



Manj, toda dovolj

»Tale bi bila zame ravno prava,« mi je med dolivanjem goriva pripomnil eden od zaposlenih na bencinskem servisu. Na mojo pripombo, da gre za trivratno, krajšo različico Toyote RAV4, je že imel pripravljen odgovor: »Nič hudega, tako ali tako bi se v njej vozila sama z ženo.« O tem, koliko so takšni mestni terenci tudi v resnici uporabni, nisva spregovorila niti besede. Zakaj? Zato, ker je to skoraj vseeno. Gre bolj za splošen vtis kot za seštevek uporabnih lastnosti.

RAV4 namreč ostaja zvest samemu sebi: je pravi mestni terenec, z omejenimi (to- da pri RAV4 še vedno prepričljivimi) teren- skimi sposobnostmi, predvsem očesu všeč- nim videzom in tako kot pri prejšnjem mo- delu je mogoče izbirati med dvema karose- rijskima različicama. Pri prvi izdaji je bilo tako, da je bila privlačnejša krajša različica, sedaj se mi zdi, da je ravno nasprotno. Avto- mobil je oblikovno zrelejši, zato se mu bolj poda uglajenost štirih bočnih vrat.

Res pa je krajša različica okretnejša, za mestno življenje primernejša in v razredu, ki ga označujemo z imenom mestni terenci, je to pomembna lastnost. Še posebej, če ne zahteva prevelikih odrekanih pri uporabno-

sti. In pri RAV4 je tovrstno odrekanje še znosno.

To pomeni sicer manj prostora na za- dnji klopi, toda ne toliko manj, da ne bi bila uporabna. Pravzaprav še najbolj moti dej- stvo, da je treba nanjo splezati mimo umak- njenega prednjega sedeža, kar je lahko tudi zaradi višje nasajenosti avtomobila in temu primerno višjega spodnjega roba vrat za manj gibčne včasih nekoliko naporno. Na srečo se sedež dovolj umakne in tudi vrata se odpirajo dovolj široko.

Podobna zgodba je v prtljazniku: dovolj za dva, dovolj za vsakdanje potrebe, dovolj za krajše poti, le ne poskušajte v tale RAV4 spraviti štirih odraslih s prtljago za štiri-



Štirivaljnik ima nastavljivo krmiljenje sesalnih ventilov VVTi. Navor 192 Nm doseže pri visokih 4000 vrtljajih v minuti, a se izkaže za dovolj prožnega.



Toyota RAV4 je pravi mestni terenec z omejenimi, a še vedno prepričljivimi teren- skimi sposobnostmi.

najstednevno smučanje. Ali pa si vsaj omislite velik strešni prtljaznik.

Preostanek tegale RAV-a je takšen kot pri večji oziroma daljši različici. Kabina sodi med prijetnejše, s pregledno in lično, na tre- nutke športne občutke vzbujajočo armatur- no ploščo in trikrakim volanskim obročem. Vzdolžni sedežni pomik zadovolji tudi višje- rasle voznike, bočni oprijem sedežev pa je dovolj zanesljiv, tako da iz njih ne boste padli ob vsakem poskusu športne ali terenske vož- nje.

Nekaj stikal je sicer še vedno nerodno nameščenih, zato pa je sredinska konzola lahko skoraj za vzgled urejenosti. Zadaj so potniki res nekoliko na slabšem, toda rešuje jih možnost vzdolžnega pomika klopi, če za njo ni preveč prtljage - pri tem se potrdi zgo- raj opisano svarilo o smučarskih izletih.

Udobje na zadnji klopi zmanjšuje pred- vsem podvozje. Je dokaj trdo nastavljeno; prednjim obesam še uspe dobro ublažiti udarce izpod koles, zadnja prema pa tega ne zmore najboljše. Pri hitrejši vožnji po bolj raz- riti makadamski cesti potniki zadaj že kar neprijetno (ne pa tudi voznik spredaj) poska- kujejo. No, rešitev je preprosta: naslednjč jih pustite doma. S kratko medosno razdaljo, stalnim štirikolesnim pogonom s sredinsko viskozno sklopko je RAV4 ustvarjen prav za tovrstno zabavo na makadamu, še posebej, ker je volanski obroč dovolj odziven in vozni- ka obvešča, kaj se dogaja spredaj. Zaradi krajše medosne razdalje lahko zadek na ne- ravninah v ovinku (pa tudi na ravnini pri več- ji hitrosti, če so na cestišču ritmično zapo-

redne prečne grbine) pobegne iz smeri, toda s trmasto nogo na stopalki za plin in nekaj dela z volanom tudi takšni položaji niso ne- varni. Prej nasprotno.

