



Toyota RAV4 2.5 Hybrid Executive 4x4

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (145 kW / 197 PS)

Toyota hat mit der ersten Generation des RAV4 1994 die Welle der SUVs ins Rollen gebracht. Inzwischen sind die Soft-Offroader bei kaum einem Hersteller mehr wegzudenken. Seit 2013 ist die vierte Generation des Japaners auf dem Markt, die zur Mitte ihres Produktzyklus Ende 2015 die routinemäßige Modellüberarbeitung erfahren hat. Dabei haben die Asiaten dem Mittelklasse-SUV nicht nur neue Schürzen und Scheinwerfer verpasst, auch technisch hat sich einiges getan - vor allem bei der aktiven Sicherheit. Das optionale Safety Sense-Paket umfasst einen Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung, adaptive Geschwindigkeitsregelung, Fernlichtassistenten sowie Verkehrszeichenerkennung. Wie bisher punktet der Toyota mit seinem großzügigen Raumangebot für Passagiere sowie Gepäck. Kurvenrändern liegt ihm nicht, er geht es lieber gemütlich an. Dann weiß auch der erstmals im RAV4 erhältliche Hybridantrieb zu überzeugen. Im ADAC EcoTest ist er mit 6,7 l/100 km allerdings nicht sonderlich sparsam und verpasst knapp ein Vier-Sterne-Ergebnis. Fordert man dem 197 PS leistenden Hybridantrieb, steigt nicht nur der Verbrauch, sondern auch der Lärmpegel stark an. Wer daher viel auf Langstrecken unterwegs ist, greift besser zum neuen Diesel mit 143 PS vom Kooperationspartner BMW. Stattliche 40.490 Euro verlangt Toyota für den RAV4 Hybrid 4x4 in der Executive-Ausführung, der dafür aber auch eine sehr umfangreiche Ausstattung mitbringt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q5, Honda CR-V, Kia Sorento, Volvo XC60.

+ gutes Raumangebot für Passagiere, im Stadtverkehr sehr sparsam, guter Fahrkomfort, sehr umfangreiche Serienausstattung

- als Hybrid kleinerer Kofferraum mit unpraktischer Stufe, träge Fahreigenschaften, unter hoher Last lauter Motor und hoher Verbrauch, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,3

AUTOTEST

3,8

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3

Familie

3,6

Stadtverkehr

2,8

Senioren

2,3

Langstrecke

2,0

Transport

2,9

Fahrspaß

3,0

Preis/Leistung

Stand: Juni 2016
Text: A. Lidl

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen auf den ersten Blick einen recht guten Eindruck, allerdings lassen sich bei genauem Hinsehen störende Details feststellen. So sind die Türrahmen mehrteilig und haben innen unschöne Schweißstellen. Die Spaltmaße sind recht breit und die Anbauteile nicht vollkommen passgenau verbaut. Der Innenraum präsentiert sich auf den ersten Blick ordentlich verarbeitet, allerdings sind die verwendeten Materialien nicht besonders hochwertig. Große Teile des Armaturenbretts und der Türverkleidungen sind hart und dadurch kratzempfindlich. Applikationen in Metall-Optik und Softtouch-Elemente sowie ein Kunstledereinsatz, der sich auf mittlerer Höhe quer über das Armaturenbrett zieht, werben das Interieur optisch auf. Der Motorraum ist teilweise verkleidet, der restliche Unterboden zeigt sich jedoch zerklüftet. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut erreichbaren Hebel im Innenraum entriegelt werden. Kunststoffeinsätze in den Stoßfängern sorgen dafür, dass kleinere Parkrempler keine unschönen Kratzer im Lack hinterlassen. Die Fahrzeugflanken werden nur durch an den Schwellern befestigte Leisten geschützt - diese haben bei fremden Autotüren keine Schutzfunktion.

⊕ Die Türausschnitte sind gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, Einstiegsleisten besitzen sie aber nicht.

⊖ Einen Fehlbetankungsschutz gibt es nicht, sodass der RAV4 mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Die schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten - in dieser Fahrzeugklasse sollten Gasdruckfedern verbaut sein.

2,5

Alltagstauglichkeit

⊕ Bei der Alltagstauglichkeit gibt der RAV4 ein gutes Bild ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich eher nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (56 l) sind Reichweiten bis rund 835 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung beträgt durchschnittliche 466 kg, auf dem Dach dürfen bis zu 85 kg transportiert werden (Dachreling gegen Aufpreis, nicht im TW). Die gebremste Anhängelast liegt bei 1.650 kg, ungebremst dürfen bis zu 750 kg an den Haken genommen werden. Ein Wagnegeber sowie ein Radmutternschlüssel sind serienmäßig an Bord.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord.

