

A nam lahko pomagате?

Le en dan, pa smo opravili toliko dobrega dela, da nam kakšen odpustek pri Vsemogočnem ne uide.

'Krivec' za to pa je bila samo in zgolj nova Toyota RAV4.



Kot se verjetno spomnite, je bila prejšnjo nedeljo v Sloveniji prava norišnica. Toliko zapadlega snega v samo nekaj urah nismo videli že dolgo. In čeprav večina Slovencev kar prebledi, ko se pokrajina pokrije z belo odejo, smo pri Avto magazinu veseli kot otroci. Takrat je namreč idealen čas za preizkus avtomobilov, predvsem seveda terenec. In Toyota RAV4 je bila kot naročena, da smo jo pognali v nedeljsko tlako in tako na naj-

boljši možni način preizkusili njen štirikolesni pogon. Čeprav je v normalnih pogojih RAV4 gnan le na prednji kolesni par!

Čeprav sta nas bili polni Ljubljana in njena okolica, smo na žalost bolj stali, kot se vozili. Ne, krivec za to ni bila Toyota, ampak drugi udeleženci v prometu. Na vsakem klanecu se je namreč zagostil kakšen avtomobil, in ko so videli, da se jim veselo približuje terenec, so že mahali in skoraž na kolenih prosili: »A nam lahko pomagате?«

Dobrota je sirota, pravijo, in tako smo večkrat parkirali, zagazili v visok sneg in z zavihanimi rokavi pomagali, da se jim je, nesrečnežem, na vrhu klanca svet polepšal. Propadel načrt preizkusa pogona? Ne, prav nasprotno, to je bila odlična priložnost! Ko smo namreč vsi zaripli v obraz znova prilezli v avtomobil (do spomladi bo treba pridobiti malce več kondicije, letos pa prav zares!), smo morali še sami premagati tiste klance. Težave za Toyoto? Niti malo; če ni šlo v



osnovni konfiguraciji pogona (ko zdrsneti prednji kolesi, se kolesni navor prek elektrohidravličnega sistema v sredinskem diferencialu - ki je tako rekoč že zadnji diferencial - prenese še na zadnji kolesi, vendar le do razmerja spredaj 55, zadaj 45 odstotkov), je šlo vsekakor ob 'zaklenjenem' štirikolesnem pogonu (gumb na sredinski konzoli, ko le do 40 kilometrov na uro zakonimo razmerje 55 : 45, nato pa se samodejno znova vklopi pameten pogon, imenovan

Active Torque Control). RAV4 se je malce vseeno namučil, a še vedno suvereno zagrizel v tiste (za večino kljub zimskim gumam neprevozne) klance, z boljšimi gumami (na testnem avtomobilu so bile nameščene 'all season' ali celoletne) pa sploh ne bi imeli nobenih težav. Poleg vožnje v klance se je novi RAV4 izkazal kot zelo varen avtomobil tudi po povsem ravninskih cestah, saj ima zelo dejaven stabilizacijski sistem. Sistem zaznava zdrse in jih popravlja, vendar pri svojem

delu vedno malce zakasni, da se lahko RAV4 pelje tudi 'počez', če ste zelo vztrajni pri dodajanju plina, nato pa ga elektronika grobo zamori. Čeprav je treba ob tej priložnosti Toyota pograti: zakaj ni ta stabilizacijski sistem izklopljiv? Tako majhen gumbek, pa tako velika razlika v veselju do vožnje, ko z majhnimi popravki z volanom krotite plehnato zverinico po spolzkem cestišču. Če seveda to obvladate, sicer se raje peljite počasneje! Neizklopljiv stabilnostni sistem VSC (Vehicle Stability Control) ima tudi pomanjkljivost: med vožnjo po stoosemdesetstotnih ovinkih avtomobil malce zdrsne, VSC pa ga nato tako zamori, da morate pretakniti v prvo prestavo ali se celo kar ustaviti. Lahko si mislite, da to ni najpametnejše početje, če je podlaga res spolzka, saj je potem problem ponovno speljati. Če bi bil VSC izklopljiv, bi avtomobil sicer malce zdrsnil (pri zelo majhni hitrosti, se razume) in z rahlim popravkom volana bi brez težav prišel do vrha. Ni kaj, Toyota, kljub večji varnosti vam podelimo minus, ker VSC ni izklopljiv! Pa še enega smeška pri veselju do vožnje vam vzamemo zaradi tega.

