



Martijn Verhoef
6 november 2024

Spaar-PHEV

Door het gesubsidieerde succes van de plug-in hybride kreeg dat type auto al snel een foute naam.

De Mitsubishi Outlander en Volvo V60 bleken niet aan te slepen, maar werden lang niet allemaal braaf dagelijks geladen. En daar zit precies het pijnpunt van dit type auto: als je zo zuinig mogelijk wilt rijden, ben je veel meer met opladen bezig dan wanneer je een EV zou kiezen. En alle klinkende prestaties zijn mooi, maar gelden alleen gecombineerd met een draaiende brandstofmotor. Puur elektrisch zijn die PHEV's vaak helemaal niet zo vlot, wat de rijervaring dus ook beperkt.

Maar dan is er Toyota, dat natuurlijk heer en meester is op hybridegebied. Plug-ins biedt het merk veel minder, maar daar komt langzamerhand verandering in. We reden eerder al met de C-HR en nu is het tijd voor een grotere SUV: de welbekende RAV4. Met klinkende cijfers en een vanafprijs die lager ligt dan bijna alle versies zonder stekker moet dit toch een auto zijn die je niet kunt weerstaan?



Voor elk werelddeel

Toyota krijgt iets voor elkaar, wat andere merken al jaren onsuccesvol proberen: een auto op de markt brengen die in bijna ieder werelddeel in dezelfde vorm en motorisering wordt aangeboden. Met de RAV4, maar ook met de Corolla weet het merk zowel qua uiterlijk als prestaties een auto te bieden die overal aanspreekt. Het helpt natuurlijk mee dat het merk al decennialang een goede reputatie op het gebied van betrouwbaarheid en zuinigheid heeft. Vooral die robuustheid komt bij de RAV4 goed naar voren. Het front heeft wel iets weg van de Hilux pickup die het merk voert.

Begin dit jaar onderging het model een subtiele facelift, waarbij de neus extra werd aangescherpt. Dit was ook gelijk het moment dat we met de GR-sportversie kennismaakten, al moet de RAV4 het alleen van uiterlijke sportieve details hebben. Sportversies zijn nu eenmaal populair en de RAV4 GR Sport oogt een stuk dikker dan de versies zonder trainingspak. In de basis draait de SUV natuurlijk alweer even mee en dat kan niet helemaal verborgen worden. Zo moet de auto het zonder matrix ledlampen stellen en oogt de achterzijde inmiddels wel wat verouderd. Neemt niet weg dat de

Toyota RAV4 2.5 Plg-in Hybrid AWD GR Sport

stoere lijnen van deze auto nog steeds een ontzettend groot publiek aanspreken en met de toevoeging van de sportieve details komt de auto prima voor de dag.



Voor de eeuwigheid

Vanbinnen weet Toyota ook niet te verbergen dat de jaartjes inmiddels gaan tellen, al heeft dat ook te maken met de knoppenkeuze van de Japanners. Alles wat je aanraakt voelt namelijk aan alsof het voor de eeuwigheid gemaakt is, maar ziet er niet echt sprankelend uit. Het is niet zo gelikt als bij directe concurrenten van bijvoorbeeld Mazda en Volkswagen, maar alles zit waar je het verwacht en werkt uitstekend. De RAV4 profiteert van een nieuw infotainmentsysteem, zodat je nu beschikt over draadloze Apple Carplay en Android Auto. Daarmee is direct een kritiekpunt van de pre-faceliftversie aangepakt. Het scherm is een stuk groter en je hebt niet meer de kleine knopje aan beide zijden, zoals voorheen het geval was. Met automatische updates is het model weer actueel, voorheen vonden we de navigatie verouderd. De plug-in hybridetechniek heeft minder hulp van het navigatiesysteem als de nieuwere C-HR en Prius, want je kunt niet op basis van navigatiegegevens zo slim mogelijk

Toyota RAV4 2.5 Plg-in Hybrid AWD GR Sport

gebruikmaken van de volle batterij.

Wel zie je laadpunten in de buurt en kun je bijhouden hoe zuinig je hebt gereden. Los van de aluminium sierlijsten is het interieur van de Toyota in stemmig zwart uitgevoerd, net als de dakhemel en de stoelbekleding. Het maakt de cabine donker en een tikkeltje saai. Gelukkig is er een te openen panoramadak op de testauto, die het nodige licht in het interieur brengt. Veel hoofdruimte kost dat niet, want we zitten prima op de voorstoelen en achterbank. De sportzetels zijn specifiek voor de GR-uitvoering, ze zijn uitgebreid elektrisch te verstellen en bieden een goede zijdelingse steun. De zitting is lang genoeg, maar wel wat vlak. Voor het D-segment biedt de auto misschien niet de meeste binnenruimte, maar vier volwassenen krijg je met alle comfort mee op een lange reis. Dan is er nog de kofferruimte, die door het meenemen van de laadkabel en het geplaatste batterijpakket wel wat laadvolume moet inleveren, maar al met al nog een acceptabele inhoud weet te bieden.



