

Provem el Toyota Rav4: L'evolució de l'espècie

El SUV Híbrid de Toyota estrena, nova plataforma, nou disseny i noves solucions tecnològiques



Canvi d'imatge radical per a la cinquena generació del RAV4 | F.Boada

El més que comencem a lluir de cabells blancs recordem encara quan el 1994 Toyota va llençar al mercat un model força atractiu i innovador en el concepte a qui llavors varen anomenar el Gti dels SUVs. Era el Rav4, acrònim de 'Recreational Active Vehicle with 4 Wheel Drive' amb tot just 3,69 metres de longitud (més curt que els automòbils actuals del segment B), una lleugera carrosseria monocasc i un, llavors, potent motor de gasolina 2,0 de 129 CV. Per posar-ho en context, un Golf Gti MkIII 8v de l'època en tenia 115.

Passats vint-i-sis anys, el Rav4 de cinquena generació que ara tenim al mercat no s'assembla en res, que no sigui el nom a aquell petit Suv esportiu original. Amb el pas el temps, generació rere generació, el Rav4 ha anat perdent aquest esperit original i s'ha anat convertint en el que és avui dia: un crossover còmode, amb el que viatjar confortablement i de manera sostenible en família.

Des del llançament del Prius l'any 1997 Toyota n'ha fet bandera de la propulsió híbrida dels seus vehicles, i que un SUV que ha crescut fins al 4,6 metres de longitud i pesa més de 1.600 quilos, homologui un consum mitjà de gasolina de 5,6 l / 100 km és significatiu. Una dada de consum que demostra l'efectivitat del sistema de propulsió híbrida que en el cas concret del Toyota RAV4, equipa un motor híbrid de 2.500 cc que entrega una potència màxima de 218 Cv.



Línies més agosarades i dinàmiques en el nou RAV4 Foto: F.Boada

Malgrat que pugui semblar una xifra de potència prou elevada, el RAV4 és un cotxe pensat per conduir amb tranquil·litat, amb una gran sensació de confort. El RAV4 és molt suau, i agraeix molt més anar amb el mode de conducció Eco que l'Sport. No és que si el colles no corri, evidentment un motor 2.500 és capaç de respondre amb energia i més ajudat pel parell instantani que aporta el motor elèctric. Però llavors es torna massa sorollós, el canvi de tipus variador continu no ajuda i els consums es disparen als propis d'un motor benzina de gran cilindrada muntat en un SUV de quasi 1.700 kilos, o sigui veuràs xifres de consum properes als 10 litres als 100 km.

Ara bé, si decideixes ser fidel al seu tarannà, per algun motiu t'has decidit per un Híbrid no?, és fàcil mantenir-se en mitjanes del voltant de 6 litres / 100 km en recorregut urbà i extraurbà, i en un viatge llarg per carretera no necessitem molt més de 7,5 L / 100 km. Per un Suv d'aquest volum i pes no està malament, ara bé, SUV un dièsel, ara infamats, d'equivalent pes i potencia continua consumint bastant menys.

La bateria del RAV4 és de només 1,6 kWh, per tant en mode EV, és a dir 100% elèctric podràs recórrer poc més de 2 quilòmetres. El motor elèctric funciona en el cas del RAV4, i en tots els Toyota, com un assistent del motor tèrmic per ajudar-lo en els seus esforços i tractar de reduir els consums. Cosa que com hem vist no sempre aconseguim.



La imatge posterior també està completament redissenyada Foto: F.Boada

Dins del RAV4 trobem un espai força ampli on tots els passatgers compten amb un espai destacat. A les places del darrere, el reservat per a les cames és enorme, però és que el del cap és exagerat. El maleter està molt ben resolt, amb una capacitat de 580 litres, i per la seva boca de càrrega, que és àmplia i amb una vora baixa.

La qualitat percebuda en la construcció i la tria dels materials presents a l'interior del RAV4 li atorguen al Toyota una imatge moderna, atractiva i de qualitat, la veritat és que admet poques crítiques. El conductor disposa d'una instrumentació clara, amb un quadre que combina la informació analògica amb la digital.

