan worden, maar ook als beeldscherm. De camera is bij de achterraut gemonteerd en geeft het beeld van de situatie achter de auto. Het is even wennen maar na een week rijden wil je niet meer anders.

Smet op het geheel is het navigatiesysteem. Dit werkt langzaam en het invoeren van een bestemming gaat moeizaam. De auto is voorzien van spraakherkenning en daarmee is het mogelijk om de plaats en straatnaam hardop uit te spreken. De auto herkent dit en zal vervolgens de navigatie starten. Dit systeem werkt naar behoren, maar herkent niet altijd in een keer waar je naartoe genavigeerd wilt worden. Toyota heeft geen deal kunnen sluiten met Apple en Android voor het gebruik van Apple Carplay en Android Auto. Hierdoor is het niet mogelijk om van deze functies gebruik te maken in het model.



Stap vooruit

Nieuwe buitenzijde: check! Nieuwe binnenzijde: check! Maar hoe zit het met het rijden? Op papier heeft Toyota daarin ook niet stilgezeten. De vijfde generatie van het model is voorzien van het TNGA-K platform, waarvan we eerder een variant tegenkwamen bij de C-HR. Kenmerkend aan dit platform is dat de wielen verder op de hoeken zijn geplaatst, dan bij het voorgaande model. We rijden de hybride variant met een 2,5 liter benzinemotor en hulp van elektromotoren, aangedreven via de voorwielen. Deze motor is onder handen genomen en voor een groot gedeelte ontdaan van het zogenaamde 'CVT-huilen'. Dit is goed merkbaar in het rijgedrag. Er is meer koppel onderin en de elektromotoren schakelen moeiteloos met de normale verbrandingsmotor. De kritiek dat het merk voorheen moest incasseren over zompig rijgedrag is verleden tijd. Het zwaartepunt zit laag, de stijfheid is met 57% toegenomen en zorgt voor een vermindering van de bodyroll.

Een SUV die qua uiterlijk zijn spierballen laat zien en op de weg zich prima weet te verhouden. Op het asfalt de ideale reisgenoot. Aan personen die graag een aanhanger achter de auto hebben bungelen, is ook gedacht. De benzinevariant mag een maximaal (geremd) aanhangergewicht van 2.000 kg trekken. Dit geldt alleen voor de handgeschakelde modellen met de 2.0-liter motoren. De CVT varianten zonder hybride aandrijfsysteem mogen maximaal 1.500 kg achter de auto hangen. De hybride uitvoering moet het van een maximaal aanhangergewicht van 800 kilogram hebben.



Inzet op hybride

De focus van het Japanse merk ligt duidelijk bij hybride. Niet zo vreemd met zoveel historie op dit gebied. Toyota was er in 1997 vroeg bij met deze techniek in de Prius. Het merk richt zich met deze techniek helemaal op de toekomst van bewust rijden met een laag verbruik. In het hybride aanbod van de RAV4 zijn twee verschillende motoren te vinden; voorwiel aangedreven of vierwiel aangedreven. Deze is gekoppeld aan een 2.5-liter benzine viercilinder zonder turbo. Qua pk's ontlopen de auto's elkaar amper, de 2WD doet het met 218 pk/160 kW en de AWD met 222 pk/163 kW. In uitstoot komt de AWD aan de 100 g/km CO₂, wat 2 gram minder is dan zijn 2WD broeder. Dit is gunstig op twee verschillende gebieden; laag verbruik en minder belasting bij aanschaf. De nieuw RAV4 komt namelijk op een prijs van 39.995,- euro. Een zeer gunstige aanschafprijs, vooral als je het vergelijkt met een aantal concurrenten. Zo is een Tiguan met vergelijkbare motorisering al snel 15.000,- euro duurder. De Sportage start bij 44.395,-, de CX-5 bij 45.990,- en de Kuga bij 55.755,-. Allen met vergelijkbare motorisering.

Toyota RAV4 2.5 Hybrid Bi-Tone 2WD

Bij de RAV4 2.0 benzinevarianten is het verschil veel minder groot. Alle vergelijkbare varianten van de modellen zijn geprijsd rond de 34.000,- euro en daarmee gelijk aan de RAV4. Toyota pronk hier enkel met het aantal pk's dat hoger is en een flinke laadruimte van 580 liter.



In ieder opzicht

We moeten toegeven dat de RAV4 er in alle opzichten flink op vooruitgegaan is. Petje af voor de Japanners die het opnieuw voor elkaar krijgen om een zeer vooruitstrevende hybride op de markt te brengen. De auto voldoet in ieder opzicht aan de eisenlijst van de gemiddelde Hollandse autokoper. Je hebt veel ruimte, comfort en een prettige aandrijving. Combineer dit met een gunstige aanschafprijs en een laag verbruik. Juist dit laatste wordt steeds belangrijker met de stijgende benzineprijzen aan de pomp. De Toyota heeft namelijk een gemiddeld verbruik van 5.1 liter op 100 km; dit is niet het opgegeven verbruik van de fabrikant, maar het verbruik tijdens de testperiode. Wrijf je ogen dus nog maar eens goed uit. Het staat er echt, deze auto verbruikt nog minder dan je Toyota Starlet die je in 1997 kocht. Wat een werelddeal!

Toyota RAV4 2.5 Hybrid Bi-Tone 2WD

Plus

- + Zuinig
- + Gunstig geprijsd
- + Zeer vernieuwend

Min

- Verouderde navigatie
- Geen Apple Carplay/Android Auto