Novi RAV4 je tako zrasel, da daje občutek resnejšega, družinskega avtomobila. Prirastek v centimetrih je tako velik (v dolžino kar 145 milimetrov in v širino 80 milimetrov), da sedaj ponujajo le petvrtno različico. Na trivratno bo treba še malo počakati, saj naj bi naredili povsem nov (manjši) terenec, zato je sedaj na voljo le večja, družinska različica. In z mislijo na družino je



odlična tudi rešitev zadnjih sedežev, ki so ne samo vzdolžno pomični (kot recimo pri Yarisu), ampak se ob preklopu skrijejo v tla in tako ustvarijo povsem ravno dno v prtljažniku. Da je prtljažnika več kot dovolj že v osnovni postavitvi sedežev (586 litrov), ni treba posebej izpostavljati, prava mala dvorana pa postane ob preklapljenih zadnjih sedežih (1.469 litrov). Zakaj bi že potrebovali limuzinski kombi? Poudariti je treba še preprost dostop do tega malega skladišča

Test | Toyota RAV4 2.2 D-4D (100 kW) Limited



(vrata se odpirajo z leve proti desni in ne navzgor!) ter manjši predalnik, skrit pod ravnim podom prtljažnika. Če boste hoteli na carini kaj zatajiti, recimo.

Kljub centimetrskemu prirastku pa se bodo za volanom najbolje počutile ženske voznice. Ergonomija (položaj stopalk, ročice menjalnika, volanskega obroča in sedeža) je pisana na kožo manjšim voznikom. Sedež je izdatno višinsko nastavljen, ročica menjalnika je pomaknjena bolj proti zadku kot pri osebnih avtomobilih, volanski obroč ne gre toliko navzgor, da bodo imeli veliki moški podrsana kolena, le na slabšo preglednost se je treba navaditi in v vožnji boste prav gotovo uživali. Kot sem že namignil, bodo imeli višji moški malce težav z nizko postavitev volanskega obroča, predvsem pa s kratkim sedalnimi delom sedeža, zato ergonomija voznikovega delovnega prostora ni najboljša. Ni pa kritična, da smo si na jasnem! Je pa RAV4 z resnejšo podobo morda odslej bolj mamljiv za moške,

čeprav so prej velikokrat zanj lobirale prav ženske. Bosta sedaj zadovoljna oba spola - ali pa nobeden?

Armatura plošča je lepa, to moramo povedati. Merilniki so pregledni, imitacija brušenega aluminija popestri sicer temnejše okolje, gumbi so tam, kjer jih človek pričakuje in želi. Malce pripomb smo imeli le k dvema predalom pred sovoznikom, saj je spodnji odpovedal poslušnost, zgornji pa se tako počasi odpira in zapira, da se ga je treba prav navaditi. Celo predalov za drobnarije je dovolj, tako da malenkosti ne bodo ostale v žepih, ampak varno spravljene v predalniku med sedežema ali v vratnih žepih. Med vožnjo pa smo opazili še eno varčevanje: parkirna tipala. Ne le da parkirna tipala (ki sicer olajšajo manevriranje nerodnejšim voznikom) zvočno opozarjajo na prepreko med parkiranjem, ampak se oglašajo tudi takrat, ko sploh nimate vklopljene prestave. Veste, o čem govorim? Recimo čakate pred semaforjem na zeleno luč, pešci pa hodijo

Iz oči v oči



Priznam, najbolj mi je bil všeč prvi RAV. Bil je najzabavnejši. Naslednja sta bila bolj odrasla in tale zadnji je, vsaj zame, preveč odrasel. Pravzaprav mu zamerim le eno (zato pa to toliko bolj): sistema za stabilnost se ne da izklopiti, kar pomeni, da je popolnoma vseeno, da so pri Toyota naredili odlično podvozje in sistem štirikolesnega pogona, ki bi dovoljeval varno igranje na spolzkih podlagah. Sistem za stabilnost vse to naredi za nepomembno, saj se oglašja tako rekoč že takrat, ko le razmišljate o tem, da bi si privoščili kaj bolj športnega ali zabavnega, drsečega. In RAV je tako postal le še en salonski terenec za tiste, ki jim je pravzaprav vseeno, kakšen avto vozijo, le da je mehaniko korekten. Tisti, ki vemo, da je vožnja avta lahko tudi zabavna, se ga bomo izognili v širokem loku. Več sreče prihodnjic, Toyota.

