



Wilbert Huls
22 januari 2006

Intro

In de klasse van de kleine SUV's is de RAV4 al tijden een bekende verschijning. Inmiddels staat de 3e generatie klaar om zich in het straatbeeld te mengen. Waar Toyota vroeger heer en meester was moet het nu toch meer concurrenten op de markt dulden. De kleine SUV wordt steeds populairder en meer en meer merken spelen in op die populariteit. Waar de meeste merken de auto neerzetten als 'fun-auto' (en ook de vorige RAV4's hadden dat imago een beetje), geeft Toyota nu aan dat deze auto ontwikkeld is als 'crossover voor de zakelijke rijder'. Voor het fun-gedeelte van de markt zal Toyota met een nieuw model komen die de plek van de 3-deurs RAV4 zal innemen. We zullen zien of we dit zakelijke terug kunnen vinden in onze testrit met de nieuwe RAV4.



Het exterieur

Van voren vind ik de RAV4 opvallend veel overeenkomen met zijn voorganger, de neus is zelfs praktisch gelijk aan de laatst geleverde RAV4 van de vorige generatie. En dat is helemaal geen verkeerde keuze van ontwerpers, want de vorige had al een stoere smoel, dus waarom zou je dat rigoreus moeten wijzigen? Dat hebben ze dus ook niet gedaan bij Toyota.

Aan de zijkant beginnen de lichte wijzigingen. De dikke wielkasten komen wat meer uit het koetswerk in plaats van dat ze erop geplakt lijken. Ook de randen van de ramen zijn wat strakker gelijnd langs de aflopende daklijn. De onderrand loopt aan het einde ineens steil omhoog om een wat sportievere uitstraling te krijgen.

De achterkant is wat minder anoniem geworden met brede heupen en de achterlichten

die een wat speelsere vorm hebben en om de hoek lopen. Het prominent aanwezige reservewiel is gebleven. Het spoilertje bovenaan geeft nog een leuke sportieve touch. De achterdeur scharniert over rechts en dat levert een grote toegang tot de kofferruimte op. Toch ben ik wel bang dat het wel eens een lastige deur kan zijn. Wat bijvoorbeeld als je vlak voor een andere hoge auto staat geparkeerd? De RAV4 beschikt ook niet over een te openen achterraam wat dan wellicht nog alternatief biedt voor kleine spullen. Daarnaast valt me op dat de dikke achterbumper geen bescherming heeft tegen objecten die erop gezet worden. En dan lijkt me de lak die op de kunststof bumper zit toch wel erg kwetsbaar. Zeker met zo'n vlakke laadvloer is het verleidelijk om spullen erin te schuiven en dan heb je die krassen wel altijd in het zicht aangezien de bumper een eind achter de achterdeur uitsteekt.



Het interieur

Het dashboard is op een eigenzinnige manier vormgegeven met als het ware 2 lagen in het midden. In het bovenste deel heeft de audioapparatuur (en evt. navigatie) zijn plek gevonden, links en rechts geflankeerd door respectievelijk de knop om de 4-wielaandrijving te activeren en knop voor de alarmlichten. In het onderste deel bevinden zich fraai vormgegeven knoppen voor onder andere de bediening van de airco met gescheiden klimaatzones. Tevens bevindt zich hier een klokje en dat zit daar niet echt handig. Ten eerste omdat het niet best af te lezen is en ten tweede omdat de knopjes voor het instellen ervan zodanig zitten dat je gauw 2 knoppen tegelijk met dezelfde vinger indrukt.

De matte zilveren kleur van de middenconsole en het design van het stuur waren al

eerder te zien in de geteste Yaris. Gelukkig hebben ze in dit geval wel de tellers gewoon achter het stuur geplaatst. De klokken zijn omgeven door een dikke rand in de zelfde matte zilveren kleur die elders terug te zien is. De getallen en wijzers lichten mooi op zodra de auto op contact staat.

Een minder aspect in het dashboard vind ik 'de knopjes' links naast het stuur voor onder andere de hoogteverstelling van de lampen. En dan niet zozeer de knoppen zelf, als wel dat er ruimte is voor 6 knoppen, maar dat er in deze test-auto maar 2 van de 6 aanwezig zijn (vanwege de aanwezige opties) en dat de overige plekken kale uitsparinkjes zijn. Het zal voor de kosten ongetwijfeld goed uitkomen om het zo te doen, maar het is echt onder de maat in vergelijking met het verder mooie en goed afgewerkte dashboard.

