

Enak, a drugačen

Na zunaj je znamenj, da gre za malo drugačen RAV4, malo. Le napis Hybrid in modra različica Toyotine značke. In dejstvo, da se zna premikati čisto tiho.

► Testni hibridni RAV4 je imel štirikolesni pogon. To pomeni, da za pogon skrbita dva elektromotorja – in tisti zadaj RAV4 prinese električni štirikolesni pogon in oznako E-Four). Prednji je, podobno kot bencinski, neposredno povezan z neskončnostopenjskim samodejnim menjalnikom (ne klasičnim, temveč že zna na Toyotina rešitev s planetnimi gonili)

in zmore 142 'konjev', zadnji je pol manj zmogljiv. Kljub temu je sistemska moč enaka, kot pri le spredaj gnanem hibriden RAV4, ki zadnjega elektromotorja seveda nima – 145 kilovatov oziroma 197 'konjev'.

Tako je hibridni RAV4 tudi najzmogljivejši RAV4 v ponudbi, zmogljivejši tudi od vseh dosedanjih, ki se jih je dalo kupiti v

naših koncih (ponekod je bil prejšnji RAV na voljo tudi z 273-'konjskim' V6). To seveda pomeni, da v nasprotju z mnogo šibkejšim (122 'konjev'), manjšim, bolj aerodinamičnim in lažjim Priusom pač ni namenjen podiranju rekordov v nizki porabi. A 6,9 litra na našem normnem krogu je v resnici ugodna številka, ki je številni podobno veliki in težki dizelsko motorizira-

ni konkurenti s samodejnim menjalnikom (pa naj bodo enako ali manj zmogljivi) ne morejo doseči – seveda pa se najdejo tudi takšni, ki so varčnejši.

Pogonski sklop je skoraj enak kot v Lexusu NX (torej ima bencinski motor prostornino 2,5 litra, in ne 1,8 kot pri večini Toyotinih hibridov), vse skupaj pa je dovolj za 8,7-sekundni pospešek do 100 kilometrov na uro in (kot smo pri Toyotinih hibridih že malo vajeni) elektronsko omejeno največjo hitrost 180 kilometrov na uro.

Baterija seveda ni prav velika, vseeno pa omogoča kilometer ali dva vožnje le na elektriko, na žalost pa RAV4 ne zna s povratnimi impulzi opozoriti (kot znajo nekateri premijski tekmeci), kdaj je stopalka za plin na meji tega, da se prižge tudi bencinski motor. Poleg tega se je le na ele-

ktriko mogoče peljati le do 50 kilometrov na uro po merilniku hitrosti, kar realno pomeni le 45 kilometrov na uro. Seveda bi si želeli več, a več bi pomenilo večjo in dražjo baterijo – in po nepotrebnem dražji avto, saj hibridni RAV4 že tak kot je, ta del naloge opravlja dobro.

Kot smo pri Toyotinih hibridih že vajeni, merilnik hitrosti namreč kaže krepko več, kot se avto pelje v resnici – pri mestnih hitrostih malo več kot 5 kilometrov na uro, pri avtocestni omejitvi pa za okroglih 10 ...

Da je hibridni RAV4 pri električni vožnji povsem tih, je seveda samoumevno – bolj je veselilo to, da tudi sicer ni prav glasne sorte. Ker je bencinski motor večji in ima več navora, lahko večino časa deluje v nizkih vrtljajih (če je treba, seveda pomača še elektromotor) in le, ko je stopalka

za plin pritisnjena nekje nad dvema tretjinama poti, začnejo vrtljaji naraščati. V primerjavi s prejšnjo generacijo Priusa ali Priusa+ je hibridni RAV4 zelo tih avto ...