2,7

Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der RAV4 zufriedenstellend ab. Die Karosserie lässt sich kaum einsehen und auch nur schwer abschätzen, vor allem das Heck ist unübersichtlich. Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet der Toyota im hinteren Klassenmittelfeld, besonders die breiten Dachsäulen schränken den Blick nach draußen ein. Aufgrund der hohen Front lassen sich vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse durchschnittlich erkennen.



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und die hohe Fensterlinie der Heckscheibe extrem eingeschränkt. Teilversenkbare Kopfstützen helfen hier nur wenig,

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Außenspiegel sind groß und liefern ein gutes Sichtfeld nach hinten, allerdings besitzen sie keinen asphärischen Bereich, wodurch sich der tote Winkel verkleinern ließe. Eine automatische Abblendfunktion ist ebenfalls nicht zu haben. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Die serienmäßige Rückfahrkamera sowie Parksensoren vorn und hinten helfen beim Rangieren. Optional ist zudem auch ein 360-Grad-Kamerasystem erhältlich (im Testwagen). Die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer sorgen nachts für eine sehr gute Ausleuchtung der Fahrbahn, der aufpreispflichtige Fernlichtassistent (im Testwagen) funktioniert zuverlässig. Weitere Lichtfunktionen wie Abbiege- oder Kurvenlicht sind allerdings nicht erhältlich.

⊖ Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug aufgrund der hohen Fensterlinie kaum erkennen. Die Sicht ist im Innenspiegel aufgrund des kleinen Formats nur mäßig.

2,7

Ein-/Ausstieg

Durch die hohe Karosserie muss man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen. Insgesamt gelangt man vorn wie hinten bequem ins Fahrzeug. Im Fond gelingt das Aussteigen jedoch nicht optimal, da der Radlauf recht weit in den Türausschnitt ragt.

⊕ Der RAV4 ist in der Ausstattung Executive mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Ein unbeabsichtigtes Verriegeln des Fahrzeugs ist daher nicht möglich. Sinnvoll: Zugunsten des Diebstahlschutzes lässt sich das System im Menü deaktivieren, wodurch unbefugtes Öffnen und Starten mittels eines simplen Funkverlängerers nicht möglich ist (siehe www.adac.de/keyless). Die Türrastungen sind zufriedenstellend dimensioniert und es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist gering. Nach dem Aussteigen beleuchten die Hauptscheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug (Aktivierung über den Fernlichtschalter).

⊖ Die Türschweller liegen weit oben und große Personen müssen auf den Kopf achten, da dieser leicht am oberen Türausschnitt anstoßen kann.

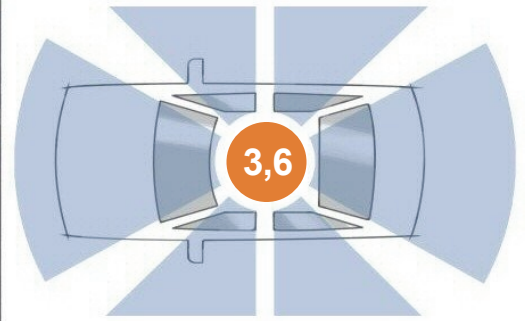
1,9

Kofferraum-Volumen*

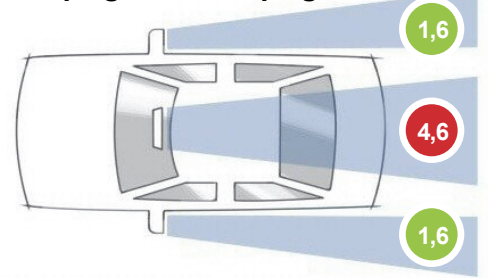
Im Vergleich zum Standard-RAV4 fällt das Kofferraumvolumen bei der Hybrid-Variante kleiner aus. Die zusätzlichen Komponenten für den Hybrid-Antrieb wie etwa die Batterie kosten etwas Stauraum.

⊕ Doch auch beim Hybrid ist das Kofferraumvolumen großzügig. Bis zur Hutablage fasst das Ladeabteil 415 l, baut man diese aus, gehen bis zu 725 l in den Kofferraum. Nach dem Umlegen der Rücksitzbank sind es bis zur Fensterlinie 825 l, dachhoch sind es sogar 1.535 l. Es passen bis zu 12 handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum.

