



Toyota RAV4 Una lógica continuación

Prueba | El coche que ahora conocemos como 'RAV4' comenzó su vida con el nombre "Fun Cruiser". En 1994 Toyota introducía un coche que era algo entre un pequeño todoterreno y un compacto. El diseño original y su carácter aventurero hicieron realidad su nombre de 'cruceiro divertido'. Pero los tiempos han cambiado. Un consumo bajo es hoy en día más importante que el placer de conducir y también la situación familiar de los cruceros de antes ha cambiado. El RAV ya llegó a su cuarta generación y ha crecido junto con el cliente.

La palabra 'crecimiento' es la más importante. El RAV4 (Recreational Active Vehicle 4 Wheel-drive) era hasta ahora un SUV compacto o de tamaño medio. La nueva generación ha crecido nada menos que 20 cms con su predecesor y con esto el RAV4 ahora es un SUV de tamaño maduro. Gracias a la baja emisión de CO2, el precio se ha mantenido.

El aumento del largo ha sido aprovechado para darle al coche un aspecto más elegante y aerodinámico. El RAV4 todavía es un coche 'de piernas largas' pero elementos como la bien visible protección del piso, parachoques en el contorno y la rueda de auxilio en el portón trasero se fueron y han hecho campo para un carisma más modesto. Solamente por pedido es posible equipar el RAV4 como un verdadero 4x4. El RAV4 estándar es ahora un compromiso entre un familiar alto y un todoterreno modesto.

El aumento del largo ha sido aprovechado en el interior por el espacio atrás. Aún con un conductor de tamaño considerable, queda suficiente espacio detrás

de él para un pasajero también vasto. El maletero mide 577 litros y eso es también más que el promedio. El portón trasero abre electrónicamente y un adulto puede pararse debajo. Gracias a esto y al umbral bajo, el maletero es bien accesible.



Equipamiento

El espacio delantero también es bueno, pero es prácticamente igual a la competencia. La posición del conductor es más elevada que en una berlina. Le da al conductor un buen panorama del demás tránsito y facilita cubrir distancias largas. Un sentido poderoso, sin embargo, no provoca el RAV4.

El diseño del interior es cien por ciento Toyota: conciso, moderno y funcional. En contra de la tradición Toyota, el RAV4 no es innovador. Por ejemplo, el RAV4 no sabe leer señales de tránsito y tampoco frena ante obstáculos. Los opcionales asientos de cuero son muy deslizante y no los recomendamos.



A pesar de que el RAV4 no es innovador, el equipamiento no es reducido. Todo lo que se puede esperar de un coche moderno con este precio, está presente. La seguridad es aumentada por el indicador de ángulo muerto en los retrovisores laterales, y el parqueo es facilitado con una cámara atrás. El sistema integrado de audio y video funciona excelentemente. Lamentablemente el sonido del audio es modesto (forzado y con poco detalle), mientras que Toyota normalmente provee sistemas de audio con mejor calidad que el promedio.

Gasolina

El RAV4 es un coche moderno y eso significa que un consumo bajo es más importante que las cifras de aceleración. Una variante híbrida está (aún) no

disponible. Qué lastima! Los técnicos sí han dado una actualización severa al motor de gasolina de 2.0 litros para bajar el consumo. Ésto va a cuenta de la velocidad y el torque. En áreas montañosas el motor de cuatro cilindros con 151 cv /195 Nm tenía dificultad para mantener el ritmo y teníamos que bajar de marcha más de lo que nos guste. Con revoluciones muy bajas el motor no protesta, pero la potencia es reducida a casi cero.



En la ciudad y en la autopista el rendimiento es suficiente. Además: el "2.0 VTTi" es tan silencioso, que el indicador de marcha tenía que intervenir varias veces para avisar al conductor que era hora para la siguiente velocidad. . A pesar de las buenas intenciones, el consumo durante la prueba era 8.3 litros por 100 kms. Exactamente un litro más de lo prometido por Toyota.

Diésel

Con el motor diésel de 2.2 litros bajo el capó, el carácter del RAV4 cambia completamente. Este motor es apenas más potente (150 cv / 340 Nm) que el motor a gasolina, pero reacciona más alerta al acelerador. En la autopista el número de revoluciones es agradablemente bajo (120 kms por hora = 2.000 rpm). Ésto hace al coche bien agradable.



