



Jarno van Maanen
15 oktober 2013

Aanpassingsvermogen

Tijden veranderen, zeker in autoland. Weinig mensen kopen nog een auto 'voor erbij' en meer dan ooit willen we dat onze vierwielers breed inzetbaar zijn. Alleen geschikt voor een leuk weekendje in de Ardennen of een dagje naar het strand? Vergeet het maar. Bij Toyota hebben ze dat goed begrepen. Zo is de RAV4 geëvolueerd van een geinig terreinwagentje naar een volgroeide SUV. Eén waarmee je prima je dagelijkse forenzenritjes kunt afleggen. En natuurlijk is hij nu ook leverbaar met een zuinige dieselmotor. Heeft de RAV4 zich daarmee helemaal aangepast aan de nieuwe tijden?



Avontuur voorbij

Laten we beginnen met de looks. Het model heeft een ware groeispurt doorgemaakt: ten opzichte van de vorige generatie groeide hij ruim 20 cm in de lengte en 3 cm in de breedte. De hoogte nam daarbij af met 6 cm. Verder hebben de avontuurlijke kenmerken, zoals een reservewiel op de achterklep, plaats gemaakt voor strakke zakelijkheid. Voorop zien we de typische grille en koplampen, het familiegezicht van Toyota is duidelijk te herkennen. Achter zien we nu achterlichten in de breedte in plaats van de hoogte. Al met al maakt de RAV4 een solide en volwassen indruk.

Mocht je dat willen, dan kun je de RAV4 nog steeds wat stoerder aankleden. Veel van de 'avontuurlijke' zaken die de afgelopen jaren zijn verdwenen van het standaard model, zijn nu onderdeel geworden van de accessoirelijst. Wil je treeplanken, bodembeschermers en spatlappen, dan ben je bij Toyota nog steeds welkom. De prijsbewuste zakelijke rijder zal hier naar onze verwachting niet in groten getale voor kiezen, die heeft waarschijnlijk liever een fietsendrager of skibox. Het kenmerkende reservewiel op de achterklep is trouwens wel definitief verdwenen.



Hoger plan

Bij het betreden van het interieur zien we meteen dat hier dezelfde ontwikkeling is doorgemaakt als bij het exterieurdesign. Zo is het dashboard niet langer van hard plastic, maar bekleed met een zacht laagje kunststof, afgewerkt met een keurig stiknaadje. De middenconsole is vooral heel opgeruimd. Alle bedieningsknoppen zijn gecentreerd rond het multimediascherm. Bij onze RAV4 is gekozen voor leren bekleding, in een mooie - maar besmettelijke - lichte kleur. Al met al oogt het interieur heel fraai en staat de afwerking op een veel hoger plan dan voorheen.

Ook qua praktische bruikbaarheid staat de RAV4 zijn mannetje. De ruimte is heel behoorlijk, hij is zelfs Ã©Ã©n van de ruimere in zijn segment. Op de achterbank is voldoende been- en hoofdruimte. Daarachter is 577 liter te verstouwen. De rugleuning is in verschillende standen te zetten, maar je kunt hem uiteraard ook volledig neerklappen, waardoor een vrijwel vlakke laadvloer ontstaat. Vrijwel, want de rugleuning kan niet volledig vlak liggen. Je beschikt dan wel over een indrukwekkende 1.776 liter inhoud. Overigens opent de klep tegenwoordig omhoog, een stuk handiger

dan opzij, zoals eerder.



Zuinige motor

Een belangrijkere verbetering ten opzichte van het vorige model is dat de RAV4 nu leverbaar is met een echt zuinige motor. Namelijk de 2.0 D-4D-F, dankzij 127 gram CO₂ goed voor een groen B-label. Voor de ruim 1.500kg zware SUV lijkt 124pk niet heel riant, maar in de praktijk valt dat alleszins mee. Sterker nog: de dieselmotor maakt indruk met zijn rust, soepele karakter en trekkracht bij lage toerentallen. Kenmerkend is het enorme gemak waarmee je in de hoogste versnelling optrekt van 100 naar 130km/h. We hebben sterkere auto's gereden die daar veel meer moeite mee hadden.

Zoals het uiterlijk door de jaren heen is veranderd, is de RAV4 ook wat betreft rijgedrag steeds meer in de richting van de 'gezins-SUV' bewogen. Dankzij de toegenomen wielbasis neemt hij drempels zonder te mokken. Op slecht wegdek vond we hem wel wat stoterig, maar dat hangt misschien samen met de gemonteerde 4x4 banden (Dunlop Grandtrek). Zoals je van een dergelijke auto verwacht, is de bediening vrij licht.

Toyota RAV4 2.0 D-4D-F 2WD Dynamic

De stuurinrichting is sterk bekrachtigd, de versnellingspook laat zich met weinig weerstand bedienen en ook voor de pedalen is weinig kracht nodig.



Voorwielaandrijving

Voor een laag verbruik is de tweeliter diesel als enige motorisering ook met voorwielaandrijving leverbaar. Dat doet weliswaar afbreuk aan de terreinwaardigheid, maar daar zal de gemiddelde koper waarschijnlijk weinig waarde aan hechten. Uiteraard is er meer gedaan om het verbruik te drukken. Zo is standaard een start-stopsysteem gemonteerd, komt er een schakelindicator in beeld wanneer het tijd wordt om op of terug te schakelen en kun je via het navigatiesysteem naast de snelste of kortste route, ook de meest ecologische route kiezen.

Het onderwerp van deze rijtest is uitgevoerd als Dynamic en dat is een verstandige keuze. Voor iets meer dan 2 mille krijg je onder andere 17 inch lichtmetaal, dualzone airco, achteruitrijcamera en een multimediasysteem met touchscreen. Onze auto heeft dan ook nog metallic lak, navigatie en leren bekleding, waarmee het prijskaartje zo'n 40

Toyota RAV4 2.0 D-4D-F 2WD Dynamic

mille aangeeft. Veel geld, maar het is ook veel auto. Ten opzichte van de concurrentie ligt de prijs op een modaal niveau: een vergelijkbare Ford Kuga of Volkswagen Tiguan kost meer, een soortgelijke Kia Sportage of Mazda CX-5 is wat goedkoper.



Volwassen SUV

Stap voor stap is de RAV4 geëvolueerd van een speels terreinwagentje 'voor erbij' tot een volwassen SUV die elke dag kan worden ingezet. Toegegeven, hij is minder leuk dan voorheen - want hij oogt minder gütig en rijdt veel voorspelbaarder - maar daar krijg je dan weer een hoop praktische bruikbaarheid voor terug. Zijn vanafprijs ligt op een concurrerend niveau, de binnenruimte is dik in orde evenals de uitrusting en zeker met de nieuwe 2.0 diesel, waarmee we een keurig verbruik van 5,2 liter per 100km scoorden, is hij van deze tijd. Kortom: de RAV4 doet weer helemaal mee.

Plus

- + Zuinige, stille en soepele motor
- + Veelzijdig in gebruik
- + Interieurruimte

Min

- Stoterig op slecht wegdek
- Een beetje saai geworden...