De stoelen zitten heerlijk. Het houdt het midden tussen een zachte en harde zit en je wordt goed vastgepakt door de verdikte zijsteunen. Ook op de achterbank kun je prima zitten. Benen en hoofd hebben genoeg ruimte om comfortabel te kunnen zitten. De kofferruimte is van een te verwachten grootte en heeft een vlakke laadvloer. Uiteraard kan naar wens ook onder deze laadvloer nog een en ander in bakken opgeborgen worden. (zoals ook voorin de auto weer vele handige opbergruimtes waren te vinden). Ook de afdekhoes van de bagageruimte is er handig onder op te bergen. Het flapjes-systeem in de Yaris (om de ruimte tussen hoedenplank en achterbank af te dichten) wat ik niet echt fantastisch vond, is in deze auto al beter aangepakt. Namelijk met klemmetjes die om de hoofdsteunen kunnen in plaats van klitteband. Maar om toch kritisch te zijn, vraag ik mij af waarom de afrolbare afdekhoes niet gewoon op 2 plekken is vast te zetten. Dat zou volgens mij een makkelijkere en mooiere oplossing zijn. Mocht de ruimte achterin nog niet voldoen, dan is de vlakke laadvloer te vergroten door de achterbank weg te klappen met een makkelijk systeem dat er voor zorgt dat vloer ook daadwerkelijk vlak blijft.



Het rijden

De motor draait soepel zijn toeren en is prima geschikt om je van A naar B te brengen. Als je echter een keer flink wilt versnellen merk je dat de nieuwe 2-liter motor toch wel moeite heeft met deze auto. Het houdt allemaal niet echt over en een snelle inhaalactie is er bij hogere snelheden dan ook niet bij. De auto lijkt wat trekkracht te kort te komen voor zijn klasse. Waar je sterke auto's verwacht om door de blubber te ploegen of zware trailers te trekken, mist deze RAV4 de boot. Uit de cijfers blijkt gelukkig dat de 2 diesels die op dit moment beschikbaar zijn een behoorlijk hoger koppel tot hun beschikking hebben.

Waar de power onder de maat is, is het stuurgedrag juist weer heerlijk. De auto stuurt niet zo zwaar, maar heeft via het stuur toch een zeer goede communicatie met zijn

Toyota RAV4 2.0 VVT-i Linea Sol

berijder. Of je nu strak de hoek om wil of een flauwe bocht doorgaat, de RAV4 doet precies wat je wil en doet dit op een prettige manier. Het schakelen gaat ietwat hakerig, zoals veel moderne auto's het tegenwoordig hebben, maar het functioneert verder prima.

De vering is stug, een klinkerweggetje of drempeltje voel je binnen erg goed, maar dat is natuurlijk weer inherent aan het feit dat deze auto in de oorsprong gebouwd is voor zijn toegevoegde waarde in het terrein. Het was jammer dat ik er zelf niet het terrein mee in kon om bijvoorbeeld het 'Integrated Active Drive System' te ervaren. Dit systeem moet de auto aanpassen aan de rij-omstandigheden. Bijvoorbeeld automatisch schakelen tussen 2WD en 4WD, of voorkomen dat de auto afslaat up- of downhill.



Slot

De auto is van oorsprong een terreinauto en dat is nog te merken aan zijn uiterlijk en stugge vering. Ook het stuurgedrag zal hierbij goed in te passen zijn, maar wat je toch haast het meest nodig hebt, ontbeert hij: trekkracht. Ik hoop ook echt voor Toyota dat er nog sterkere benzinemotoren geleverd gaan worden in Europa, zoals dat in Amerika al het geval is.

Toyota wil de auto in de markt zetten als een zakelijke en daar slagen ze wel in. De auto is van vele gemakken voorzien, is praktisch en oogt zowel van binnen als buiten goed. De zakelijke rijder zal er over het algemeen niet het terrein mee ingaan, maar toch is ook op de gewone weg dat beetje extra kracht nooit weg. Vandaar: kies de diesel of wacht eventueel op een sterkere benzine en de zakelijke rijder heeft een leuk

Toyota RAV4 2.0 WVT-i Linea Sol

alternatief voor de gangbare modellen.

Plus

- + Praktische opbergruimte
- + Stoer uiterlijk
- + Communicatie met de auto

Min

- Toegang kofferruimte
- Krasgevoelige achterbumper
- Trekkraft