

Fahrbericht Toyota RAV4 2.2 D-D4 Executive: Jetzt klappt's richtig

Von Jens Riedel

Toyota reklamiert für sich, mit dem RAV4 das Segment der Kompakt-SUV geschaffen zu haben. Zwar stand die Baureihe in der dritten Generation zuletzt immer noch mit der Summe ihrer Eigenschaften recht gut da, aber dass die Zeit reif für eine Neuauflage gewesen ist, war nicht zu übersehen. Seit Frühjahr präsentiert sich der RAV4 nun komplett neu und hat in allen wichtigen Belangen zugelegt.

Der RAV4 orientiert sich jetzt stärker am aktuellen Markenauftritt mit scharf geschnitten Designlinien. Das führt beim oben schmal zulaufenden Heck zu einer Schulterlinie über den hinteren Kotflügeln auf der sich gut und gerne am Ende ein Sektglas auf den Rückleuchten abstellen lässt. Für eine robustere Optik sorgen schwarze Kunststoffverkleidungen, die sich an der Frontschürze, an den Radkästen und den Seitenschwellern finden.

Das großzügige Platzangebot ist eine der Stärken der vierten RAV4-Generation und hebt das Auto fast schon eine Fahrzeugstufe höher. Gegenüber dem Vorgänger wuchs die Länge um stolze 20,5 Zentimeter, der Radstand legte um zehn Zentimeter zu. Das spüren nicht zuletzt die Fondpassagiere deutlich, die sich weder über mangelnde (klassenbeste) Knie- noch geringe Kopffreiheit beklagen können. Beide Werte dürfen als üppig bezeichnet werden, und das, obwohl die Neuauflage zweieinhalb Zentimeter flacher als der Vorgänger ausfällt. Dafür gab es in der Breite noch einen Zuschlag von drei Zentimetern. Bei so viel Raum kapituliert der Flaschenhalter in der Mittelkonsole selbst vor einer 1,5-Liter-Flasche nicht. Der Größengewinn schlägt sich auch im Kofferraum nieder, dessen Volumen auf fast 550 Liter gewachsen ist. Das Unterflurstaufach ist nun doppelt so groß wie vorher. Ob sich Toyota da noch die Option auf eine dritte Sitzreihe offenhält?

Die Rücksitzlehnen lassen sich mit einem einfachen Handgriff umlegen. Trotz sich

automatisch absenkender Sitzfläche steigt die Ladefläche leicht an. Dafür gibt es aber eine Ladelänge von gut 1,85 Meter. Lobenswert ist das höchst variable Gepäcknetz, das verschiedene Arretier- und damit Funktions- und Gestaltungsmöglichkeiten bietet.

Verschwunden ist mit der neuen Modellgeneration endlich auch die rechts angeschlagene und seitlich zu öffnende Hecktür. Sie klappt nun endlich richtig nach oben auf. In der Topausstattung geht es dabei elektrisch zu. Der Öffnungswinkel lässt sich zwar in der Höhe beschränken, die Klappe hat aber keinen Sensor für den automatischen Stopp des Schließvorgangs im Fall eines Hindernisses, etwa einer Person, die sich darunter aufhält. Mit dem neuen Kofferraumzugang ist auch das außen angebrachte Reserverad verschwunden. Toyota nennt aerodynamische und ästhetische Gründe

Innen strahlt die Modellreihe nun deutlich mehr Wertigkeit aus. Mit Chromapplikationen wird ebenso wenig gegeizt wie mit Kunstleder (nicht Basisversion). In Kombination mit den blau hinterleuchteten Instrumenten sorgt das Interieur so für eine angenehme Atmosphäre, die auch auf längeren Reisen dem Auge noch schmeichelt. Der Monitor für das optionale „Toyota Touch & Go“-System und auch die Schalter für die Klimaanlage sind erfreulich hoch platziert.

Der 110 kW / 150 PS starke Motor zieht dieseltypisch ab 1500 Umdrehungen mit Nachdruck hoch und legt ab 2000 Touren noch eine Schippe nach. Die Schaltung arbeitet präzise, der Hebel ist gut platziert und muss nur kurze Wege zurücklegen, ohne dass die Ablagemöglichkeiten darunter leiden. Der sechste Gang ist relativ lang übersetzt und sollte erst jenseits der 80 km/h eingesetzt werden, wenn im fünften Gang gerade erst 1500 U/min anliegen. Auch bei Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn weist der RAV4 ein tadelloses Fahrverhalten auf. Das Geräuschniveau des ansonsten gut gedämmten SUV nimmt ab 150 km/h vor allem an der A-Säule merklich zu. Auf der Landstraße fällt zudem die relativ starke Seitenneigung auf. Die bekommt der Fahrer aber auch gerade deshalb zu spüren, weil sich RAV4 erstaunlich dynamisch zeigt. Zum einen unterstützt die elektrische Servolenkung den Fahrer, zum anderen wird im Fahrmodus Sport bei Kurvenfahrt mehr Drehmoment an die Hinterachse geschickt, während beim Bremsen wiederum der Hinterachsantrieb abgeschaltet wird. Schlechte Wegstrecken bügelt der RAV4 angenehm glatt.

Auf Wunsch sind Fernlicht- und Spurhalteassistent sowie Toter-Winkel-Warner erhältlich (ausstattungsabhängig). Vermisst haben wir allerdings bei einem Hersteller, der stolz auf seinen niedrigen CO₂-Flottenausstoß und seine Hybridmodelle ist, eine Stopp-Start-Automatik. So bleibt es bei einem Normverbrauch von 5,6 Litern im realen Alltag bei

Durchschnittswerten von 6,7 bis 7,4 Litern. Damit kann man angesichts der gebotenen Leistung und dem üppigen Raumangebot sowie der hohen Zuladung gut leben.
(ampnet/jri)

Daten Toyota RAV4 2.2 D-4D

Länge x Breite x Höhe (m): 4,57 x 1,85 x 1,66

Motor (Euro 5): Reihen-Vierzylinder, Turbodiesel, 2231 ccm

Leistung: 91 kW / 124 PS bei 3600 U/Min

Max. Drehmoment: 340 Nm zwischen 2000 - 2800 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 5,6 Liter Diesel

CO₂-Emissionen: 147 g/km

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 9,6 Sek.

Leergewicht / Zuladung: min. 1605 kg / max. 615 kg

Kofferraumvolumen: 547 - 1746 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Bereifung: 225/65 R17 H

Basispreis: 31 850 Euro