
Fahrbericht Toyota RAV4 Hybrid: Nicht per se ein Sparer

Von Jens Riedel, cen

Er ist ein Dauerbrenner im Toyota-Programm, dennoch bekam er als letztes Volumenmodell den Hybridantrieb spendiert, auf den sich die Marke als Pioniertat gerne beruft. Die Rede ist vom RAV4. Für das 1995 vorgestellte Recreational Active Vehicle 4-Wheel Drive – kurz RAV4 – erhebt Toyota Anspruch auf eine weitere Vorreiterrolle, die des ersten Kompakt-SUV. Doch zurück zur Gegegnwart.

In seiner jetzigen Grundform ist der Toyota RAV4 hierzulande seit 2013 auf dem Markt, doch erst mit der Modellpflege vor zwei Jahren zog der Elektromotor mit ins Auto ein. Er steht in Verbindung mit dem 2,5-Liter-Benziner für eine Systemleistung von 197 PS (145 kW). Das Zusammenspiel beider Antriebsaggregate erlaubt beim Normverbrauch einen Wert von 4,9 Litern je 100 Kilometer, was CO₂-Emissionen von 115 Gramm je Kilometer entspricht. Und was wird in der Praxis aus dem Papierwert?

Gestartet wird immer elektrisch. In der Instrumentenanzeige signalisiert ein aufleuchtendes „Ready“, dass es los gehen kann. Zusätzlich wird im Fahrbetrieb noch eine Fahrzeugsilhouette mit den Buchstaben „EV“ angezeigt. Hybrid-typisch ersetzt ein Powermeter mit den Bereichen „Charge“, „Eco“ und „Power“ den Drehzahlmesser und natürlich lässt sich im RAV4 der Energiefluss im Display des Bordcomputers anzeigen. Warum sich in einem Fahrzeug dieser (Antriebs-)Art, neben dem Fahrprogramm „Eco“ für etwas zurückhaltendere Leistungsentfaltung noch ein „Sport“-Modus befinden muss, bleibt uns allerdings ein Rätsel. Wer sich in der Kompaktklasse einen Hybrid kauft, der tut dies wohl kaum wegen der Portion Extrapower beim Beschleunigen, sondern um zu sparen. Zu allem Überfluss fallen die „S“-Äußerungen des RAV4 gegenüber dem Normalmodus recht bescheiden aus. Dank der zusätzlichen 270 Newtonmeter Drehmoment des Elektromotors schafft der RAV4 Hybrid den Sprint von null auf 100 km/h in flotten 8,3 Sekunden. In Sachen Topspeed geht es allerdings zurückhaltender zu. 180 km/h sind hier angegeben.

Die Rekuperation des Toyota-Systems ist nicht sonderlich stark ausgeprägt, aber offensichtlich effektiv. Es erstaunt immer wieder, wie oft und wie lange zumindest in der Stadt, das Auto zwischendurch kurzfristig wieder rein elektrisch unterwegs ist. Aber eben auch nur hier kann das Hybridsystem seine Vorzüge ausspielen. Bei Fahrten mit höherem Autobahnanteil kamen wir auf durchschnittlich 9,2 Liter. Den Sparwillen des RAV4 Hybrid bremst hier vor allem sein SUV-Auftritt mit schlechtem cw-Wert und bis zu knapp 1,8 Tonnen Leergewicht. Wer also viel und weit unterwegs ist, der ist – aller augenblicklichen Diskussion zum Trotz – mit dem RAV4-Diesel immer noch weit besser bedient, denn ein Hybrid ist und bleibt nun einmal nicht per se ein Sparer.

Das CVT-Getriebe gehört zu den etwas angenehmeren Vertretern seiner Art. Zwar werden auch hier stärkere Beschleunigungen von mächtigem Getöse begleitet, aber der berühmte Gummiband-Effekt hält sich in Grenzen. Der Motor setzt die Gasbefehle ohne größere Verzögerungen und konstant in Vortrieb um. Wer es nicht übertreibt – und das sollte man bei einem Hybrid für den Alltag ohnehin nicht –, der hat bezüglich der Motor-Getriebe-Kombination jedenfalls keinen Grund zur Klage. Das kennen wir auch anders – auch von Toyota.