El disseny general de la instrumentació és el típic de Toyota pel que fa a grafies i colors. Però en el nou tot camí s'ha optat per un quadre d'instruments parcialment digital al recórrer a una pantalla TFT a color de 7 polzades on es concentren la major part de funcionalitats. Proporciona una qualitat d'imatge correcta i compta amb uns pràctics botons físics en els laterals com accessos directes a les funcions bàsiques.



L'interior del Rav4 és modern, de qualitat i ampli Foto: F.Boada

L'equipament d'aquest Toyota resulta abundant des de les versions d'accés, comptant amb volant multifunció en cuir napa, climatitzador bizona, fre de mà elèctric, càmera del darrere i un ja imprescindible carregador sense fils pel telèfon intel·ligent.

Entre les novetats de l'equipament de seguretat destaca la inclusió d'un sistema de seguretat precol·lisió amb detecció nocturna de vianants i detecció de ciclistes.

És una de les mesures del paquet Toyota Safety Sense de sèrie en totes les versions i que també inclou control de creuer intel·ligent, l'avisador de canvi involuntari de carril amb assistència a la direcció, el sistema de manteniment de trajectòria (LTA), el reconeixement de senyals de trànsit i el control de llums intel·ligent (AHB).

No s'inclouen dins d'aquest paquet el monitor d'angle mort (BSM) o l'alerta de trànsit del darrere (RTCA), funcionalitats atresorades en exclusiva per al límit de gamma Luxury i que la resta de variants no poden tenir ni a opció.

També queden reservades a les versions superiors característiques com els seients calefactats i ventilats amb regulacions elèctriques, un sistema de càmeres 360º, fins a cinc preses USB i un sistema d'àudio premium JBL.

De manera opcional per 850 euros pot afegir-se un sistema de navegació. El Navegador Go resulta decebedor perquè la interfície és poc intuïtiu, té un disseny antiquat, l'esquema no aprofita tota la pantalla (es veu petit) i a voltes les indicacions són poc clares. Sens dubte, aquest element és un aspecte notòriament millorable.



580 Litres de maletes per encabir-hi tot l'equipatge de la família Foto: F.Boada

Ja us hem avançat a l'inici de l'article que malgrat que la xifra de potència anuncia i el seu disseny exterior esmolat i cridaner, el Toyota RAV4 està pensat per a gaudir de la conducció suau i per viatjar en família de forma serena. El comportament busca el confort, amb moviments de carrosseria suaus.

Tot i així es nota que Toyota ha realitzat un gran treball per millorar la faceta dinàmica del RAV4 i surten a la llum els avantatges de la plataforma TNGA de Toyota. Aquesta base redueix el centre de gravetat en 15 mm i es nota al volant perquè es percep un gran aplom, sempre amb un comportament noble.

L'agilitat en carreteres revirades en canvi no és el seu fort. La barreja d'una suspensió confortable i d'uns bons perfils de pneumàtic el condicionen massa si decideixes anar lleuger per corbes, però ofereixen una conducció molt còmoda en autovia i carretera.

També és còmode en ciutat o en poblacions plenes de guals, tant per la seva acceleració sense canvis, com per suspensió. A més, els pneumàtics de 225/60 R18, tenen prou perfil per despreocupar-se dels sots, de les vorades normals o per sortir de l'asfalt sense danyar les boniques llandes de 18 polzades.

Amb una imatge moderna, una habitabilitat i capacitat de càrrega magnífiques, bons acabats i un confort de marxa excel·lent, el nou RAV4 Hybrid 2019 convida a fer viatges llargs sempre que anem a ritmes suaus. A més, amb el plus de gastar i contaminar poc en

ciutat, si anem amb compte, gràcies a la seva motorització híbrida. I a més comptem a amb l'etiqueta ECO de la DGT que sempre és un plus tal com s'estan posant les coses.