



Rav4 2.2 D-4D bvm6 - VIP - 136cv



Né il y a treize ans, le Rav4 (Recreational Active Vehicle with 4 wheel-drive) inventait le SUV sur une structure monocoque à quatre roues indépendantes, une transmission intégrale et l'impatte sur le réducteur de boîte. Copié, le Rav4 l'a été assurément ! Aujourd'hui, l'ensemble de ces véhicules ludiques représente une part importante des ventes grâce à la position élevée de conduite, l'espace intérieur appréciable combiné à la polyvalence d'utilisation en ville, sur autoroute et en hors-pistes. Le Rav4, au fil de ses évolutions a su garder l'attrait qui confirme sa situation de leader. La troisième génération actuellement dans les catalogues a pris de l'embonpoint et se décline exclusivement en cinq portes.

Le Rav4 conservera certains de ses défauts de jeunesse tels que des manettes qui datent (le cruise-control pourtant redoutablement efficace, l'allume-cigare anachronique dans le tableau de bord) ou encore l'ouverture du portail arrière, latéralement vers le trottoir. Espérons que cette situation soit compensée dans la prochaine mouture par une lunette ouvrante. Par contre, d'autres ont été corrigés avec bonheur : les instruments de bord sont parfaitement lisibles et les reflets dans les rétroviseurs ont disparu grâce à l'utilisation d'un plastique antiréfléchissant pour les ouïes de ventilation. Le choix des matériaux mis en œuvre et les assemblages élèvent notablement la qualité perçue et conduisent le Rav4 dans la cour des grands.

L'augmentation de l'empattement profite surtout aux genoux des passagers installés à l'arrière dont l'assise des sièges peut coulisser sur seize centimètres et demi. La largeur plus importante confirme le confort pour les épaules. Le volume de chargement reste imposant quand cinq adultes ont pris place à bord. Sinon, la banquette 40/60 dispose du système Easy Flat et elle se rangent, par partie, avec une facilité déconcertante, créant ainsi un plancher horizontal. Le Cx diminue en même temps qu'augmente la surface frontale, ce qui ne fait rien gagner en matière de consommation.

Le moteur 2.2 D-4D qui équipait le modèle testé offre un couple de plus de trois cents newtons-mètres pour une puissance de cent kilowatts. Couplé à une boîte manuelle à six rapports correctement étagés, il permet au Rav4 de

se mettre à niveau par rapport à la concurrence. Toyota propose en plus le 2.2 D-CAT de 177 cv qui se positionne en leader de nouvelles technologies de diesel propre. Le Rav4 testé démontre une sobriété étonnante et des reprises suffisantes compte tenu du poids du véhicule. Les puristes pourraient regretter la sonorité décevante des quatre cylindres lors des accélérations !

En matière de tenue de route, un équilibre rarement égalé dans le monde des 4x4 entre le châssis, les liaisons au sol, les amortissements et la transmission sur les quatre roues rend la voiture judicieusement stable quelle que soit la météo. La gestion électronique fait varier le couple entre les essieux avant (entre 100 et 55 %) et arrière (entre 0 et 45 %) avec finesse et rapidité. La tranquillité d'esprit au volant est assurée également lorsqu'on adopte une conduite dynamique, fut-ce sur des itinéraires montagneux...

Évidemment, le Rav4 est plus à son affaire sur le bitume qu'en tout chemin. D'ailleurs, les possibilités de pratiquer les sous-bois non viabilisés se réduisent de mois en mois. La largeur de la carrosserie, la faible garde au sol et les angles d'attaque et de fuite rappellent plus la berline que l'engin de chantier. Pourtant, tracter une remorque de moins de deux tonnes, comme celle embarquant des chevaux sera une tâche aisée pour le Rav4. Dans les conditions boueuses ou d'adhérence précaire, le verrouillage de transmission sur les deux essieux sera assuré jusqu'à quarante kilomètres à l'heure, pour se sortir d'une situation délicate par exemple.

Une remarque générale court sur les tarifs élevés pratiqués par Toyota. Il importe cependant de prendre en considération que votre achat est garanti et assisté gratuitement pendant cinq ans. La légendaire fiabilité de la marque japonaise se reconnaît également au nombre de véhicules de plus de dix ans qui roulent encore sur nos routes. Le niveau d'équipements proposés dans la finition VIP est exemplaire. Notons que le GPS fourni par Toyota reste l'un des meilleurs sur le marché. Il vous faudra cependant passer quelques minutes pour alimenter les mémoires d'adresses. La quasi-totalité des fonctions est inhibée quand les roues tournent pour permettre au conducteur de concentrer toute son attention sur la circulation.

SUV

| | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Prix du modèle testé : | 33.840 euros |
| Autonomie : | 60 litres = 830 km |
| Émission de CO ₂ du test : | 189 gr/km |
| Couple maxi : | 310 Nm à 2.000 tr/min |
| Puissance maxi à : | 3.600 tr/min |
| Poids : | 1.660 kg |
| Puissance/Poids : | 60,24 kW/t |
| Émissions théoriques d'échappement : | |
| CO ₂ : | 173 gr/km |
| CO : | 0,160 gr/km |
| NO _x : | 0,220 gr/km |
| HC + NO _x : | 0,230 gr/km |
| Particules : | 0,016 gr/km |

