



Pawel Piotrowski
3 september 2010

© Rijtesten.nl

De eeuwige nummer 1

Met een leeftijd van vier jaar en talrijke nieuwe en goedkopere concurrenten erbij is het voor de Toyota RAV4 lastiger geworden om zijn bijna vanzelfsprekende koppositie vast te houden. Een radicale facelift laat de RAV4 optisch jonger ogen, terwijl een licht gemoderniseerd motorenpalet de Toyota ook technisch aantrekkelijk moet houden. Is dat voldoende om de sterker wordende concurrentie op een afstand te houden? Wij namen de sterkste diesel mee voor een trip naar Luxemburg.



Snelwegcruiser

Geen ander land binnen een straal van 250 kilometer rond Nederland is beter geschikt voor een uitgebreide test met de vernieuwde RAV4. Met haar glooiende landschappen, breed toegankelijke bospaden en uitdagende bergwegen vormt Luxemburg het ultieme decor om de cross-over van Toyota op zijn terrein- en personenauto eigenschappen te beproeven. Onze eerste tussenstop ligt in Clervaux, een centraal in Luxemburg gelegen dorpje. Op de vlakke en strak geasfalteerde (snel)wegen daar naar toe bewijst de RAV4 zich als een comfortabele en snelle reisauto. De lawaaierige 2.2 D-4D D-CAT heeft met 177pk en 400Nm weinig moeite om de anderhalve ton wegende RAV4 vlot van zijn plek te krijgen. Op de snelweg verlopen tussenacceleraties rap dankzij de goed gekozen overbrengingsverhoudingen van de handbak en het hoge koppel dat reeds bij 2.000 toeren aanwezig is. Wanneer je bij 120km/h in de zesde versnelling het gaspedaal vloert, versnelt de Toyota moeiteloos naar zijn topsnelheid van 200km/h. Daarbij

vervolgt de RAV4 comfortabel en stabiel zijn weg, net zoals een normale personenauto dat doet.



© Rijtesten.nl

Steile hellingen

Wanneer we Luxemburg steeds dieper inrijden wordt het landschap heuvelachtiger en de omgeving rijker bebost. Nabij Drauffelt besluiten wij de gebaande paden te verlaten en de bossen in te duiken. Zonder dat we weten wat ons te wachten staat, slaan we een willekeurig bospad in. Al snel verandert het aanvankelijk vlakke drassige pad in een steile helling bergop. Met het differentieel in lock-stand klautert de RAV4 probleemloos de steeds steiler wordende helling omhoog. Wanneer we het hoogste punt bereiken en uitstappen, zien we pas echt welk groot hoogteverschil we zojuist eenvoudig overwonnen hebben. Hoewel de ondergrond betrekkelijk glad was, vervolgde de Toyota dankzij Hill-start Assist Control stabiel de ingeslagen koers. Na

een korte toeristische en fotografische stop beseffen we ons dat het gekozen bospad doodlopend is. Zodoende worden we gedwongen om te keren en de steile helling weer af te dalen. Ook dat is een kinderspel voor de Toyota. Uiteraard zijn er extremere offroad wegen te bedenken, maar op plekken waar een gewone personenauto vast zou komen te zitten, gaat de RAV4 verder.



© Rijtesten.nl

Haarspeldbochten

Een andere attractie van Luxemburg zijn de bochtige lege wegen met vele haarspeldbochten en leuke hoogteverschillen. Nabij Kautenbach komen we een 2,5km lange bergpas tegen met meer dan twintig (haarspeld)bochten. Het geheel doet ons een beetje denken aan de legendarische rally's van Monte Carlo. Diverse keren rijden we de pas op en af om de RAV4 op zijn dynamische kwaliteiten te beproeven. Het weggedrag is voor een cross-over redelijk voorspelbaar en veilig. Toch ontbreekt

Toyota RAV4 2.2 D-4D D-CAT Executive Business

het ook niet aan fun. Met het lekker in de hand liggende stuur je de Toyota met veel directheid door de bochten heen. De bekrachtiging is wel aan de hoge kant, maar daar staat tegenover dat de RAV4 weinig overhelt en de ingeslagen koers goedmoedig vervolgd. Wanneer het toch te snel gaat schuift de Toyota rustig naar de buitenkant van de bocht. Irritant is het bijbehorende gepiep van het VSC (ESP). Wanneer we onderaan omdraaien en terug omhoog rijden maakt het turbogat van de 2.2 D-4D D-CAT zich bemerkbaar. Zodra je in een haarspeldbocht onder de 1800 toeren duikt lijkt de RAV4 bergop bijna stil te vallen, om vervolgens "wanneer het toerental weer stijgt - als een dwaas door het plotseling aanwezige koppel vooruit te schieten. Onder normale rijomstandigheden, zoals in het vlakke Nederland, zul je echter nauwelijks iets van het turbogat merken.



Terraslandschap

Later op de dag besluiten we via Esch-sur-Saare naar Luxemburg stad te rijden. In het historische dorpje aan het grootste stuwmeer van Luxemburg wordt het tijd om al het geschoten fotomateriaal te bekijken. Ook is er tijd om het interieur op zijn waarde te beoordelen. Het terrasvormige dashboard bestaat uit verschillende lagen en is van goede kwaliteit. De kunststoffen voelen op sommige plekken hard aan, maar aan de pasvorm en afwerking valt niets aan te merken. De met leder en alcantara beklede stoelen (standaard op de Executive Business) zitten ondanks de korte zitting prettig. De bekleding zelf doet minder luxe aan dan verwacht, ook het ruimteaanbod stelt voor het type auto wat teleur. Vooral achterin houdt de beenruimte niet over, ook niet wanneer de verschuifbare achterbank in de achterste stand staat. De bagageruimte is met een inhoud van 586 liter wel lekker groot, de toegang wordt echter bemoeilijkt door de zijwaarts openende achterdeur. Vroeger zat hier het avontuurlijke reservewiel op, tegenwoordig is dat alleen nog maar van toepassing op de meest goedkope Dynamic uitvoering. Luxemburg staat om zijn goedkope brandstofprijzen bekend. Wanneer we de auto voor 38 euro voltanken blijkt dat het gemiddelde verbruik met 7,2 liter per 100 kilometer best netjes is.



Geslaagd

Na een geslaagde reis wordt het tijd om een resumé te trekken over de vernieuwde RAV4. In principe is er niet veel veranderd, de Toyota verenigt nog steeds de goede eigenschappen van een personen- en terreinauto in één cross-over. Dat het model al vier jaar op de markt is, is bijna niet te merken. Slechts de indeling van het dashboard en de wat hardere materialen zijn niet meer volgens de huidige standaard. De nieuw vormgegeven voorkant past prima bij het bestaande ontwerp en de sterke diesel heeft nu een gunstiger D-label gekregen. Met deze veranderingen kan de vernieuwde Toyota RAV4 het nog een paar jaar prima uitzingen.

Plus

- + Goede uitrusting
- + Krachtige dieselmotor
- + Dynamische rij-eigenschappen

Min

- Zijwaarts openende achterdeur
- Beenruimte achterin houdt niet over
- Lawaaiige dieselmotor