
Fahrbericht Toyota RAV4 Hybrid: Ein SUV für das reine Gewissen

Von Walther Wuttke, cen

Stell Dir vor, Du schaffst ein neues automobiles Segment im Automobilmarkt – und Du merkst es nicht. Als Toyota im Jahr 1994 die erste Generation des RAV4 an den Start rollte, standen die drei Buchstaben für „Recreational Active Vehicle“ oder übersetzt „Aktives Freizeit-Fahrzeug“. Damals sprach noch niemand von einem sportlichen Nutzfahrzeug, heute SUV genannt. Nach 25 Jahren und 8,5 Millionen gebauten Exemplaren gehört das aktive Freizeit-Mobil als weltweit meistverkauftes Modell zu den festen Größen der SUV-Familie und spielt nun dank seines Hybridantriebs den Saubermann in diesem Segment.

Die fünfte Modellgeneration rollt mit einem neuen und selbstbewussten Design zu den Kunden. Die markant gezeichnete Silhouette samt der beeindruckenden Frontpartie zeigt die Emotionalisierung der Marke, die Konzernchef Akio Toyoda den Modellen der Marke verschrieben hat. Allenfalls die etwas klein geratenen Räder wirken in den großvolumigen Radkästen etwas verloren. Doch das ist wohl der Preis für die um 15 Millimeter gewachsene Bodenfreiheit.

Der RAV4 Hybrid nutzt die neue TNGA-Konzernplattform, was sich unter anderem in einem deutlich gewachsenen Innenraum bemerkbar macht. Obwohl sich die Außenlänge geringfügig um fünf Millimeter verringerte, wuchs der Radstand gleichzeitig auf 2,69 Meter, was vor allem den Fondpassagieren und dem Gepäckraum zugutekommt. 79 zusätzliche Liter Volumen gegenüber dem Vorgängermodell bedeuten, dass zum Beispiel bei umgeklappter Rücksitzlehne ein Mountainbike eingeladen werden kann, ohne dass die Laufräder demontiert werden müssen.

Außerdem ermöglicht die neue Plattform einen niedrigeren Schwerpunkt, was sich wiederum in angenehme Fahreigenschaften übersetzt. Trotz der hohen Sitzposition fährt sich der Toyota wie eine Limousine. Der RAV4 Hybrid gehört zu den angenehm unaufgeregten Vertretern seiner Gattung und stellt den Menschen hinter dem Lenkrad daher nicht vor Probleme. Und irgendwie sorgt die Hybridtechnik für ein gutes Gewissen. Man fährt zwar einen SUV, schont aber doch die Umwelt, wenn man im Eco-Modus unterwegs ist und bei jedem Verzögern Energie für den elektrischen Antrieb speichert.

Bei Bedarf ist jedoch ein verhalten sportliche Gangart möglich, die man bisher nicht unbedingt mit einem Hybrid-Modell in Verbindung gebracht hat. Dann wechseln die Anzeigen im Kombiinstrument auf rot, und Lenkung wie auch die Gasannahme nehmen einen durchaus dynamischen Charakter an. Die gute Fahrwerkabstimmung liefert zudem einen angenehmen Kompromiss zwischen Federung und Dämpfung, was wiederum die Komfortwerte steigert. Der RAV4 erspart den Insassen weitgehend die Defizite der Infrastruktur.

Der Fahrer blickt auf eine aufgeräumte Instrumentensammlung, und dank der gegenüber dem Vorgängermodell verbesserten Übersichtlichkeit lässt sich der RAV4 gut manövrieren. Hilfreich ist dabei zudem die Rückfahrkamera. Im Gelände setzen allerdings die weit nach unten gezogenen Stoßfänger dem Aktionsradius Grenzen. Die „Trail-Funktion“ unterstützt den Fahrer dabei auf anspruchsvollen Geländepassagen und liefert passenden Grip.

Als Antrieb wählten die Toyota-Entwickler die Kombination aus einem 2,5-Vierzylinder und

einem Elektromotor, was sich in eine Systemleistung von 220 PS (163 kW) übersetzt. So ausgerüstet vergehen zwischen Null und 100 km/h gerade 8,1 Sekunden, und die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt. Der Tacho zeigt dann 190 km/h an. Toyota verspricht für den RAV 4 Hybrid einen Verbrauch von 4,4 Litern auf 100 Kilometer. Tatsächlich sind es rund sechs Liter, vor allem, wenn man den Sportmodus in Anspruch nimmt, wenn es mal etwas dynamischer sein darf.

Insgesamt stehen dem Fahrer drei Fahreinstellungen – „normal“, „eco“ und „Sport“ zur Verfügung. Dabei zeigt der Hybridantrieb eine erfreuliche Entwicklung. Das lästige Aufheulen und die „Hybrid-Gedenkminute“ beim Beschleunigen sind verschwunden. Stattdessen übersetzt der Motor den Befehl zum Beschleunigen ohne akustische Rückmeldung deutlich zügiger und akustisch dezenter als bisher. Außerdem tritt der Elektroantrieb wesentlich häufiger in Aktion, sodass Stadtfahrten bei entsprechend zurückhaltenden Kontakt zum Gaspedal weitgehend elektrisch und damit lokal emissionsfrei absolviert werden. Als Energiespeicher verwendet Toyota unverdrossen noch immer die bewährte Nickel-Metallhydridbatterie.

Im neuen RAV4 Hybrid kommt die zweite Generation des Sicherheitssystems Toyota Safety Sense zum Einsatz. Dazu gehören unter anderem das Pre-Collision-System mit Fußgängererkennung, ein adaptiver Tempomat, ein Spurwechselwarner mit Lenkassistent, Verkehrszeichenerkennung und Fernlichterkennung. Die Preisliste für den RAV4 Hybrid beginnt bei 32 990 für die bereits gut ausgestattete Basisversion mit Frontantrieb. (ampnet/ww)

Daten Toyota RAV4 Hybrid 4x4 Style Selection

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 1,85 x 1,68
Radstand (m): 2,69
Motor: R4-Benziner, 2487 ccm, Direkteinspritzung
Elektromotor: 88 kW / 120 PS
Drehmoment: 202 Nm
Batterie: Nickel-Metallhydrid, 6,5 Ah
Systemleistung: 163 kW / 222 PS
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,4 Liter
CO2-Emissionen: 100 g/km (Euro 6d)
Testverbrauch: 6,0 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1650 kg / max. 575 kg
Kofferraumvolumen: 580–1690 Liter
Max. Anhängelast: 1650 kg
Wendekreis: 11,8 m
Basispreis: 32 990 Euro
Testwagenpreis: 46 990 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV 4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota RAV4 Hybrid.

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