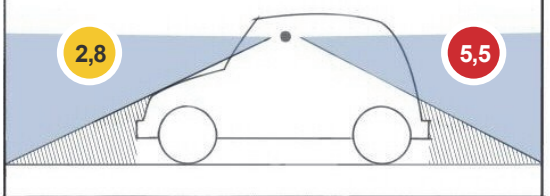
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt im RAV4 ab der Ausstattung Edition elektrisch. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei und bietet Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m genügend Platz. Die Ladekante liegt mit 66 Zentimetern nicht zu weit über der Straße, Ladeboden und -kante bilden eine Ebene. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Die Kofferraumbreite und -höhe sind zweckmäßig.

⊖ Im hinteren Bereich des Kofferraums befindet sich ein acht Zentimeter hoher sowie 22 Zentimeter tiefer Vorsprung, der sich über die gesamte Breite des Kofferraumbodens zieht und die Nutzbarkeit des Kofferraums einschränkt. Unter dieser Abdeckung befindet sich die Batterie für die Elektromotoren. Zudem steigen die Rücksitzlehnen im umgeklappten Zustand an. An den seitlichen Ecken der Heckklappe können sich sehr große Personen den Kopf stoßen. Das Ladeabteil ist mit nur einer seitlich angebrachten Lampe im Dunkeln wenig beleuchtet.



Mit 415 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse mehr als ausreichend.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umlegen. Zum entriegeln muss der unterhalb der Sitzfläche befindliche Hebel entriegelt werden, anschließend lassen sich die Lehnen ohne großen Kraftaufwand umklappen. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es unter dem Kofferraumboden ein 100 Liter großes Fach.

⊖ Der mittlere Rücksitzgurt ist oben am Dachhimmel angeschlagen. Möchte man den kompletten Kofferraum zum Transport nutzen, muss man den Mittelgurt erst umständlich aushängen.

2,0 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Das Cockpit des RAV4 wirkt recht übersichtlich, die meisten Bedienelemente sind weit oben angeordnet. Die Bedienung des Infotainmentsystems bedarf einer nicht allzu langen Eingewöhnung. Allerdings sind einige Tasten am Armaturenbrett etwas verstreut und teils schlecht einsehbar angeordnet.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch der Wählhebel ist griffgünstig angeordnet, ebenso die Pedalerie. Der Startknopf ist bestens sicht- und erreichbar auf der Mittelkonsole platziert. Das Licht wird ebenso wie die Nebelleuchten über einen im Blinkerhebel angeordneten Schalter aktiviert, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Allerdings gibt es für Stand- und Abblendlicht nur ein Symbol. Die Scheinwerfer sind wie die vorderen Scheibenwischer sensorgesteuert, der hintere Wischer besitzt eine Dauer- und Intervallschaltung. Die Instrumente liegen im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich gut ablesen. Anstelle des Drehzahlmessers findet sich neben dem Tachometer eine Hybrid-typische Leistungsanzeige. Die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt.



Ansprechendes Design und ordentliche Verarbeitung kennzeichnen den Innenraum des Toyota RAV4. Die Bedienung ist weitgehend problemlos.

Die Abstandsregelung lässt sich deaktivieren, sodass dem Fahrer auch ein normaler Tempomat zur Verfügung steht. Das Touch-Display des Infotainmentsystems liegt weit oben und lässt sich nach kurzer Eingewöhnung gut bedienen, lediglich die Drehschalter könnten sich besser greifen lassen. Zudem kann man sich über das Display Informationen zum Kraftstoffverbrauch anzeigen lassen. Auch das Klimaanlagebedienteil liegt günstig, die Bedienung fällt nicht schwer. Der Schalter der Heckscheibenheizung ist groß, die Heizung mit einer automatischen Abschaltung ausgestattet. Das Handschuhfach weist eine zufriedenstellende Größe auf, zudem gibt es vorn ein Staufach zwischen den Sitzen und Türfächer. Hinten gibt es kleine Türfächer und Becherhalter in der Mittellehne. Während der Fahrersitz serienmäßig elektrisch verstellbar ist, lässt sich die Lehnenneigung des Beifahrersitzes nur per grobrastendem Hebel verstellen.

⊖ Die optional erhältliche adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) funktioniert erst ab 40 km/h. Im zähen Stadtverkehr oder im Stau lässt sich das System somit nicht verwenden. Dies ist besonders unverständlich, da der RAV4 als Hybrid über ein Automatikgetriebe verfügt und die Funktion bis zum Stillstand problemlos realisierbar wäre. Nur der Fahrerfensterheber besitzt eine Ab-/Aufwärtsautomatik sowie einen Einklemmschutz. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen und beim Anschnallen stört das mittige Staufach. Im Fond ist der mittlere Gurt am Dach befestigt, dadurch muss man ein umständliches Hilfsschloss verwenden. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Gleiches gilt für einige Schalter wie die Fensterheber rechts und hinten, die Lüftungsregler sowie die Bedienelemente am Himmel.