Notranjost je takšna, kot smo je pri tej generaciji RAV4 (na trg je prišla leta 2013, ob prihodu hibrida pa so jo prenovili) vajeni. Prostora spredaj in zadaj je dovolj (želeli bi si malenkost večjega vzdolžnega pomika prednjih sedežev), enako velja tudi za prtljažnik (kljub zdajnjemu elektromotorju in bateriji). Škoda, da v notranjosti uporabljeni materiali niso boljši – ogrevano usnje na sedežih sicer deluje dobro, so pa zato nekateri koš plastike (posebej spodnji del sredinske konzole) preslabotni (in se zato upognejo ali škripajo). Tu bi pri Toyoti lahko naredili več, tako kot bi lahko naredili še kaj



Toyota RAV4 Hybrid 4WD Premium

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	36.950 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	39.550 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	37.550 EUR

 triglav	ZAVAROVANJE AO:	1.099 EUR
	KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.777 EUR

NAŠE MERITVE	
Okolišne meritev:	
T = 6 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 65 % / stanje kilometrskega števca: 1.531 km	

POSPEŠKI	
0-100 km/h:	9,0 s
402 m z mesta:	16,5 s (138 km/h)

PROŽNOST	
-Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	

TRUŠČ V NOTRANJOSTI	
	dB
Hitrost	Prestava (Vl.)
90 km/h	60
130 km/h	64

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	44,6 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	8,3 l/100 km
normni krog:	6,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni -bencinski - gibna prostornina 2.494 cm³ - največja moč 114 kW (155 KM) pri 5.700/min - največji navor 206 Nm pri 5.700/min.	
Elektromotor: največja moč 105 kW + 50 kW, največji navor 270 Nm + 139 Nm.	
Sistem: največja moč 145 kW (197 KM), največji navor n.p.	
Baterija: Li-ion, 1,59 kWh	
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa -samodejni menjalnik e-CVT - gume 235/55 R 18 (Bridgestone Blizzak CM80).	
Masi: prazno vozilo 1.765 kg - dovoljena skupna masa 2.130 kg.	
Mere: dolžina 4.605 mm - širina 1.845 mm - višina 1.705 mm - medosna razdalja 2.660 mm - prtljažnik 501-1.633 l - posoda za gorivo 56 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,3 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 5,2 l/100 km, izpust CO ₂ 122 g/km - električni doseg (ECE) n.p.	

HVALIMO IN GRAJAMO	
	pogonski sklop
	prostornost
	uporabnost
	merilniki
	aktivni tempomat

Končna ocena

Odločitev Toyote, da se b boj v razredu srednje velikih križancev poda brez možnosti kombinacije dizla in štirikolesnega pogona, je na prvi pogled nenavadna – a pri Toyoti so že večkrat dokazali, da se takšnih odločitev ne bojijo. Hibridni RAV4 je dokaz, da se da porabo in ceno, primerljivo dizlom, doseči tudi s hibridi.

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.



pri elektronskih varnostnih sistemih. Teh sicer ne manjka, od samodejnega zaviranja prek nadzora mrtvih

kotov (tudi pri vzratnem odparkiranju), prepoznavanja prometnih znakov do aktivnega tempomata in sistema za ohranjanje smeri na voznem pasu. A prvi je preveč nenatančen in živčen (in rad pretirano zavre, ko to ni potrebno), poleg tega pa ne deluje pod hitrostjo 40 kilometrov na uro, drugi je prenežen. Če k temu dodamo še premalo pregledne merilnike (z neuglednim nizkoresolucijskim grafičnim

Baterija seveda ni prav velika, vseeno pa omogoča kilometer ali dva vožnje le na elektriko.

prikazovalnikom), je jasno, da bi Toyotini inženirji lahko malo več časa posvetili tudi tem podrobnostim, ne le piljenju hibridnega pogona.

A v vsem je novi hibridni RAV4 predvsem dokaz, da se da zmogljiv hibridni pogon pripeljati tudi v ta avtomobilski razred in da ni rezerviran le za prestižne znamke, hkrati pa tudi, da so se (tako vsaj kažejo prvi prodajni rezultati) kupci

pripravljene sprijazniti z dejstvom, da želja po štirikolesnim pogonu avtomatsko pomeni tudi hibridni pogon –

namesto starega (in zastarelega) 2,2-litrskega dizla s 151 'konji' (ki je bil na voljo s štirikolesnim pogonom) je tu hibridni pogon, edini dizel, ki je na voljo (novejši dvolitrski, ki ima 143 'konjev'), pa je na voljo le še s prednjim pogonom. In roko na srce: dizla sploh nismo pogrešali. Tudi zato, ker se ga ne da dobiti v kombinaciji s samodejnim menjalnikom, in tudi zato, ker bi bil takšen na koncu dražji. ❏