

Toyota RAV4 – oblicze klasyka

Gdy piszemy o samochodach klasy SUV, warto wiedzieć, które modele to już klasyka w tym segmencie. W planach jest recenzja hybrydowej Hondy CRV, a tymczasem zapraszamy do przeczytania recenzji Toyoty RAV4 w wersji 2.0 173 KM i z manualną skrzynią biegów.

Sylwetka i wygląd zewnętrzny. Sylwetka ravki jest zdecydowanie konserwatywna, ale może się podobać. Producent konsekwentnie unika błyszczących plastików, a te zastosowane w testowanym egzemplarzu są zdecydowanie dobrej jakości. Schowków – tych większych i tych mniejszych, jest mnóstwo. Auto jest solidne i z zachowaniem tradycyjnych rozwiązań.

Widoczność i miejsce w środku. Widoczność we wszystkich kierunkach jest dobra. Z przodu siedzi się wysoko i po królewsku. Osoby siedzące z tyłu też nie powinny narzekać. Bagażnik jest duży i praktyczny, o pojemności 580 litrów, jednak o 40 litrów mniejszym niż w Hyundai Tucson. Możemy także regulować położenie tylnej kanapy, a po złożeniu tylnych foteli przestrzeń bagażowa powiększy się do 1690 litrów. Fotele zarówno z przodu jak i z tyłu są komfortowe i wygodne. Inne niż w Hondzie, ale zdecydowanie wygodne. Tapicerka skórzana jest w opcji. Pasażerowie z tyłu mają do dyspozycji wygodny podłokietnik z uchwytami na kubki, są również gniazda usb, oraz gniazdo zapalniczeki.

Komfort podróżowania i ogólne wrażenie w czasie jazdy. Na plus zdecydowanie można zaliczyć wygodną pozycję za kierownicą. System multimedialny w testowanej wersji nie jest specjalnie rozbudowany. W testowanym egzemplarzu nie było nawet nawigacji. Układ zegarów jest czytelny, wszystkie przyciski i pokrętła rozmieszczone są ergonomicznie, aczkolwiek design nie powala na kolana. Centralny ekran jest czytelny i prosty w obsłudze. Wytlumienie jest na właściwym poziomie nawet przy autostradowych prędkościach. Delikatne kołysanie nadwozia w czasie jazdy tylko podnosi komfort jazdy, nie wpływa ono negatywnie na stabilność pojazdu. Co więcej zawieszenie ma sztywność porównywalną do Hondy, lepiej natomiast radzi sobie na nierównościach. Ciekawą opcją jest możliwość przełączania na tryb jazdy po śniegu czy piasku i jeśli chodzi o jazdę w terenie, te tryby sprawdzają się. Nie ma jednak co ukrywać, że duże auto ważące półtorej tony potrzebuje

odpowiedniej mocy, aby jeździć nim dynamicznie i przełączenie na tryb sport niewiele pomaga. W testowanej Toyocie konfiguracja z silnikiem wolnossącym 173 KM nie jest wystarczająca i warto rozważyć zakup wersji hybrydowej 218 lub 222 KM w automacie, co wpłynie i na dynamikę i na mniejsze spalanie.

Łatwość prowadzenia w kontekście pracy skrzyni biegów, układu kierowniczego, i silnika.

Auto łatwo się prowadzi, stabilnie trzyma się drogi, nieźle reaguje na polecenia kierowcy. Dynamika jest typowa dla silnika wolnossącego. Trzeba kręcić do określonej granicy obrotów, aby można poczuć nieco dynamiki. Silnik pracuje równo, bez szarpania. Należy z czystym sumieniem powiedzieć, że auto ma przyzwoite właściwości jezdne, a wyciszenie stoi na zadowalającym poziomie. Wyprzedzanie nie stanowi problemu, ale gdy przyjdzie nam wyprzedzić kolumnę pojazdów, może być różnie, a już na pewno rękawka wyda z siebie solidne warknięcie.

Docelowa grupa odbiorców. Jest to auto raczej dla statecznego mecenasa, niż szalonego młodzieńca. Jego pakowność docenią rodziny z dziećmi, natomiast osoby szukające wrażeń mogą nie być zadowolone. Ale pamiętajmy, że to osobne grupy docelowe.

Ocena końcowa. Chciałoby się powiedzieć, że legenda obroni się sama. I tak właśnie uważam. Nie jest to auto dla każdego, ale nie ma też zbyt wielu wad. Toyota RAV4 to swego rodzaju „wół roboczy”. Auto raczej skrajnie praktyczne, niż mające się podobać, ale nie jest też odpychające. Tradycyjna, dobra, japońska robota, z położeniem nacisku na stronę praktyczną.