1,5 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot ist großzügig. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich großzügig, sodass sich auch ein angenehmes Raumgefühl einstellt.

1,6 Raumangebot hinten*

⊕ Auch im Fond ist bequemes Reisen möglich, zumindest wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen. Im Fond finden Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern genügend Platz. Das Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenbreite angenehm, der fehlende Mitteltunnel wirkt sich ebenso wie die großen Fensterflächen positiv aus.



3,8 Innenraum-Variabilität

Im Fond finden Personen bis knapp 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

Die Innenraum-Variabilität ist ausreichend. Es werden für den RAV4 zwar keine Sitzvarianten angeboten, allerdings lässt sich die Neigung der Rücksitzlehne verstellen.

2,6

KOMFORT

2,4

Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist eher komfortabel und Toyota gut gelungen. Der RAV4 federt lange Bodenwellen gut ab, schwingt aber bei höheren Geschwindigkeiten leicht nach. Kurze Fahrbahnwellen dringen nur wenig in den Innenraum. Einzelhindernisse absorbiert die Federung recht gut und auch Kopfsteinpflasterbeläge schütteln die Insassen nur wenig durch. Raue und ungleichmäßige Fahrbahnuntergründe fordern den Toyota etwas mehr, diese dringen weniger gefiltert bis zu den Insassen durch. Bei Querfugen spricht die Federung ebenfalls etwas hölzern an, unbequem wird es aber nicht. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen oder in schnell durchfahrenen Kurven sind durchschnittlich vorhanden. Der Langsamfahrkomfort ist ordentlich.

2,6

Sitze

Die Rücksitzbank ist kaum konturiert und bietet dadurch nur wenig Seitenhalt, die Lehnen sind aber recht hoch. Die Sitzposition ist aufgrund der recht hoch montierten Bank sowie der verstellbaren Lehnenneigung recht bequem.

+ Die Sitzfläche des Fahrersitzes lässt sich serienmäßig in der Höhe und Neigung verstellen. Auch die elektrische Lordosenstütze, bei der sich allerdings nur die Intensität und nicht zusätzlich die Höhe einstellen lässt, ist dem Fahrer vorbehalten. Die vorderen Sitze sind ordentlich konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Sie sind bequem gepolstert und die Lehnen angenehm hoch. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht.

- Der Beifahrersitz kann nur längs verschoben werden, eine Höheneinstellung gibt es nicht. Auf den Ledersitzen schwitzt man im Sommer stark.

2,4

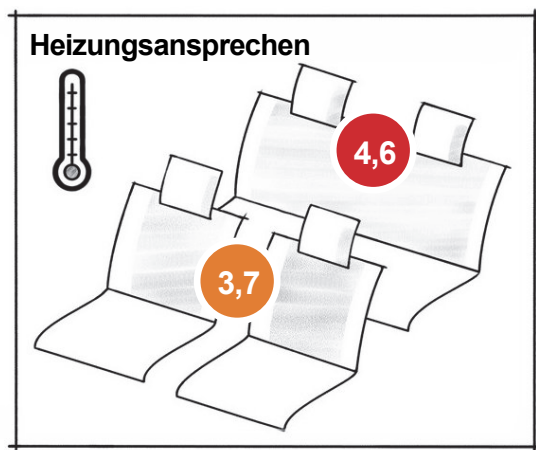
Innengeräusch

+ Wie laut es im Fahrzeuginneren ist, hängt im Falle des RAV4 Hybrid sehr stark vom Fahrstil ab. Geht man es gemächlich an, ist vom Vierzylinder-Benziner unter der Haube kaum etwas zu hören, zumal er im Schubetrieb sowie bei Konstantfahrt häufig abgestellt wird. Fordert man allerdings Leistung ab, ändert sich das Bild komplett. Dann lässt das stufenlose Planetengetriebe den Saugmotor aufheulen und bei Volllast bei Maximaldrehzahl verharren. Die Geräuschkulisse im Fahrgastraum ist dementsprechend laut. Von den recht niedrigen Wind- und Abrollgeräuschen ist spätestens dann nichts mehr zu vernehmen. Der Geräuschpegel bei Autobahnrichtgeschwindigkeit beträgt gute 68,7 dB (A).

2,9

Klimatisierung

+ Der RAV4 ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Während sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen lässt, kann die Luftmengenverteilung nur für beide gemeinsam vorgenommen werden. Der Auto-Modus der Klimaanlage verfügt über drei Intensitätsstufen (fast, medium und soft).



