
Vorstellung Toyota RAV4: SUV-Pionier zum Sonderpreis

Von Frank Wald

Er ist der Pionier im Kompakt-SUV-Segment und feiert nun mit der fünften Generation sein 25-jähriges Jubiläum. Die Rede ist vom Toyota RAV4, der seit 1994 knapp neun Millionen mal verkauft wurde, davon allein zwei Millionen Exemplare in Europa. Und er fährt, noch immer als einziger in seinem Segment, mit einem Hybridantrieb – für den sich im vergangenen Jahr knapp 85 Prozent aller Kunden entschieden. Kaum verwunderlich also, dass in der Neuauflage, die am 26. Januar zum Händler rollt, die Kombination aus Benzin- und Elektromotor noch mal verstärkt wurde. Dazu kommen mehr Platz, Komfort und serienmäßige Sicherheit sowie weitere Technik-Gimmicks. Und das alles auch noch 800 Euro günstiger als bisher.

Vor allem aber sieht der RAV4 jetzt wieder aus wie ein echter SUV. Neben der um 15 Millimeter erhöhten Bodenfreiheit sowie den Rädern mit größerem Durchmesser tragen dazu vor allem der stattliche Bug mit breiterer Spur und wuchtigem Trapez-Grill bei. Aber auch die serienmäßig flankierenden LED-Scheinwerfer und die messerscharf geschnittenen Kanten und Linien im Blech schaffen einen markanten Auftritt. Letztere prägen auch die Seitenansicht mit der nach hinten ansteigenden Gürtellinie, winkligen Radausschnitten und schwungvollem Knick in der D-Säule. Vor allem mit der Zweifarblackierung (an die zweithöchste Ausstattung gebunden), ähnelt der RAV4 damit sogar etwas dem aktuellen „Car of the Year“ Volvo XC40. Das Heckdesign dagegen erscheint mit den aus der Karosserie ragenden Rückleuchten seltsam unharmonisch.

Dafür lassen sich hinter dessen wahlweise elektrisch und per Fußkick öffnenden Klappe bis zu 580 Liter Gepäck verstauen, immerhin stolze 79 Liter mehr als beim Vorgänger. Maximal gehen sogar 1690 Liter rein. Soviel schafft kaum einer im Segment. Die Fondpassagiere kommen deshalb aber nicht zu kurz. Dank des um drei Zentimeter auf 2,69 Meter gestreckten Radstands gibt es im unverändert 4,60 Meter langen RAV4 Kopf- und Beinfreiheit wie niemals zuvor. Und selbst das um einen Zentimeter abgesenkte Dach drückt niemandem aufs Haupt.

Überhaupt haben die Japaner den Innenraum mächtig aufpoliert. Sowohl Materialien als auch Design und Verarbeitung können sich sehen lassen. Softtouch-Oberflächen in Armaturenbrett und Türverkleidung, homogene Textilien und Farben sowie eine dezente Interieurbeleuchtung machen die grauen Plastikwüsten der Vergangenheit schnell vergessen. Tasten, Schalter und Drehknöpfe fassen sich gut an und sind intuitiv zu bedienen. In den Blick fällt der auf dem Armaturenräger platzierte serienmäßig sieben, wahlweise acht Zoll große Touchscreen des Infotainmentsystems, dessen Navigationssystem allerdings in der Bedienung immer wieder leicht rumzickt.

Ein weiterer Hingucker im Wortsinne ist der digitale Innenspiegel mit Panoramasicht, auf den eine hochauflösende Kamera mit Weitwinkelobjektiv, die hoch in der Heckscheibe sitzt, auf Knopfdruck ein Bild des rückwärtigen Verkehrs projiziert. So lässt sich das Gepäckabteil bis zum Dachkante vollpacken und der Blick nach hinten bleibt trotzdem frei. Und zwar weiter und klarer als der konventionelle Spiegel, der durch einfaches Abklappen ebenso wieder erscheint.

Komplett neu sind auch die Motoren. Ein Diesel wird im neuen RAV4 nicht mehr angeboten. Als einziger konventioneller Antrieb arbeitet jetzt noch ein neuer 2,0-Liter-Benziner mit 175 PS (129 kW), der nach Toyotas Prognose aber nur zehn Prozent am Verkauf ausmachen dürfte. Umso mehr konzentriert sich Toyota auf den Hybridantrieb, den es künftig in zwei Versionen gibt. Nur mit Frontantrieb steigt die Systemleistung von

197 PS (145 kW) auf 218 PS (160 kW). In der Allrad-Variante werden daraus noch einmal vier PS mehr (166 kW), wobei hier statt einer mechanischen Kupplung ein zusätzliche Motor-Generator-Einheit an der Hinterachse zum Einsatz kommt. Je nach Bedarf und Bedingungen kann das Drehmoment damit bis zu 80 Prozent an die Hinterräder umgeleitet werden. Damit meistert der RAV4 rutschige Passagen auf winterlichen Straßen ebenso wie schlammige Untergründe im Gelände.

