
Fahrbericht Toyota RAV4 GR Sport: Dunkler Glanz für den Bestseller

Von Jens Meiners, cen

Wo früher mal Golf und Käfer standen, dort steht jetzt ein SUV aus Japan: Weit oben auf der Liste der Bestseller. Fast 13 Millionen Stück hat Toyota seit 1994 verkauft; ursprünglich trat der RAV4 als jugendliches Fun-SUV an, ist aber längst zum geräumigen Familien-SUV mutiert. Im Jahr 2021 war er das meistverkaufte Autos der Welt. Die neuen GR-Sport-Versionen sollen jetzt eine Verbindung zu den Motorsport-Aktivitäten der Marke ziehen, die unter der Bezeichnung „Gazoo Racing“ durchgeführt werden.

Die Modifikationen erstrecken sich allerdings nicht auf den Antrieb. Der RAV4 GR Sport wird mit zwei bereits bekannten Motorisierungen angeboten: Als Vollhybrid mit einer Systemleistung von 222 PS (163 kW) – und als Plug-in-Hybrid mit größerer Batterie, stärkerem E-Antrieb und einer Systemleistung von 306 PS (225 kW). Mit letzterem können bis zu 75 Kilometer zurückgelegt werden, ohne dass der effiziente und saubere 2,5-Liter-Vierzylinder angeworfen werden muss; die Energie holt sich der PHEV dann aus dem (mehr oder weniger sauberen) Stromnetz.

Trotz des Mehrgewichts von 115 Kilogramm profitiert die Beschleunigung stark von der Plug-in-Hybridisierung: Während der Spurt von 0 auf 100 km/h beim Hybrid 8,1 Sekunden dauert, sinkt der Wert beim Plug-in-Hybrid auf glatte 6 Sekunden. In der Praxis finden wir den Unterschied allerdings nicht so bedeutend wie auf dem Papier: Der Plug-in-Hybrid schießt zwar förmlich nach vorne, aber auch der reguläre Hybrid reagiert spontan auf Gaspedalbewegungen, und für einen flotten Familien-SUV ist die Leistung auch hier mehr als ausreichend.

Ohnehin regeln beide Varianten bei bescheidenen 180 km/h ab. Sportlichen Klang sollte ebenfalls man nicht erwarten; der Antrieb hält sich akustisch vornehm zurück. Die Kraftübertragung übernimmt ein stufenloses Getriebe; beide Varianten haben Allradantrieb, den Frontantrieb gibt es im sportlichen Topmodell GR Sport nicht.

Je nach Nutzungsprofil weicht der Verbrauch beider Modelle deutlich voneinander ab: Ist der Hybrid mit realistischen 5,6 Litern pro 100 Kilometer zertifiziert, so verbraucht der Plug-in-Hybrid nach WLTP-Norm lediglich 1 Liter pro 100 Kilometer. Das gilt aber natürlich nur dann, wenn die Strecke kurz ist und die Batterie entsprechend aufgeladen. Wer sich auf längere Fahrt begibt oder mit Bleifuß unterwegs ist, muss sich auf höhere Verbräuche einstellen, die sogar oberhalb des Einstiegs-Hybrid liegen können.

Sparsam sind jedenfalls beide Versionen, und Toyota beweist mit ihnen, dass man auch mit dem Ottomotor Verbräuche erreichen kann, für die man eigentlich einen Diesel benötigt. Dass die Toyota-Modelle in Kundenbefragungen und Zuverlässigkeitsstatistiken regelmäßig Spitzenwerte erreichen, belegt den extrem hohen Reifegrad, den der japanische Hersteller bei der hochkomplexen Hybrid-Technologie erreicht hat.

Der über die Modellgenerationen hinweg kräftig gewachsene RAV4 profiliert sich heute als echtes Familien-Mobil, ungemein praktisch und geräumig und mit vielen sinnvollen Details ausgestattet. Obwohl die GR-Sport-Modelle über eine etwas straffere Fahrwerksabstimmung und 19-Zoll-Räder verfügen, die übrigens mit einem neuartigen „Linienschnittverfahren“ hergestellt werden, darf man das Fahrverhalten getrost als komfortbetont und narrensicher bezeichnen.

Sportlich ist beim RAV4 GR Sport vor allem der optische Auftritt: Das kantig-moderne Design des RAV4 wird hier mit schwarzen Akzenten und eigenständigem Kühlergrill akzentuiert, innen dominiert ebenfalls die Farbe schwarz. Die Sitze sind mit Mikrofaserstoff bezogen, während der Lenkradkranz aus weichem Echtleder ist. Das ganze wirkt edel, sportlich und hochwertig.

Das Kofferraumvolumen lässt sich problemlos von 580 auf 1690 Liter erweitern, und auch der Gepäckraum des Plug-in-Hybrid mit seiner größeren Batterie ist mit 490 bzw. 1604 Litern großzügig dimensioniert.

Billig ist der Toyota RAV4 GR Sport übrigens nicht: Die Hybrid-Version kostet 57.690 Euro, für den (steuerbegünstigten) Plug-in-Hybrid müssen sogar stolze 67.990 Euro den Besitzer wechseln. Mit Frontantrieb und einfacherer Ausstattung gibt es den RAV4 allerdings schon ab 43.790 Euro.

Schade finden wir, dass es keinen wirklich scharfen RAV4 gibt, der es beispielsweise mit einem VW Tiguan R aufnehmen könnte; zwischenzeitlich gab es die Baureihe auf einigen Märkten sogar mit V6-Motor. Doch Toyota kennt die Bedürfnisse der Kunden vielleicht besser als jeder andere Hersteller. Sonst würde der RAV4 die Konkurrenz in den Statistiken nicht derart abhängen. (cen/Jens Meiners)

Daten Toyota RAV4 GR Sport

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 1,86 x 1,69

Radstand (m): 2,69

Antrieb: 2,4-Liter-Reihen-Vierzylinder, Vollhybrid, Allradantrieb

Leistung: 163 kW / 222 PS

Max. Drehmoment:

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 s

Durchschnittsverbrauch: 5,6 l/100 km

CO₂-Emissionen: 128 g/km

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1795 kg / max. 390 kg

Preis: 57.690 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota RAV4 GR Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