De versie die je wilt

Toyota RAV4 2.5 Plg-in Hybrid AWD GR Sport

Toyota biedt de RAV4 plug-in hybride al enige tijd aan, maar nog nooit zo voordelig als nu. Bij zijn introductie was de 306 pk sterke SUV bijna 60.000 euro. Inmiddels rijd je de auto 'al' vanaf 47.895 euro en dat maakt het de voordeligste versie van de RAV4 met vierwielaandrijving. De auto wordt veel minder geplaagd door het Nederlandse BPM-stelsel, wat dus nu zijn uitwerking heeft op de prijs. Naast de schappelijke instapprijs kunnen we meer redenen bedenken om juist deze RAV4 te kiezen. Je hebt 1.500 KG trekvermogen, de auto sprint in 6,2 seconden naar de 100 km/h en je kunt op papier 75 km volledig elektrisch afleggen.

Om met de prestaties te beginnen: dit is veruit de leukste RAV4 die je kunt rijden. De bekende 2.5 liter viercilinder wordt gekoppeld aan een elektromotor op de achteras om tot het genoemde systeemvermogen te komen en een maximaal koppel van 510 Nm te bieden. Daarmee spurt de auto er echt vandoor, zonder dat het ook maar onrustig of oncomfortabel wordt. De CVT transmissie draagt daar aan bij, want het motorgeloei van weleer blijft nu grotendeels achterwege. Een concurrent als de Ford Kuga weet het wellicht nog iets stiller aan boord te houden, maar die auto is weer een stuk minder krachtig.



Altijd zuinig

Natuurlijk is de RAV4 op zijn best als de batterij is volgeladen en de elektromotor volop extra stroom kan vragen.

Maar ook met een lege batterij blijft de auto bijzonder soepel versnellen en heb je niet het idee dat het een stuk langzamer gaat. En nog iets positiefs: waar we in de intro spraken over PHEV's die flink beginnen te verbruiken als de auto niet wordt opgeladen, gaat dat niet op voor deze RAV4. Zelfs met een lege batterij bewijst de hybridetechniek van Toyota zich weer en weten we ruim 1 op 16 te rijden. Laad je keurig en pas je het elektrisch rijden slim toe op een lange route (dit moet je zelf regelen, er is geen automatische stand), dan kun je ook op lange afstanden ontzettend zuinig rijden. Windgeruis en bandengerol dringen iets meer door in de cabine dan bij nieuwere concurrenten, al heeft dat ook te maken met de flinke wielen onder ons testexemplaar.

Wat prestaties betreft draagt de RAV4 dus terecht het GR-sport embleem, al wordt het door zijn flinke gewicht en hoge koets natuurlijk nooit een sportauto. Dit is een heerlijke kilometervreter, die dankzij de 55 liter tank ook met alleen benzine een groot rijbereik

Toyota RAV4 2.5 Plug-in Hybrid AWD GR Sport

heeft. Inclusief een volle batterij nader je de 1.000 kilometer actieradius en dat is gewoon erg keurig.



Doorsparen voor opties?

We gaven al aan dat de RAV4 Plug-in zo ongeveer de voordeligste RAV4 is die je kunt aanschaffen. Je rijdt dan de Business, die met zaken als navigatie via Apple Carplay, 18 inch wielen en led koplampen prima in de spullen zit. Naast de lakkleur valt er overigens weinig te kiezen aan opties, wat betekent dat je al snel aan een duurdere versie vastzit als je bijvoorbeeld lederen bekleding of een premium audiosysteem wilt. De geteste GR Sport zit veel uitgebreider in de spullen, maar daar hoort dan ook een steviger prijskaartje van minstens 56 mille bij. Zaken als de digitale binnenspiegel, JBL Audio en het schuifdak weten de prijs op te drijven tot 61.985 euro.

Toyota weet met de RAV4 plug-in een heel aantrekkelijke versie van haar succesvolle SUV te bieden, wat ons betreft is het de uitvoering die je moet hebben. Ten opzichte van concurrenten merk je wel dat de tijd begint te tellen, door bijvoorbeeld het donkere

Toyota RAV4 2.5 Plg-in Hybrid AWD GR Sport

interieur en het gemis van bepaalde opties, maar dat maakt de auto goed door zeer zuinig te zijn en een surplus aan vermogen te bieden. Dit is zeker niet de volgende foute PHEV, maar gewoon een heel efficiënte auto. Of je hem nu oplaadt of niet.

Plus

- + Ook zonder opladen zuinig
- + Veel vermogen, goede trekkracht
- + Aantrekkelijke vanafprijs..

Min

- ..maar voor opties flink doorsparen
- Donker en ietwat verouderd interieur