

Žlahtno križanje



Oljčna drevesa so v mediteranskih deželah skoraj sveta, deležna vse pozornosti in nege, da pozimi obrodijo dragocen sad. Ni je namreč žlahtnejše tekočine od deviškega oljčnega olja.

Največ žlahtnosti v svoji družini pa premore tudi Toyota Rav-4, ki jo vidite na sliki med starimi oljkami. Opremljena je z najmočnejšim 2,2-litrskim turbodizelskim motorjem s 130 kilovati (177 KM) in nosi oznako X, kar pomeni najvišjo stopnjo razkošja, varnosti in opremljenosti.

O popolnoma novi Toyoti Rav-4 smo obširneje že pisali v šesti letošnji številki Avto magazina, zato tokrat ne bomo razlagali vseh novosti na področju same zasnove avtomobila, ki je zdaj precej varnejši in večji, izboljšave pa so

seveda tudi na sami zunanosti in v notranjosti, ki sta predvsem osveženi zaradi videza samega, po uporabnosti pa bistveno ne odstopata od predhodnika.

Kaj je torej na tej Rav-4 tako posebnega? Predvsem se v tem avtomobilu takoj začuti njegova rdeča nit – luksuz, prestiž, udobje, večvrednost. Vse to jo loči od tiste običajne Toyote Rav-4, za katero bodo ob osnovni opremljenosti (oprema Active) s podobnim, a manj zmogljivim turbodizelskim motorjem (100 kW oziroma 136 KM) od vas zahtevali dobrih 6,5 milijona tolar-



A potem niste kupec Rav-4 X. Zakaj? Ker gledate na avto z metrom in s kalkulatorjem, kaj se vam bolj splača. Točno tak Rav-4 je namreč namenjen ozkemu krogu ljudi, ki po ceni ne sprašujejo naglas. Vedo, da razkošje stane, in so zanj pripravljeni tudi plačati.

To razkošje obsega vso najsodobnejšo opremo, ki jo Toyota premore v tem trenutku. Takoj zbode v oči velik barvni zaslon satelitske navigacije, ki žal pri nas še vedno ne dela, bo pa priročna in koristna stvar za vse, ki se veliko vozijo po tujini (predvsem zahodni Evropi). Za komuniciranje iz avtomobila skrbi sistem Bluetooth, kar je le še črtica več na seznamu udobja in varnosti.

Da Rav-4 s svojo opremo sili že v razred najbolj luksuznih direktorskih limuzin, pove tudi dejstvo, da parkiranje odslej ne bo več težava. Avto je namreč opremljen s kamero, ki med vzvratno vožnjo na barvnem zaslonu pokaže, kaj se skriva za avtomobilom. Gre torej za najvišjo stopnjo na področju pomoči pri parkiranju. Sprva se je sicer treba privaditi na razmerje med resnično oddaljenostjo zadka od ovire in sliko na zaslonu, ko pa dobite ta občutek, gre parkiranje vsakomur od rok s kar največjo lahkoto.

»Rav-4 s svojo opremo sili že v razred najbolj luksuznih direktorskih limuzin.«



jev. Če je tu razmerje med tem, kaj dobite, in ceno avtomobila pravzaprav ugodno (klimatska naprava, električni paket, ABS z BA in EBD, kopica varnostnih blazin in zaves ...), je cena za našo testno Rav-4 videti astronomska. Skoraj deset milijonov tolarjev za tak avto ni malo!

Če ste si tudi vi obrisali hladen pot s čela, vam ne zamerimo. Ob misli, da je najosnovnejši Land Cruiser, ki pa je že 'ohoho' velik in resen terenec, vreden malenkost čez devet milijonov tolarjev, se verjetno marsikomu porajata dvom in vprašanje, kaj se bolj splača.

Razvajanje na vsakem centimetru notranjosti je več kot očitno tudi med sedenjem na udobnih usnjenih sedežih (voznikov sedež je nastavljen v vse smeri). Prav tako v drago usnje oblečen večopravilni volanski obroč dobro sede v roke in zaradi dobro izračunane ergonomije vozniku omogoča lahko delo. Prestavna ročica ročnega šeststopenjeskega menjalnika in vsi gumbi na armaturni plošči so namreč na lahkotnem dosegu desne roke. Zadaj se sedi dobro, omeniti pa velja, da je za tri potnike na zadnji klopi kar malce malo prostora, oziroma sredinski sedež služi bolj

Kratek test | Toyota Rav-4 2.2 D-4D X

besedilo: Peter Kavčič ■ foto: Aleš Pavletič in Peter Kavčič



kot zasilna klop. Se bosta pa dva potnika peljala nadstandardno udobno kot v veliki limuzini s širokim sredinskim naslonjalom za komolce. Velikega udobja je deležen tudi sovoznikov prostor, ki se lahko pohvali celo s hlajenim predalom za rokavice, kjer bo v poletnih dneh pijača dolgo časa ostala hladna. Zaradi inteligentnega odklepanja in zagona motorja (tipalo zazna ključ, ki je

»Svojo športnost razkrije takoj, že ob pospeševanju, ko sprosti vseh svojih 177 'konjev'.«

pravzaprav kartica, in odklene vrata, zagon motorja pa je preprost s pritiskom na gumb) je udobje le še večje.

Ker si lastniki luksuznih avtomobilov ne marajo mazati rok z menjavanjem predrtih gume, ta Rav-4 poskrbi tudi za to. V njem ali na zadnjih vratih boste tako zamenjali rezervno kolo, saj ga ne potrebuje, ker je obut v gume 'Run Flat', ki omogočajo vožnjo (sicer res le do prvega vulkanizerja) s predrti gumo.

Zato boste z njim nedvomno varnejši tudi na avtocesti, kjer lahko Rav-4 doseže zelo velike hitrosti. Končna hitrost 191 kilometrov na uro, kolikor smo jo namerili avtomobilu, je za ta avto-

mobilski razred pravzaprav zelo velika. A svojo športnost razkrije takoj, že ob pospeševanju, ko sprosti vseh svojih 177 'konjev'. Za športnega terenca je pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro v 11 sekundah spodoben rezultat. Motor, ki mu res ne gre očitati pomanjkanja moči (moti le turboluknja), je na testu 'popil' 10,8 litra dizelskega goriva, kar ni ne skromno ne pretirano.



Povsem spodobno se izkaže tudi na ovinkasti cesti, kjer se kljub nagibanju karoserije (ne nazadnje je v avtomobil tudi nekaj terenca) pelje skoraj tako kot limuzine. Predvsem pa vliva veliko zaupanje štirikolesni pogon, ki ob pomoči sistema za nadzor stabilnosti avtomobila z nadpovprečno zanesljivostjo prepričljivo obvladuje mokre in spolzke asfaltno ovinke.

Kako se obnese na terenu, pa nas raje ne sprašujte, saj tudi poskusili nismo. Največ, kar smo si drznili prevoziti zunaj asfaltiranih cest, so bile kolovozne poti. Dokler niso traktorske kolesnice pregloboke in dokler ni vejevje občestnega grmovja preblizu finemu lakiranju in izbočenim blatni-

Toyota RAV-4 2.2 D-4D (130 kW) X

Cena osnovnega modela:	8.950.000 SIT
Cena testnega vozila:	9.892.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=26 °C / p=1029 mbar / rel. vl.: 51 % / Stanje km števec: 11136 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	11,6 s
402 m z mesta:	17,9 s (126 km/h)
1000 m z mesta:	32,7 s (159 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [V]:	9,9 s
50-90 km/h [V]:	16,3 s
80-120 km/h [V]:	10,4 s
80-120 km/h [V]:	13,7 s

NAJVEČJA HITROST

191 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,6 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2231 cm³ - največja moč 130 kW (177 KM) pri 3600/min - največji navor 400 Nm pri 2000-2600/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/55 R 18 H (Bridgestone Dueller H/T 687).

Mase: prazno vozilo 1595 kg - dovoljena skupna masa 2190 kg.

Mere: dolžina 4315 mm - širina 1855 mm - višina 1685 mm - prtljajnik 586 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva (ECE) 8,4/6,1/7,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oprema
- ▲ udobje
- ▲ moč motorja, zmogljivosti, menjalnik
- ▲ zanesljiva lega na cesti

- ▼ poraba goriva ob priganjanju
- ▼ izrazita turboluknja (na terenu zelo moteče)
- ▼ cena



▲ Veliki barvni zaslon pomaga pri vodenju in parkiranju.

kom, gre Rav-4 odlično od koles, za kaj več pa bi si raje privoščili robustnejšega in predvsem cenejšega terenca. Vse, kar je več od opisanih podvigov, je namreč namerno uničevanje avtomobila. Pa saj tudi ni bil narejen za to. Njegovo mesto so mestna središča, kjer pridejo do izraza kromirani in v visok sijaj polakirani detaili. ■