Das Auto federt recht komfortabel und ist angenehm gedämpft, so dass Querfugen gut glattgebügelt werden. Die Lenkung reagiert angenehm rasch aus der Mittellage heraus und bietet ausreichend gute Rückmeldung. Der Wendekreis überzeugt ebenfalls. Die Sitze sind bequem und mit genug Seitenhalt ausgestattet. Die Fondpassagiere bekommen

ordentlich Beinfreiheit und Sitze mit viel Oberschenkelauflege geboten. Das Kofferraumangebot kann sich sehen lassen, auch wenn sich über der Hinterachse eine kleine Stufe wegen des Akkus erhebt und der Hybrid auf rund 45 Liter Volumen für das Gepäck verzichten muss.

Das Cockpit des RAV4 weiß zu gefallen. Durch das dreieckig nach vorn stehende und schmale Dashboard herrscht ein großzügiges Raumgefühl. Die Bedieneinheiten für das Infotainment und die Klimaanlage sind erfreulich hoch platziert. Die Tasten im Lenkradkranz sind groß gestaltet und übersichtlich angeordnet, da der Tempomat an einem zusätzlichen Stockhebel hängt. Seit der Modellpflege vor zwei Jahren verfügt der RAV4 über das Toyota-Safety-Sense-System, das unter anderem einen aktiven Spurhalteassistenten, einen Auffahrwarner mit automatischer Notbremsfunktion, Toter-Winkel-Warner, Rückfahrassistent und Verkehrszeichenerkennung umfasst.

Der RAV4 Hybrid ist mit seiner Länge von über 4,60 Metern nicht das kleinste unter den kompakten SUV. Das schlägt sich trotz der Zusatztechnik in überdurchschnittlichem Raumangebot nieder. Wer Platz im Auto sucht, ist hier also richtig. Wenn es um den Spareffekt beim Fahren geht, willt die Anschaffung aber gut überlegt sein. Die dürfte Großstadtbewohnern weitaus leichter fallen als Vielfahrern. Zumindest Toyota hat nichts verkehrt gemacht: Gut 85 Prozent aller RAV4-Käufer nehmen den Hybrid. Den gibt es übrigens mit zweitem E-Motor an der Hinterachse auch als Allradausführung und mit 1650 Kilogramm Anhängelast – das ist für einen Hybrid ein extrem guter Wert.
(ampnet/jri)

Daten Toyota RAV4 Hybrid 2WD

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,61 x 1,85 x 1,66
Radstand (m): 2,66
Motor: R4-Benziner, 2494 ccm, VVT-i, Atkinson-Zyklus, Direkteinspritzung
Leistung: 114 kW / 155 PS bei 5700 U/min
Max. Drehmoment: 206 Nm von 4200–4400 U/min
Leistung E-Motor: 105 / 143 PS
Max. Drehmoment: 270 Nm
Batterie: 204 Zellen, Nickel-Metallhydrid
Systemleistung: 145 kW / 197 PS
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,9 Liter
CO₂-Emissionen: 115 g/km (Euro 6)
Kofferraumvolumen: 501–1633 Liter
Bodenfreiheit (min.): 17,7 cm
Böschungswinkel: 19 Grad (v.) / 22 Grad(h)
Max. Anhängelast: 800 kg
Wendekreis: 11,2 m
Bereifung: 225/65 R17
cw-Wert: 0,34–0,36
Basispreis: 33 790 Euro
Testwagenpreis: 39 790 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



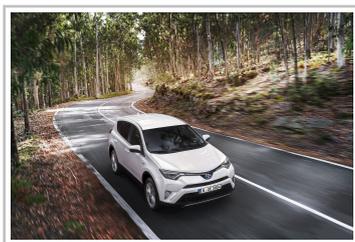
Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



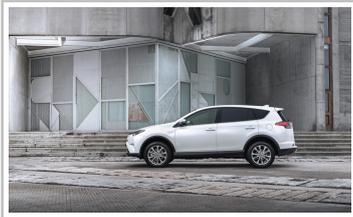
Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



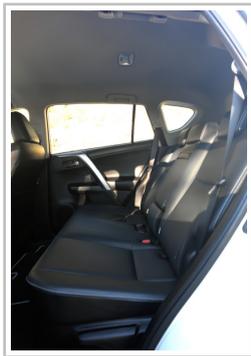
Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