S podvozjem dobro sodeluje tudi motor. Gre za štirivaljnik s Toyotinim sistemom VVTi (nastavljivo krmiljenje sesalnih venti- lov), ki zmore 150 konjev in 192 Nm pri na pogled visokih 4000 vrtljajih v minuti (naj- večjo moč doseže še dva tisočaka više). Toda ugotovili smo, da je dovolj prožen že pod 2000 vrtljaji, zelo rad pa se tudi vrtil. In ker je tudi menjalnik bolj limuzinski kot terenski, s hitrim napredovanjem ni težav. Tako se RAV4 dobro znajde tudi na avtocesti in tudi v asfaltnih ovinkih, saj se podvozje preveč ne nagiba.

Torej, trivratno različico RAV4 je mogo- če brez težav uporabljati povsod in vsak dan. Res ima nekaj napak (pri vzvratni vožnji bo marsikdo prekel rezervno kolo na zadnjih vratih in premajhen brisalec, zadnja vrata sa- ma pa lahko zaradi odpiranja vstran povzro- čijo kako preglavico na tесnih parkiriščih), ampak imamo občutek, da gospoda z začet- ka zgodbe ne bi preveč motile in ga ne bi od- vrnile od nakupa. Če dobro premislim, tudi mene ne bi. Motila pa bi me cena, saj ni med najnižjimi. Pri petvratni različici jo nekako še mogoče utemeljiti, pri trivratni - avtomo- bil je uporaben največ za dva potnika in mor- da otroke zadaj, toda v tem primeru z malo prtljage - pa ne več. In imam občutek, da je bil žalostni zven črpalkarjevega glasu name- njen ceni, ne avtomobilu.

Dušan Lukič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 86,0 × 86,0 mm - gibna pro- stornina 1998 cm³ - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 6000/min - največji navor 192 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj (VVT-i) - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,3 l - motorno olje 4,2 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,833; II. 2,045; III. 1,333; IV. 1,028; V. 0,820; vzvratna 3,583 - dife- rencial 4,562 - gume 215/70 R 16 H (Toyo Tranpath A14)

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna prečna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3850 mm - širina 1735 mm - višina 1695 mm - medosna razdalja 2280 mm - kolotek spredaj 1505 mm - zadaj 1495 mm - rajdni krog 10,6 m - **notranje:** dolžina x mm - širina 1390/1350 mm - višina 1030/920 mm - vzdolžnica 770-1050/930-620 mm - prtljaznik (normno) 150 l - posoda za gorivo 57 l

Mase: prazno vozilo 1220 kg - dovoljena skupna masa 1690 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 640 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospe-šek 0-100 km/h 10,6 s - poraba goriva (ECE) 11,4/7,3/8,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Terenske zmogljivosti (tovarna): vstopni kot 31°, izstopni kot 44°

NAŠE MERITVE

Pospeski:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h: 4,4	hitrosti:	
0-80 km/h: 7,1	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h: 10,6	60	58,0 km/h
0-120 km/h: 15,7	80	79,4 km/h
0-140 km/h: 22,6	100	98,9 km/h
1000 m z mesta: 31,7	120	116,3 km/h
(154 km/h)	140	135,7 km/h

Največja hitrost:

185 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 36,3 s (146 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 40,0 s (134 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 105,3 m

od 100 km/h: 45,0 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 10,8 l/100 km

Najmanjše povprečje 9,1 l/100 km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T= 2 °C
50 km/h	60 60 60	p= 1023 mbar
100 km/h	69 68 66	rel. vl.= 31 %
150 km/h	73 71	
Prosti tek	38	

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Tudi krajši različica RAV4 se dobro znajde vsepovsod, tako v mestu kot na blatnih gozdnih poteh. Še več, tudi njego- va oblika daje vedeti, da je tako. Ko bi le bil nekoliko cenejši, potem bi mu lažje odpustili tudi nekoliko utes- njeno notranjost.

motor	zadek je včasih preživahen za neizkušenega voznika
sedenje spredaj	
notranja in zunanja oblika	prostornost zadaj
natančen volan	preglednost nazaj
dovolj prostora za drobniarje	

CENA: 5.325.815 SIT (Toyota Adria)