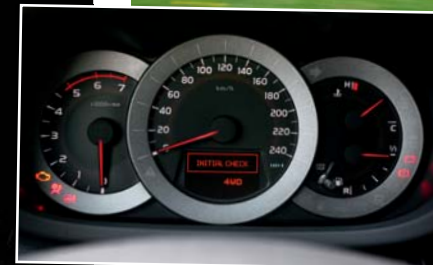


Ravno nasprotno



Kakorkoli obrnete, s kateregakoli zornega kota gledate, RAV4 je terenec. Ne najdete človeka, ki bi vam verjel, da to ni. A se, presenetljivo, zelo dobro izkaže na asfaltu ...

besedilo: Vinko Kernc
foto: Matej Grošelj, Aleš Pavletič



► No ja, navsezadnje to, pa naj se še tako prepričujejo o nasprotnem, kupci od te Toyote tudi pričakujejo. Velika kolesa in gume večjih mehanskih vzdržljivosti se sicer ne ustrašijo višjih pločnikov, a to še zdaleč ni znak, da bi šlo za terenski avtomobil. Te iste gume imajo premalo profila, da bi bile kos blatu (zelo verjetno pa tudi snegu), potemtakem pa tudi stalen štirikolesni pogon, zapora sredinskega diferenciala in visoka oddaljenost trebuha od tal ne morejo pričarati dobrih terenskih zmogljivosti. A treba je vedeti, da ima Toyota v svojem prodajnem programu nekaj zares dobrih, pravih terencev, da je bil RAV že od prve generacije mišljen kot srednja pot med osebnim in terenskim avtomobilom in da so kljub navedenemu zmogljivosti na podlagi, ki je slabša od suhega asfalta, krepko boljše od zmogljivosti povprečnih osebnih avtomobilov.

Na RAV4 je torej treba gledati z očmi cestnega uporabnika; navsezadnje ima tudi samonosno karoserijo in podvozje, ki se zdi bolj podobno podvožju (na primer) Aurisa kot pa Land Cruiserja. In ko jo vzamete takšno, se je verjetno ob prodajalčevi mizi treba odločiti za motor ter za paket opreme.

Redko se zgodi, da je (glede na zmogljivosti podvozja, ne glede na sposobnosti in želje voznika) motorne moči preveč, in tudi v primeru RAV4 je 130-kilovlatni motor dobra izbira. Toda tudi prostorninsko enako velik, a nekoliko šibkejši (110 kilovatov, kot v pričujočem primeru) se zdi pravišnji, saj se zlahka kosa z maso ter z aerodinamiko karoserije pri vseh, tudi pri že globoko nedovoljenih hitrostih. Motor, o katerem govorimo, poznamo že nekaj časa; ima lepo krivuljo navora, je pa tudi precej glasen v notranjosti. Še v četrti prestavi se zavrti do 4.500 vrtljajev v minuti (200 vrtljajev više se začne rdeče polje na merilniku vrtljajev), a se na podlagi povečane hrupa in njegove barve zdi, da gre za nepotrebno mučenje stroja. Za zelo hitro vožnjo zadostuje pretikanje pri 3.500 vrtljajih v minuti in le v izjemnih primerih ga kaže prisiliti do 4.000, s tem pa bo voznik veliko storil za podaljšanje njegove življenjske dobe ter za zmanjšanje porabe goriva.

Prazen RAV tehta krepko prek poldrugo tona, zato lahko v mestu poraba 'zleze' tudi čez 10 litrov plinskega olja na 100 kilometrov, prav preseneti pa na daljši vožnji po avto-

mobilske cesti – pri nežnem delu s stopalko plina in hitrostih do omejitve se RAV s tem motorjem zadovolji tudi s 6,5 litra na 100 kilometrov. Bolj pozorno spremljanje porabe pa je tudi pri tej Toyoti nemogoče; (tudi) njen potovalni računalnik kaže trenutno porabo v obliki digitalnega traku, kjer je na kakih treh centimetrih razpon od nič do 30 litrov na 100 kilometrov.

Preostala mehanika je precej breznačajna. Ročni menjalnik ima zelo dobro izračunana prestavna razmerja, pri njem moti le trd vklop prve in druge prestave. Volan ter podvozje pa tudi ne vzbujata nikakršnih občutkov, kar pomeni, da dobro izpolnjujeta svoje delo in ne silita v nobeno skrajnost.