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

- Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen. Vorn dauert es recht lange, bis angenehme Innenraumtemperaturen vorherrschen - im Fond nochmals deutlich länger.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

- + Der 2,5 Liter große Saugmotor sowie die beiden Elektromotoren - jeweils einer vorn und hinten - haben eine gemeinsame Systemleistung von 197 PS. Damit ist das immerhin 1,8 Tonnen schwere SUV ordentlich motorisiert. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der RAV4 in flotten 5,3 Sekunden. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h geben die Japaner mit 8,3 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 180 km/h begrenzt.

2,3 Laufkultur

- + Der Vierzylinder-Benziner läuft angenehm ruhig, Vibrationen sind im Fahrgastraum kaum zu spüren. Auch störendes Dröhnen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich das Aggregat.
- Bei hohen Drehzahlen, die er bedingt durch das stufenlose Getriebe bei hoher Last dauerhaft hält, wird der Saugmotor unangenehm laut und neigt zum Dröhnen.

2,0 Schaltung

- + Der Hybridantrieb ist an ein stufenloses Planetengetriebe gekoppelt. Störende Schaltvorgänge, die das Komfortempfinden mindern könnten, gibt es daher nicht. Allerdings dauert es einen Moment, ehe das Getriebe bei kräftig durchgetretenem Gaspedal die Drehzahl erhöht und spürbarer Vortrieb einsetzt. Die Wählhebel des Automatikgetriebes ist selbsterklärend, aber etwas hakelig zu bedienen. Der Fahrer hat zusätzlich zum Normal-Modus die Wahl zwischen drei weiteren Einstellmöglichkeiten: Während man im Eco-Modus möglichst sparsam und effizient unterwegs ist, werden im Power-Mode das Ansprechverhalten bei Gasbetätigung und die Motorbremsleistung auf sportliche Fahrweise angepasst. Im EV-Modus ist ein rein elektrisches Fahren bis rund 1,5 km und bis 50 km/h möglich. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält den Wagen an Steigungen für einige Sekunden fest, eine Autohold-Funktion ist allerdings nicht zu haben.

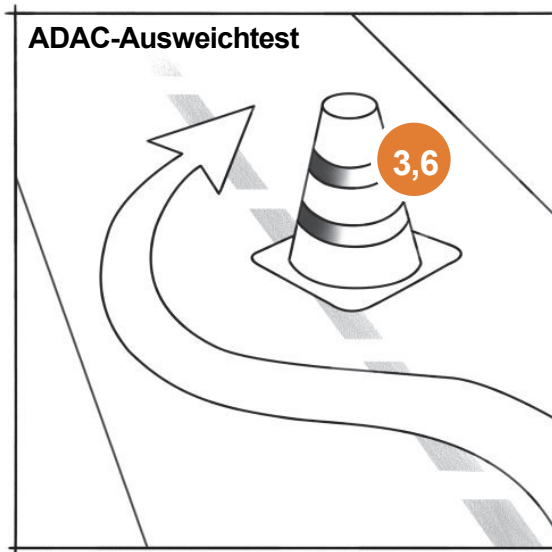
1,0 Getriebeabstufung

- + Das stufenlose Getriebe besitzt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine passende Übersetzung. So kann der Motor stets im optimalen Wirkbereich arbeiten. Bei zurückhaltender Fahrweise dreht der Motor mit moderaten und ökonomischen Drehzahlen. Speziell bei Autobahnfahrten könnte das Drehzahlniveau aber etwas niedriger ausfallen, da der Motor beim Beschleunigen oft mit hohen Drehzahlen arbeitet.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Toyota ein zufriedenstellendes Ergebnis ab. Der Wagen reagiert zwar ordentlich auf den ersten Lenkbefehl, kann dann aber kaum Seitenführungskräfte aufbauen und untersteuert beim Gegenlenken sehr stark. Dadurch ist der Wagen nur mit erhöhtem Lenkwinkelbedarf und mit Mühe in die Ausfahrgasse zu manövrieren. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht.

⊕ Der Toyota reagiert spontan auf Lenkbefehle und zeigt eine gute Richtungsstabilität. Bei einmaligem, dynamischen Anlenken stabilisiert sich der RAV4 recht schnell, bei Bodenwellen in Kurven wird er aber auch leicht versetzt. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf den Geradeauslauf. Der Toyota ist untersteuernd ausgelegt, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt das SUV leicht, aber gut kontrollierbar mit dem Heck. Voll beladen neigt der Toyota zu stärkerem Untersteuern. Den Allradantrieb realisiert Toyota im Falle des RAV4 Hybrid mit einem zusätzlichen E-Motor an der Hinterachse, der sich bei auftretendem Schlupf an den Vorderrädern automatisch hinzuschaltet und somit auch auf rutschigem Untergrund für gute Traktion sorgt.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und erweist sich als recht präzise. Sie vermittelt dem Fahrer insgesamt einen durchschnittlichen Kontakt zur Fahrbahn und könnte speziell bei kleinen Lenkwinkeln mehr Rückmeldung geben. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich. Die Lenkübersetzung hat Toyota durchschnittlich gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis liegt mit 11,5 m im Klassenmittelfeld.

