



Skromnost je lepa čednost

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

» Poskušam se postaviti v vlogo kupca takega avtomobila, čeprav mi denarnica in način življenja to nekako preprečuje. Verjetno moški pri nakupu takega avtomobila zavestno zanemarijo ceno in v prodajalni rečejo: »Hočem najboljše, kar mi lahko ponudite pri RAV4.« Potem (spet verjetno) žena svojega dragega diskretno sune s komolcem pod rebra, ga grdo pogleda in skoraj preveč prijazno vpraša nesrečneža: »Dragi, ali to res potrebujemo?« In prodajalec takrat natanko ve, da bo mož sicer odpril denarnico, vendar bo izbrala žena.

In potem dama veliko bolj racionalno našteje, kaj potrebuje. Štirkolesni pogon za varnost, pet vrat za uporabnost, turbodizel za varčnost in veliko opreme za razvajanje. A turbodizel naj bo le šibkejši in opremljenost zmerna, saj pametnega ključa in večjih platišč pač ne potrebuje.

Težko je poslušati ženske, a v tem primeru bi ji dal prav. Šibkejši od dveh 2,2-litrskih turbodizelskih štirivaljnikov je popolnoma dovolj

za normalno vožnjo, pa tudi za hitra prehitevanja in kakšen izlet do teže dosegljivega vikenča na koncu makadamske poti. Oba motorja imata enako prostornino in sistem z neposrednim vbrizgavanjem prek skupnega voda s piezo vbrizgalnimi šobami, vendar z različno zmogljivim turbopuhalom in s spremenjeno elektroniko. Medtem ko smo za različico 177 napisali, da je sunek največjega navora že moteč, pa je 110-kilovatni stroj veliko bolj uglasjen in predvidljiv. Razlika je le 60 Nm pri istih vrtljajih, vendar je tisti dodatni sunek skoraj preveč za vsakodnevno tlako. Resnično ne vidiš razloga, zakaj bi si kupili močnejšega, saj je 150 iskrnih več kot dovolj tudi za prehitevalni pas na avtocesti, pravzaprav bi si upal celo trditi, da vas kakšna manjša prikolica sploh ne bo oviral pri vožnji. Ali pa pripet čolniček, ko smo še v poletnem obdobju ...

Čeprav si gospni ni izbrala najbolj opremljene različice, ampak le dobro založeno Elegant Cross Sport, bo razen malenkosti imela vse najpomembnejše pripomočke.

Sedem varnostnih blazin, samodejna klimatska naprava, stabilnostni sistem VSC in tempomat so v serijski opremi, za nekaj prestiža pa bodo poskrbeli v usnje in alkantaro odeti sedeži (prednja celo ogrevana), radio s CD-predvajalnikom in z možnostjo poslušanja datotek MP3, hlajen predalnik pred sovoznikom itd. Od pomembnejše opreme smo pogrešali le parkirna tipala, saj RAV4 kljub višjemu položaju za volanom ni tako pregleden, kot bi mu pripisali na prvo žogo. Nižji vozniški se boste za porezanim volanskim obročem počutili kot ribe v vodi, visji pa bodo pogrešali več prostora za glave, predvsem pa bolj izdatno zdolžno nastavljen volanski obroč. Pred sovoznikom se bohotita kar dva predalnika, spodnji je celo dodatno hlajen, zgornji pa je s samosvojim odpiranjem malce pokvaril sicer dober vtis kakovosti izdelave. Zadnja klop je zdolžno nastavljava, kar je pogosto zlata vredna pogruntvščina, vrata prtljažnika pa se odpirajo z leve proti desni. Ker je tak način za človeka najuporabnejši,



predvsem pa je nadomestno gumo zamenjal komplet za hitro popravilo, se vrata odpirajo nežno, le prostora mora biti dovolj. Na žalost pa tega ni na ozkih in prenatpanih parkiriščih vleblagovnic, zato velja upoštevati, da vedno parkirate ... hmmm ... po domače rečeno, z nosom naprej.

Čeprav je bila testna Toyota RAV4 štirkolesno gnana, sta varčnosti v prid v osnovi gnani le prednji kolesi. In ti tudi na spolzkel-

res bolj varno (o čemer pri Avto magazinu odkrito dvomimo), a užitek v vožnji popolnoma ubijejo.

Če se vrnemo h gospodu, ki ga pod rebri še dandanes kdaj zaboli, pa lahko rečemo, da je z avtomobilom zadovoljen in tudi ženo še prenaša. Med zombmi bo sicer težko priznal, da je vselej skromna in racionalna, pa tudi jasno razmišlja. In živelji so srečno še veliko kilometrov ...

I Toyota RAV4 2.2 D-4D (110 kW) 4WD Elegant Cross Sport



Turbodizelski 2,2-litrski štirivaljnik si lahko omislite v dveh različicah: kot 110- ali 130-kilovatni stroj ali po Toyotino 150 ali 177. Katerega torej izbrati?

Toyota RAV4 2.2 D-4D (110 kW) 4WD Elegant Cross Sport

Cena osnovnega modela: 35.400 EUR
Cena testnega vozila: 35.930 EUR

NAŠE MERITVE

T + 22 °C / p = 1:10 mbar / rel.vl. = 30 % / Stanje kilometrskega stevca: 1.203 km

PONPEŠKI

0-100 km/h:	10,0 s
402 m z mesta:	17,1 s [131 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	8,2 s/12,7 s
80-120 km/h (V./VI.):	12,4 s/12,8 s

NAJVEČJA HITROST

190 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,1 m [AM meja 40 m]

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.999 cm³ - največja moč 110 kW [150 KM] pri 3.600/min - največji navor 340 Nm pri 2.000-2.800/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/65 R 17 H (Yokohama Geolandar G91).

Mase: prazno vozilo 1.590 kg - dovoljena skupna masa 2.190 kg.
Mere: dolžina 4.445 mm - širina 1.815 mm - višina 1.685 mm - medosna razdalja 2.560 mm - prtljažnik 410-1.750 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 s - poraba goriva [ECE] 7,5/2,6 l/100 km, izpust CO₂ 159 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ bogata opremljenost
- ▲ visok položaj, preglednost
- ▲ vzdolžno nastavljava zadnja klop
- ▲ štirkolesni pogon

- ▼ nima parkirnih tipal
- ▼ položaj za volanom za visoke
- ▼ zgornji predal pred sovoznikom
- ▼ izrazito podkrmiljenje

Končna ocena

Otocí? Pet vrat, večji prtljažnik in vzdolžno pomična zadnja klop. Varnost? Sedem varnostnih blazin, sistem VSC in štirkolesni pogon. Lepota? No, res je vedno bolj podoben drugim Toyotam, a oceno prepričamo vam. Kakovost? Izvrstna. Užitek v vožnji? No, obstajajo boljši tekmeči ...