Dušan Lukič



Resnica je, da me je prejšnji RAV, ko je zapeljal na ceste, bolj navdušil kot ta. Pa ne zato, ker bi bil manj nov. Bolj me zmoti, da je manj terenski, česar od Toyote nikoli ne bi pričakoval. Ne nazadnje je RAV od večine svojih tekmecev najbolj odstopal prav v tem poglavju.

Matevž Korošec



Ne spreminjaj tistega, kar je dobro, je bilo očitno eno glavnih vodil pri Toyota. V novem RAV4 ni veliko novosti, še manj vnaša revolucijo v razred malih športnih terencev, kar vsekakor lahko pripišemo njegovemu predhodniku. Avto mi je bil všeč, še vedno je odličen na cesti, kjer zagotavlja veliko udobja in varnosti (štirikolesni pogon), po nezahtevnem terenu pa tudi pripleza precej visoko. Motilo me je, da stabilizacijski sistem, ki se na terenu zopno vklopi že nad 40 kilometri na uro, ni izklopljiv. Še bolj pa popolnoma preobčutljiva plastična zaščita pod motorjem, ki jo boste odlomili v prvem globljem snegu. Pa še nekaj: predal pred sovoznikom in plastika pod volanom za tako ime, kot je Toyota, žal preveč škopotata.

Peter Kavčič



Test | Toyota RAV4 2.2 D-4D (100 kW) Limited



po prehodu blizu vašega avtomobila. Tipala te 'prepreke' zaznajo in se začnejo seveda veselo oglašati, čeprav je menjalnik v prostem teku. In tega nadležnega piskanja se (spet) ni dalo izklopiti. Drugi velik minus!

Zanimivo se nam je zdelo, da je novi RAV4 pravzaprav mehki terenec, ki pa se odlične pelje po suhem asfaltu. Podvozje je trše, kar najbolj občutite na hitrostnih grbinah, kjer se RAV4 obnaša bolj kot osebni avtomobil, ki manj zaziblje živo vsebino. Skupaj z dobrim in predvidljivim podvozjem je treba pohvaliti volanski sistem, ki je natančen in zelo zgovoren, kaj se dogaja s prednjima kolesoma. Kot bi s tem terencem pri Toyoti mislili bolj na asfaltu kot pa pravo džunglo, kar je po eni strani tudi pričakovano, saj se velika večina ljudi z njim vozi le v službo in po nakupih, le redki pa znajo izkoristiti tudi štirikolesni pogon na slabši cestni podlagi.

Ko smo še zadnjič pomagali nesrečnejem na tistih zasneženih klancih in nato seveda v smehu zavrnilo ponujeno pomoč, da še Toyoti pomagajo priti do vrha, smo število odpustkov tistega dne nehali šteti. Verjemite, z novim RAV4 boste hote ali ne hote morali postati altruist, dobronik ali rešitelj, kakorkoli hočete to imenovati, sicer boste preživeli kakšno urico na zasneženih cestah v

koloni. A ne bi bilo fino, če nevešči in slabo opremljeni vozniki tistega dne ne bi rinili na ceste? Ah, o tem lahko le sanjamo ... A čeprav se Toyota na snegu počuti kot riba v vodi, smo opazili še eno šibko točko: plastično zaščito pod motorjem. Ko se boste namreč zagnali v prvi sneg, bo zaščitna plastika (čeprav je očitno bolj okrasna kot zaščitna!) počila in obisk pri servisu vam ne uide. Če lahko nekako razumemo, da je to šibka točka dru-

gih Toyotinih osebnih avtomobilov, je za terenca to nedopustno.

Ni popoln, saj je kar nekaj stvari, ki so nas zmotile, je pa nedvomno varen, lep, kakovosten in enostaven za upravljanje. Sicer pa poskusite kupiti rabljenega RAV4, pa boste videli, da so ljudje z njim zelo zadovoljni, zato jih ni ali pa imajo tako visoko ceno, da je že kar nesmiselno. Kot da se jih ne bi radi rešili. Ali to ni dovolj dobra popotnica za novega RAV4? ■

Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	5	Prvo, kar smo opazili na lastni koži, je občutljivost plastike pod motorjem. Za terenca je tako občutljiva plastika, ki ne zdrži niti voznje po malce višjem snegu, nedopustna.
prenos moči (10)	7	Čuti se, ko se RAV4 iz prednjega pogona spremeni v štirikolesno gnan avtomobil, vendar to poteka dovolj hitro, da ni moteče.
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	5	Ne pričakujte čudežev, RAV4 je še vedno 'mehak' terenec.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	8	Neizklopljiv VSC je mogoče še upravičen na asfaltirani cesti, med terensko vožnjo pa moti.
cestna uporabnost (10)	10	V cestni džungli se RAV4 najbolje znajde, predvsem zaradi odzivnega podvozja in komunikativnega volana.
terenski videz (5)	3	Lepše je videti pred opero kot na terenskem poligonu, kajne?
skupna ocena terenca	38	Če iščete kompromisno rešitev med asfaltu in pravo džunglo, potem je RAV4 prava izbira. Toda kot vsak kompromis ni odličen ne na navadni cestni ne na terenskem poligonu, a to je verjetno tisto, kar večina kupcev v resnici pričakuje!

OCENA avto magazin

1 2 **3** 4 5

Kriterij ocenjevanja (š. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Navigacijski sistem	605.000
Kovinska barva	126.000

NEKATERI NADOMESTNI DELI

Prednji žaromet s smernikom	78.000
Prednja meglenka	24.600
Prednji odbijač	63.300
Okrasna maska	28.700
Prednja šipa	81.800
Znak	6.300
Prednji blatnik	51.800
Zadnji odbijač	66.600
Zunanje ogledalo	17.400
Lahko platišče 18"	194.500

Tabela konkurence

Model	Toyota RAV4	Honda CR-V	Hyundai Tucson	Nissan X-Trail
	2.2 D-4D Active	2.2 i-CTDi ES	2.0 CRDi GLS Top-X	2.2 dCi 4WD Columbia
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2231	2204	1991	2184
največja moč (kW/KM pri 1/min)	100/136 pri 3600	103/140 pri 4000	103/140 pri 4000	100/136 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	310 pri 2000-2800	340 pri 2000	305 pri 1800	314 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	4395 × 1815 × 1685	4635 × 1785 × 1710	4325 × 1795 × 1730	4455 × 1765 × 1675
največja hitrost (km/h)	180	183	178	180
pospešek 0-100 km/h (s)	10,5	10,6	11,1	11,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,1/5,6/6,7	8,1/5,9/6,7	8,8/5,9/7,1	9,0/6,2/7,2
cena osnovnega modela (SIT)	6.590.000	7.350.000	5.525.000	6.590.000

Toyota RAV4 2.2 D-4D Limited

CENA:	(Toyota Adria)
Osnovni model:	7.480.000 SIT
Testno vozilo:	7.606.000 SIT
Moč:	100 kW / 136 KM
Pospešek:	11,1 s
Največja hitrost:	182 km/h
Povpr. poraba:	10,9 l/100 km

Garancija:	(3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, mobilna garancija Toyota Eurocare)
Predvideni redni servisi:	menjava olja na 30.000 km sistematični pregled na 15.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	39.000	obvezno zavarovanje [2]:	672.000
materijal:	115.750	kasko zavarovanje [2]:	1.390.000
gorivo	2.449.230		
gume [1]:	436.000	Skupaj:	8.801.980
izguba vrednosti po 5 letih:	3.700.000	Strošek za prevoženi km:	88,0 SIT/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=3 °C / p= 1029 mbar / rel. vl.: 77 % / Gume: Yokohama Geolandar GG1 / Stanje km stevca: 1953 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	11,1
402 m z mesta:	17,8
	(124 km/h)
1000 m z mesta:	32,8
	(157 km/h)

Prožnost

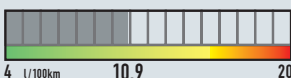
50-90 km/h (IV./V.):	8,9/13,7
80-120 km/h (V./VI.):	13,7/15,1

Največja hitrost

182 km/h
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	9,6
največje povprečje	13,1
skupno testno povprečje	10,9

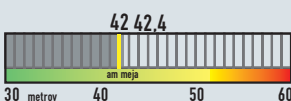


Truš v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	58 57 56 55
90 km/h	64 62 61 60
130 km/h	69 67 66
Prosti tek	38

Zavorna pot

od 130 km/h:	70,7
od 100 km/h:	42,4
(AM meja 42 m)	



Napake med testom

- sovoznikov predalnik se ne zapre

DIAGRAM MENJALNIKA:

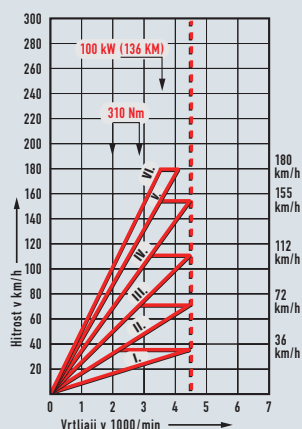
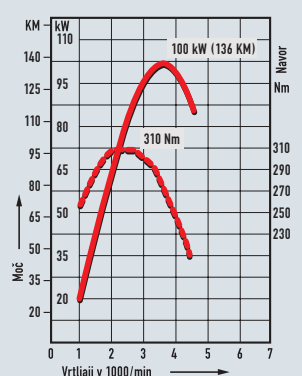


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

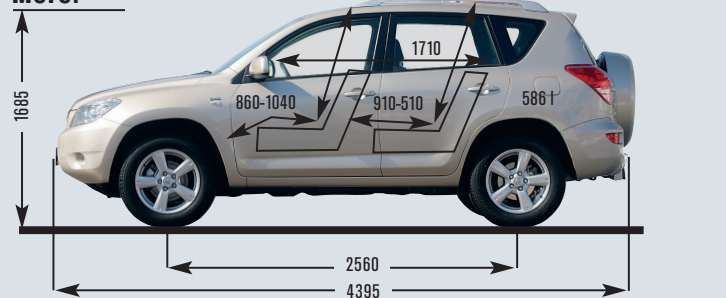


Za več smeškov bi moral imeti izklopljen VSC in močnejši motor, recimo najmočnejšega turbodizla.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 86,0 × 96,0 mm - gibna prostornina 2231 cm³ - kompresija 16,8 : 1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 3600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,5 m/s - specifična moč 44,8 kW/l (61,0 KM/l) - največji navor 310 Nm pri 2000-2800/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** elektronsko krmiljen štirikolesni pogon - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,818; II. 1,913; III. 1,218; IV. 0,880; V. 0,809; VI. 0,711; vzvratna 4,139 - diferencial za I. do IV. prestave 4,312, diferencial za V. in VI. prestavo 3,631 - platišča 7J × 17 - gume 225/65 R 17, kotalni obseg 2,18 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 50,8 km/h. **Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, po dve trikotni prečni vodili, vzdolžni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1585 kg - dovoljena skupna masa 2190 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti:** največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE) 8,1/5,6/6,7 l/100 km **Terenske zmogljivosti:** premagovanje vzpona ni podatka - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 28 °, prehodni kot 20 °, izstopni kot 24 ° - dovoljena globina vode ni podatka.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1815 mm - kolotek spredaj 1560 mm - zadaj 1560 mm - rajdni krog 10,2 m.

Notranje mere: širina spredaj 1450 mm, zadaj 1420 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 440 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi kolenska varnostna blazina za voznika - ABS - BA - VSC - DAC - HAC - TRC - servo volan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4 × električni pomik šip spredaj - električno ogrevani in nastavljeni vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljen voznikov sedež.

Ocena

Zunanost (15)	13	Da bi bil grd, nismo slišali od nobenega. Nasprotno: bili smo navdušeni!
Notranost (140)	118	Več prostora kot pri predhodniku, lepi merilniki, dobri materiali, le pri ergonomiji smo imeli kakšno pripombo.
Motor, menjalnik (40)	37	Dober šeststopenjski menjalnik in sodoben turbodizelski motor s skupnim vodom. Kaj bi še radi?
Vozne lastnosti (95)	81	Zanesljivo zaviranje in vožnja pri večjih hitrostih, zaradi tršega podvozja pa ima RAV4 še zelo dobro voznost in s tem zanesljivo lego na cesti.
Zmogljivosti (35)	33	Večja motorna prostornina se pri zmogljivostih krepko pozna.
Varnost (45)	39	Prednji, bočni varnostni blazini in še blazina za varovanje kolen, zelo dejaven VSC in kratka zavorna pot.
Gospodarnost (50)	31	Višja nabavna cena, vendar tudi visoka cena ob prodaji rabljenega vozila, malce velika poraba goriva.

Skupaj

352

Čeprav je vedno mikavno, da bi imel človek v garaži močnejšo različico, je 136-konjski motor povsem dovolj. Skupaj s šeststopenjskim menjalnikom in z zanesljivim štirikolesnim pogonom se odlično ujamejo, le zabave v vožnji je vedno manj.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oprema
- ▲ šeststopenjski menjalnik
- ▲ oblika zunanosti in notranosti
- ▲ zadnji sedeži (vzdolžno pomični in ravna tla, ko so podrti)
- ▲ zelo varna zmerena terenska vožnja
- ▼ neizklopljiv VSC
- ▼ parkirna tipala
- ▼ cena
- ▼ poraba goriva
- ▼ preobčutljiva zaščitna plastika pod motorjem