Der RAV4 Hybrid liefert eine ordentliche Bremsleistung ab, im Vergleich zu den besten Bremsern seiner Klasse fehlen ihm allerdings einige Meter. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 steht das SUV durchschnittlich nach 37,8 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bridgestone Dueler H/L 33 der Dimension 225/60 R18 100 H). Auch die Dosierbarkeit kann nicht so recht überzeugen. Bei schwacher Verzögerung wird lediglich mit dem E-Motor gebremst, erst bei stärkerer Verzögerung kommt die Radbremse hinzu. Besonders beim punktgenauen Bremsen, etwa beim Halten an einer Ampel, spürt man diesen Übergang. Die Verzögerung ist dabei nicht konstant, was das Dosieren der Bremse erschwert.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

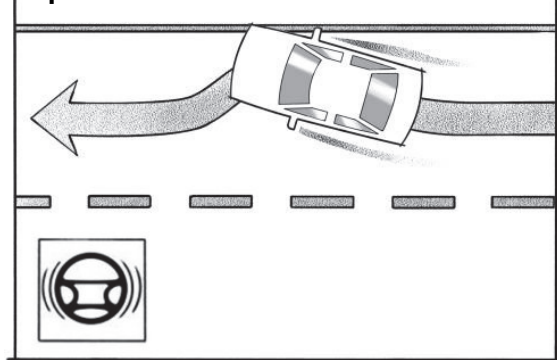
+ In puncto aktiver Sicherheit hat Toyota den RAV4 im Zuge des Facelifts auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. War bislang lediglich ein Totwinkel-Assistent optional erhältlich, bietet der Japaner nun ein ganzes Arsenal an Assistenzsystemen zumindest gegen Aufpreis an. Das radar- und kamerabasierte Toyota Safety Sense-Paket umfasst ein autonomes Notbremssystem (funktioniert von zehn bis 180 km/h), ein Fußgänger-Notbremssystem (funktioniert von zehn bis 80 km/h), einen Spurhalteassistenten, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, Verkehrszeichenerkennung, einen Fernlichtassistenten sowie einen Müdigkeitswarner. Zudem ist ein Totwinkel-Warner erhältlich, zu dessen Umfang auch ein Rückfahr-Assistent gehört, der den Fahrer warnt falls sich ein Fahrzeug beim rückwärts Ausparken nähert. Bei Vollverzögerungen aktiviert sich die Warnblinkanlage automatisch. Der Reifendruck wird direkt per Sensoren gemessen und kann im Kombiinstrument angezeigt werden.

- Der Schalter für die Warnblinkanlage ist nicht nur weit oben platziert, sondern auch farblich zu wenig abgesetzt, um auf den ersten Blick erkennbar zu sein. Zudem kann bei eingeschalteter Warnblinkanlage kein Richtungswechsel angezeigt werden, da dann die Blinkerfunktion dann deaktiviert ist. Ebenfalls verbesserungswürdig ist die Sichtbarkeit des ganz innen im Frontscheinwerfer untergebrachten Blinklichts, das wegen der hellen LED-Leuchten nur schlecht erkennbar ist. Es sind weder Rückleuchten noch -strahler in den Türverkleidungen, die im Dunkeln herannahende Verkehrsteilnehmer auf offene Türen hinweisen würden.

Passive Sicherheit - Insassen

+ Im ADAC Crahtest erreicht der RAV4 89 Prozent der möglichen Punkte (Stand 03/2013). Der Toyota ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Darüberhinaus gibt es für den Fahrer einen Knieairbag. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis 1,90 m guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Sitze verfügen über Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sowie einen Gurtwarner, der Status der hinteren Gurte wird in einem Display angezeigt. Die Türgriffe sind stabil, sodass nach einem Unfall auch hohe Zugkräfte aufgebracht werden können.