Was schon nach wenigen Kilometern auffällt, sind Laufruhe und Gelassenheit, mit der das elektrifizierte „Recreational Active Vehicle with 4-Wheel Drive“ (RAV4) durch Stadt und Land gleitet – mal abgesehen von abrupten Kickdown-Beschleunigungen auf der Autobahn oder bei Überholmanövern, wo der Benziner hörbar angestrengt wirkt. Doch bei normaler Fahrweise schnurrt der Japaner still und leise vor sich hin, filtert mit komfortabel gestimmtem Fahrwerk große und kleine Schnitzer aus dem Asphalt und zeigt mit seiner fein dosierten Lenkung ein gutes Feedback.

Das Zusammenspiel von E- und Verbrennungsmotor funktioniert harmonisch, auch dank einer neu abgestimmten stufenlosen Getriebeautomatik. Endlich haben die japanischen Ingenieure das Gaspedal-Kennfeld so eingestellt, das sowohl das nervöse Hin- und Herschalten wie der nervige Gummiband-Effekt beim Beschleunigen weitgehend ausbleibt. Vorausgesetzt, man versucht tatsächlich nicht, in den angegebenen 8,1 Sekunden auf Tempo 100 zu spurten oder die 180 km/h Spitze auszureizen. Dann wird's unangenehm laut und schon gar nichts mit den 4,4 Litern Verbrauch (100 g/km CO₂) nach WLTP-Norm, auf den sich das nach Euro 6d-Temp zertifizierte Aggregat im Schnitt beschränken soll. Die gelten aber ohnehin nur auf dem Papier. Nach knapp 150 verhalten gefahrenen Testkilometern standen 7,8 Liter auf der „Uhr“.

Ein dickes Lob kassiert Toyota für sein serienmäßiges Sicherheitssystem „Safety Sense“, das die Japaner für den RAV4 noch einmal erweitert haben. In der zweiten Generation umfasst das Arsenal an Assistenzsystemen neben Kollisionswarner, der Fußgänger nun auch nachts erkennt, eine adaptive Temporegelung, den Spurwechselwarner mit Gegenlenkfunktion, Verkehrszeichenerkennung und Fernlichtautomatik nun außerdem einen Spurhalteassistenten und eine Stop-&-Go-Funktion für die Geschwindigkeitsregelanlage sowie eine Radfahrererkennung und ein automatisches Notrufsystem.

Das alles gibt es bereits in der ersten von insgesamt sechs möglichen Ausstattungen. Ebenso können sich die Kunden in der Basisversion für 29 990 Euro über Voll-LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen freuen. Die Hybridvarianten liegen 3000 Euro darüber und starten ab 32 990 Euro – 800 Euro weniger als beim Vorgänger. Für die Allradversion des RAV4 Hybrid verlangt Toyota allerdings mindestens 37 990 Euro. (ampnet/fw)

Daten Toyota RAV4 Hybrid AWD-i

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 1,86 x 1,69
Radstand (m): 2,69
Motor: R4-Benziner, 2487 ccm
Elektromotor (Front/Heck): 88 kW / 40 kW
Drehmoment E-Motor: 250 Nm
Systemleistung: 163 kW / 222 PS
Max. Drehmoment: 221 Nm bei 3600– 5200 U/min
Batterie: Nickel-Metallhydrid, 6,5 Ah/12 V
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.
Antriebsart: Allradantrieb
Getriebe: stufenlose Automatikgetriebe

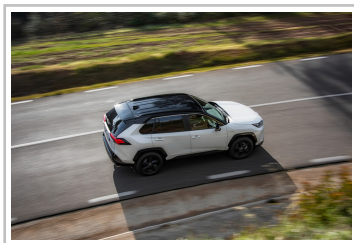
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,4 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 100 g/km (Euro 6d-Temp)
Zul. Gesamtgewicht: 2225 kg
Max. Anhängelast: 1650 kg
Kofferraumvolumen: 580–1690 Liter
Tankvolumen: 55 Liter
Bodenfreiheit: 190 mm
Böschungswinkel vorn: 17,5 Grad
Böschungswinkel hinten: 20,0 Grad
Wendekreis: 11,8 m
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32
Garantie: 3 Jahre
Basispreis: 37 990 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota