



A Toyota kézzel-lábbal próbálja régi fényét visszanyerni. Eddig a megbízhatóság volt a fő érve, de lassan a dizájnról is érdemes áldozni, ha már a bombabiztos listán ekkorát zuhan. A tömeges visszahívások világszerte heves fogszívogatást váltottak ki, és a márka fanatikusaiban is megrendült a japán masinák elpusztíthatatlanságába vetett hit.

Lassan másfél-két éves a sztori, **a Toyota nagyot szívott az „elfusizottan” összedobott szekerei miatt.**

Lépést kellett tartania a konkurenciával, gyorsított tempóban kellett az újabbnál újabb fejlesztéseket kinyögni. Meg is van a látszata. Az amcsik mintha seggre estek volna, az európaiak pedig a bajusz alatt mosolyogva fényesítik a hazai terméket.



Ha már nem lehet az amúgy megbízható és „józan” Toyotákat a hibátlanság szemfényvesztő kifejezésével eladni, akkor rá kell gyúrnunk a dizájnról és a sokszínűségre, mert hanem gyorsan felkopik az álluk. A mentőakció legfrissebb tagja a Yaris-Corolla-Avensis csapat

négyszer négyes tagja, a legkisebb terepmasina, a RAV4.

Régi motoros, már a '90-es évek óta rója a közutakat. Sokak számára még az első generáció is

a mai napig hű társ a hétköznapiakban. Úgy látszik, a harmadik generáció ráncfelvarrása éppen most veszítette el szavatosságát, így utat kellett adni a negyedik generációnak, amely állítólag sokkal aranyosabb (Auris-osabb).



A nemrég felpörgetett kompakt kistestvér „agresszívebb” arculatát és hangulatát húzták rá az összkerekes, identitászavaros masinára. **Igen, az új RAV4 nem tudja pontosan, melyik csapatban játszik**, legalább is a besorolása szerint. Hivatalosan a Toyota crossoverként kínálja majd. A kombi, a terepjáró és némileg az egyterű világában van valahol fél-, pontosabban harmadúton.

Mint mindenki más, a RAV is nő(tt)

Terebélyesedett, de nem gömbölyödött az új RAV4. Az elődhöz képest 20 centit nőtt hosszban, tízet tengelytávban, és valamivel laposabb is, de közben a hasát feljebb húzta. Számokban és érzetre is nagyobb a japán terepmasina. A növekedés szerepe nemcsak funkcionális, hanem gazdasági is: a fesztfúdos nemzetnek eddig gyártottak egy hosszított, hét üléses verziót is (odakint ez a divat), amit ezennel nyugdíjba küldenek.



A szemnek sokkal kaotikusabb, zavarosabba a formaterve, mint az elődjéé. Éles ívek, kusza vonalak, bátor és nagyon keleties dizájn. Nem találom vonzónak az orrészét, olyan szétplasztikázott Yaris-hangulata van. Szeretni nem tudom, de elfogadom, mert nem ronda, csak japános.

Oldalból a körbeműanyagozott kerékívek és a küszöb tűnik fel. A felni is érdekes, de szépnek nem mondanám, viszont profilból nagyon feltűnő, hogy hova, azaz kinek szánták inkább a RAV4-et. **Nagyon amcsi, egyterűs, inkább csúnya, mint bármi más.** Nem tudom, miért erőltetik ennyire a nem túl tetszetős Auris-dizájnt, de sikerült azt jó kínai Hover- és Great Wall-utóízt belepasszírozni a Toyota dzsipbe.

A far sem javít sokat az összképen, innen tűnik leginkább családi bunkernek a RAV4. Megfelelő szögből a popó akár egy tíz évvel előbbi japán kisbusszal is összekeverhető, ami egyáltalán nem pozitívum. Simán beenném, hogy szép és formás, de sajnos egy 3/5-ös látással is a Holdig ordít, hogy ronda.

A beltér szépíthetne az eredményen

Pontosan olyannak képzelem el a RAV4 belterét, mint a Land Rover Defender sci-fi filmes vezetőfülkéjét: kockában a high-tech. Kusza formák, ki-betüremkedő vezetőpult elemek, elegyedik a konvex és konkáv vonalvezetés. Értékelhető a nagyméretű navigáció, a divatos kékesfehér világítás, és egész pontosan ennyivel ki is ürül a dicsérő szavak mézesbödönje.



Teherautós, túljátszott, és erőltetett. Hiába a jobb anyagminőség és az opcionálisan bőrrrel bevonható elemek, a szépség közel sem itt kezdődik. De van még egy ütőkártya. A csapnivaló küllem és belcsín után a kegyelemdőféstől csak a nemrég még bombabiztos

japán technika mentheti meg a RAV4-et.

Ha a motortérben keressük az újításokat, akkor rossz helyen kopogtatunk. A két gázolajos erőforrást az előző generációból örökölte az elcsúfított terepöszvér. A kisebbik, két literes, négy hengeres dízel 124 lovas. Ha több kakaó kell, akkor a 2,2-es a mi játszszerünk. Nem fog szárazföldi sebességrekordot dönteni a szintén négy hengeres olajkályha, de a 150 ló elégséges a hétköznapi feladatok legyűrésére.

Benzines fronton már szürkébb a helyzet. Első körben a sima két literes, atmoszférikus motor lesz majd elérhető, **150 kehes lóval és hozzá mért fogyasztási mutatóval.**



Okos viszont a négykerékajátású rendszer. Negyven alatt 50-50 százalékban osztja el az erőt a tengelyek között. Normál esetben igazi kamugép a RAV4, alapállásban az első tengely kapar, még sport üzemmódban is csak 10 százalék kerül a nyomatékból a hátsó két kerékre, de ha a bitek és bájtók úgy látják, akkor fele-felébe is mehet a dolog.

Váltók szintjén semmi érdekes: hat fokozat előre, egy hátra, ha akarjuk, mi kuplungozunk, ha könnyen görcsöl a lábunk, akkor kérjünk automata váltót.

Nem hiába összkerekes a RAV4, az útja sokkal rögzősebb, mint a Toyota elsőször gondolta volna. Európában hátrányból indul a formaterv, a külső és a beltér miatt, Észak-Amerikában pedig nagyon kemény a konkurencia. Hogy ezzel a pófával és a nem éppen friss technikával mennyi lendület van a RAV4-ben, még kérdés. Akinek bejön a japán terepjáró, nézzzen szét a Nissannál, vagy vegyen régi RAV-ot, de gyorsan, mert a jövevény nem leverni, hanem megemelni fogja a kifutó modell vételárát.