Spurhalteassistent



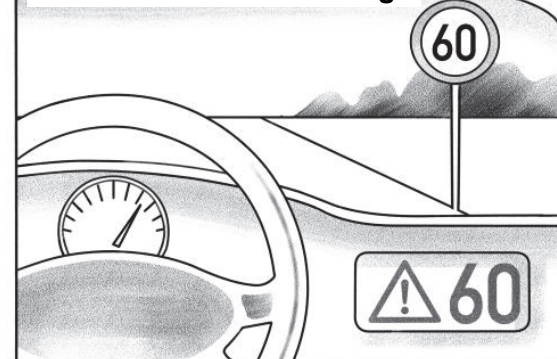
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

- Die hinteren Kopfstützen bieten nur Passagieren bis 1,65 m guten Schutz - das ist zu wenig. Zudem könnte der Abstand zum Kopf geringer ausfallen. Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind deshalb bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

2,0

Kindersicherheit

- + Bei der Kindersicherheit erhält der RAV4 82 Prozent der möglichen Punkte (Stand 03/2013). Er hat auf den äußeren Fondplätzen Isofix-Halterung mit Ankerhaken. Auf diesen Plätzen sind die Gurte lang sowie die Schlösser kurz und stabil fixiert, sodass sich Kindersitze leicht befestigen lassen. Hier sind auch die Position und die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Der Beifahrerairbag ist deaktivierbar, es dürfen auch rückwärtsgerichtete Kindersitze verwendet werden. Auf den äußeren Fondplätzen sind Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Hohe Kindersitze lassen sich problemlos montieren.
- Auf dem Mittelsitz dürfen laut Bedienungsanleitung keine Kindersitze verwendet werden. Zudem ist hier das Polster instabil und die Anlenkpunkte liegen ungünstig. Auf den hinteren Plätzen gibt es keinen Fingereinklemmschutz, sodass sich Kinder verletzen können. Die Kindersicherung wird über einen kleinen Hebel in den hinteren Türen betätigt und lässt sich somit auch von Kindern einfach deaktivieren.

2,4

Fußgängerschutz

- + Beim Fußgängerschutz erreicht der RAV4 66 Prozent der möglichen Punkte (Stand 03/2013). Der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft.
- Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind zu unnachgiebig gestaltet.

2,6

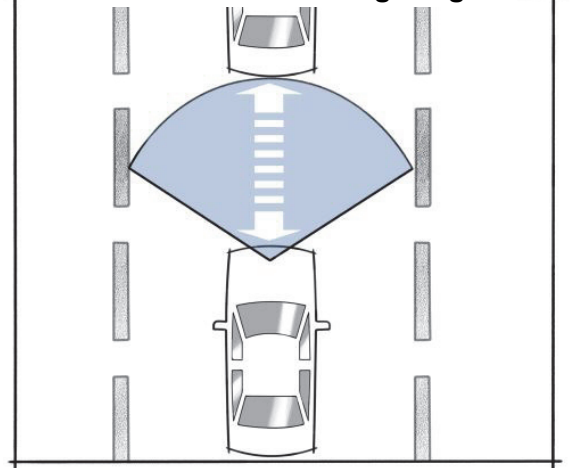
UMWELT/ECOTEST

3,2

Verbrauch/CO₂*

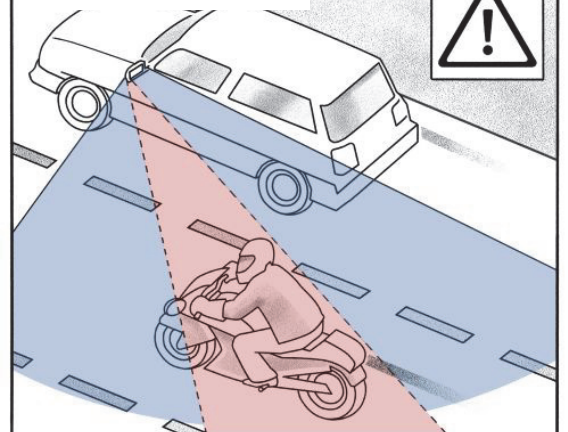
Im ADAC EcoTest schneidet der RAV4 mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 183 g/km trotz der aufwändigen Hybrid-Technik nur durchschnittlich ab - dafür gibt es 28 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 Liter auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 3,4 l/100 km innerorts, 6,1 l/100 km außerorts und 9,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Hier sieht man ganz deutlich, dass das Hybrid-Konzept in der Stadt, also bei niedrigen Geschwindigkeiten und häufigem Brems- und Schubphasen, sehr gut funktioniert. Dann nämlich wird der Benziner abgestellt. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Hybrid-Batterie zu Beginn der Messung vollständig geladen war und im Außerortsteil auch wieder nachgeladen wurde.