Za RAV4 še vedno velja, da pričakujejo potniki na podlagi njenih zunanjih mer znotraj več prostora. Spredaj se zdi voznikov položaj nenavaden, saj je armaturna plošča dokaj nizko postavljena, zadaj pa izstopa dokaj kratek sedalni del klopi. S paketom Executive pride kar nekaj dobrodošlih kosov opreme (pametni ključ, ogrevana sedeža, el. zlaganje zunanjih ogledal, električni pomik voznikovega sedeža, dodatno zatemnjene

zadnje šipe in še kaj), a obenem nekaj stvari tudi zmoti: na primer osvetlitev le enega gumba na voznikovih vratih, samodejni pomik le za voznikovo šipo, slaba notranja osvetlitev ter prikazovalniki podatkov. Njihova jantarna barva je izgubila svoj čar, ki ga je imela ob predstavitvi, pa tudi dva prikazovalnika nista usklajena – eden je črn z barvnimi znaki na njem, drugi je barven in ima črne znake. Sprednjima potnikoma so namenili veliko predalov in odlagalnih mest, potniki na zadnji klopi pa bodo manj veseli. Namenili so jim dve mreži, majhna predalčka v vratih (ki pa vzameta pollitrsko plastenko), mesta za dve pločevinki v komolčni opori in eno lučko. Ni uporabnega predala, ni

bralnih lučk, ni 12-voltna vtičnice, ni rež za zrak. Je pa zadnja klop (za dva decimetra) tretjinsko vzdolžno pomična in ima po naklonu (stopenjsko) nastavljivo naslonjalo; zato je tam precej lažje prenašati daljše vožnje. Štiristopenjski prtljažnik za zadnjo klopjo tudi ni nosilec prostorninskega rekorda, ima pa dvojno dno (spodaj trije veliki predali) in ročici, ki sprožita podiranje naslonjala zadnje klopi. Vhod v prtljažnik zapirajo stransko odpirajoča se vrata, ki se odpirajo v napačno stran (z leve na desno) in ki, jasno, odprta ne zaščitijo pred dežjem tistega, ki brska po prtljažniku. Posledica zasnove avtomobila za vožnjo po levi je tudi namestitev zadnjega brisalnika (na levi strani), ki zato desne strani šipe ne obriše in tako povzroča nezanemarljiv mrtvi kot.

Takšen je torej tale RAV. Če ste se prepustili preprostemu razmišljanju, vedite, da tale (ali pa tale še posebej) RAV ni avtomobil, ki bi se posebej dobro izkazal na terenu. Ravno nasprotno: vtis, ki ga je pustil po daljši vožnji po avtomobilski cesti, je bil presenetljivo dober. Boljši kot na le malo bolj izrazitem brezpotju. ◀

Toyota RAV4 2.2 D-4D (110 kW) Executive

Cena osnovnega modela: 33.500 EUR
Cena testnega vozila: 34.030 EUR

NAŠE MERITVE

T = 21 °C / p = 1.200 mbar / rel. vl. = 31 % / Stanje kilometrskega števca: 2.870 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 10,0 s
402 m z mesta: 17,0 s (131 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV/V): 9,1 s / 12,9 s
80–120 km/h (V/VI): 12,2 s / 14,6 s

NAJVEČJA HITROST

190 km/h (VI, prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,6 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,0 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.231 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 4.415 mm – širina 1.815 mm – višina 1.720 mm – prtljažnik 410–1.470 l – posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 190 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,2 s – poraba goriva (ECE) 8,8/6,2/7,2 l/100 km, izpust CO₂ 189 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ pojava
- ▲ motor, zmogljivosti, poraba
- ▲ odlagalna mesta spredaj
- ▲ oprema
- ▲ pomičnost in naklonska nastavljivost zadnje klopi

- ▼ slabotna notranja osvetlitev
- ▼ utesenost v notranjosti (glede na zunanje mere)
- ▼ zadnja vrata in položaj brisalnika na njih
- ▼ pretikanje v 1. in 2. prestavo
- ▼ položaj voznika glede na armaturno ploščo
- ▼ prikazovalniki na armaturni plošči

Končna ocena

Tale RAV4 je, če gledamo velike stvari, dober avtomobil, ki je, povsem brez zadržkov, lahko družinski avtomobil. Ima pa v nasprotju s splošnim slovesom svoje znamke kar precej malenkosti, ki zmotijo. Nekaj jih lahko pripišemo osebnemu okusu, vseh pa ne.