Por lo que el motor diésel no tiene que trabajar tanto para no quedarse atrás en el flujo del tránsito, resulta más fácil economizar. El consumo de la prueba llegó a un respetable 7.0 litros por 100 kms. (índice de la fábrica: 6.7 litros por 100 kms).



Comportamiento en camino

A pesar de la longitud aumentada, el nuevo RAV4 es tan maniobrable como coches mucho más pequeños y eso es una gran ventaja en la ciudad. También importante: la columna A (la viga metálica entre parabrisas y la puerta delantera) es lo más angosto posible y la colocaron de tal forma que no perjudica mucho a la vista.

En la práctica las características de conducción dependen de manera fuerte de la variante elegida. El RAV4 con motor de 2.0 litros a gasolina, tiene la dirección muy ligera por lo cual el conductor tiene poca percepción del coche. El motor a diésel pone más peso sobre el eje delantero por lo cual el coche se

deja dirigir mejor y también es mejor balanceado.



Sport

Para mejorar la estabilidad, está disponible un modo "Sport". No hace más pesada a la dirección, ni más tosco el chasis. En vez de eso, el RAV4 distribuye la potencia del motor en otra forma entre las ruedas delanteras y traseras.

Generalmente, las ruedas delanteras reciben toda la potencia para así reducir el consumo. En las curvas las ruedas delanteras tienen que dar tracción y simultáneamente digerir las fuerzas laterales. Si durante la curva, redistribuyes la tracción parcialmente a las ruedas traseras, las delanteras reciben menos potencia y resulta en más agarre para la dirección.

Casi no se siente el efecto de este proceso. Recién cuando uno conduce intencionalmente muy rápido, se nota que las ruedas delanteras 'tuercen' menos y que el coche aprovecha mejor su potencia. El modo Sport apenas funciona en una situación de pánico: entonces es fácil desequilibrar el RAV4 y las electrónicas redes de seguridad tradicionales tienen que rescatarlo.

Terreno

La primera generación del RAV4 era un coche todoterreno para la vía pública, pero con el transcurso de los años el énfasis ha cambiado al confort de la carretera pavimentada. El RAV4, sin embargo, no se ha olvidado de su herencia! La distancia al suelo es considerable (187 mm) y los grandes ángulos de ataque y salida permiten conducirlo en terreno (liviano). Como opción el RAV4 dispone de un asistente electrónico de bajada.

La doble tracción detecta automáticamente cuando las ruedas delanteras están perdiendo el agarre. Las ruedas traseras entonces tienen que auxiliarlas. Ésto no ocurre en combinación con empujes y jalones como en algunas otras marcas. Solamente una lucecita en el salpicadero avisa que la electrónica está trabajando, mientras que el RAV4 de manera imperturbable sigue su rumbo.



Conclusión

Toyota introduce la cuarta generación del RAV4. En el transcurso de su vida el RAV4 ha evolucionado de un todoterreno a un coche lujoso de viaje. Todavía el RAV4 sabe mantenerse en el terreno, pero más que cualquier otra cosa ha aumentado el confort en comparación con la anterior generación. El espacio interior ha crecido y con eso el RAV4 ya no es un SUV de tamaño mediano, sino de tamaño grande.

El nuevo RAV4 es menos divertido que las anteriores generaciones y ofrece menos alegría al manejarlo que sus competidores. En lugar de eso, el RAV4 es una elección razonable. Ésto convierte al nuevo RAV4 en una lógica continuación y muestra exactamente los puntos fuertes de Toyota. ■



Especificaciones

Toyota RAV4 150 AWD Executive

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	457 x 185 x 166 cms
Batalla	266 cms
Peso	1.565 kg
Remolque	750 kg
Remolque frenado	2.000 kg
Contenido del tanque de combustible	60 l
Maletero	577/1776 l
Dimensiones de los neumáticos	235/55R18

Motor y prestaciones



Cilindradas	1987 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	151 cv @ 6200 rpm
Par motor	195 Nm @ 4000 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,9 seg.
Velocidad máxima	185 kms/h
Consumo promedio	7,2 l / 100 kms
Consumo urbano	9,3 l / 100 kms
Consumo extraurbano	6 l / 100 kms
Emision CO2	169 grs/km

Precio

Precio	€ 34.590
Modelo mas barato	€ 25.990