Automatische Abstandsregelung



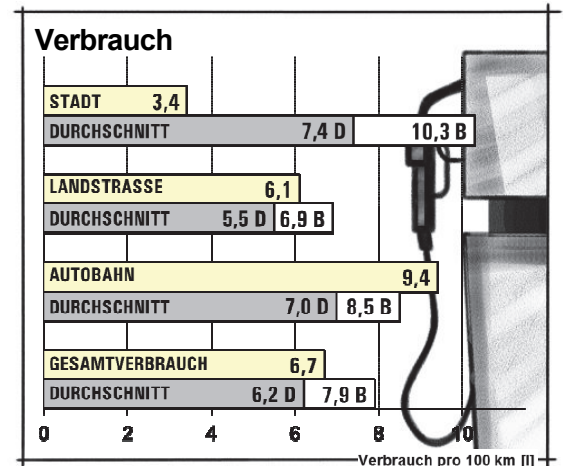
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Im realen Innerorts-Betrieb wird das Fahrzeug auch mit leerer Batterie genutzt, sodass der Kraftstoffverbrauch dann höher ausfällt. Bei Konstantfahrt sowie bei sanfter Beschleunigung sorgt der E-Motor für den alleinigen Antrieb - sofern die Batterie ausreichend geladen ist und die Geschwindigkeit nicht mehr als 50 km/h beträgt. Geht es allerdings auf die Autobahn, übernimmt der Benzinmotor vorrangig den Antrieb und der Verbrauch schießt überproportional in die Höhe. Hier wirkt sich beispielsweise das zusätzliche Gewicht der Hybridkomponenten negativ aus.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoff-Kapitel schneidet der RAV4 Hybrid gut ab. Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig, allerdings steigen die CO-Werte im Autobahnzyklus stark an. Somit kommt der Toyota auf 41 von 50 Punkten möglichen Punkten. Insgesamt erreicht der RAV4 Hybrid 69 Punkte, womit er den vierten Stern um Haaresbreite verpasst.

3,8 AUTOKOSTEN

2,9 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der RAV4 Hybrid teuren Super-Kraftstoff benötigt, fallen diese nur durchschnittlich aus.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

⊖ Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf überdurchschnittlichem Niveau.

2,9 Wertstabilität*

Dem Toyota RAV4 Hybrid wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Während sich SUV-Modelle großer Beliebtheit erfreuen, wirkt sich die in dieser Fahrzeuggattung wenig beliebte Hybridtechnik negativ aus.

5,5 Kosten für Anschaffung*

40.490 Euro kostet der RAV4 Hybrid in der höchsten Ausstattungsstufe Executive inklusive dem elektrischen Allradantrieb. Zweifellos viel Geld, allerdings bekommt der Käufer dafür auch ein sehr gut

ausgestattetes Fahrzeug. So hat der Japaner u. a. 18-Zoll-Leichtmetallräder, Ledersitze samt Sitzheizung, elektrische Sitzverstellung fahrerseitig, Voll-LED-Scheinwerfer, elektrische Heckklappe, schlüsselloses Zugangssystem sowie eine Rückfahrkamera serienmäßig an Bord. Wer selten auf unbefestigten Wegen oder in schneereichen Regionen unterwegs ist, kann sich den Allradantrieb und dadurch 3.000 Euro sparen.

4,2 Fixkosten*

— Die jährlichen Fixkosten sind recht hoch. Während die Kfz-Steuer mit lediglich 96 Euro sehr günstig ausfällt, reißen die ungünstigen Versicherungseinstufungen ein tiefes Loch in die Haushaltskasse (KH: 19; TK: 29; VK: 25).

3,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen auf durchschnittlichem Niveau. Nachteilig wirkt sich hier besonders der hohe Anschaffungspreis des getesteten Modells aus.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 4x4	2.5 Hybrid 4x2	2.0 D-4D 4x2
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1987	4/2494	4/1995
Leistung [kW (PS)]	112 (152)	145 (197)	105 (143)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	196/4000	206/4400	320/1750
0-100 km/h[s]	9,9	8,3	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	180	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,7 l S	4,9 l S	4,7 l D
CO2 [g/km]	155	115	123
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/29	19/25/29	19/25/29
Steuer pro Jahr [Euro]	160	90	246
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	673	752	607
Preis [Euro]	27.990	32.990	27.290

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	145 kW (197 PS)
bei	5700 1/min
Maximales Drehmoment	206 Nm
bei	4400 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R18H
Reifengröße (Testwagen)	225/60R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,4/6,1/9,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	118 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	183 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4605/1845/1675 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2130 mm
Leergewicht/Zuladung	1804 kg/466 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	415 l/825 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1650 kg
Dachlast	85 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	835 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km /
	im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	131 Euro
Monatlicher Wertverlust	543 Euro
Monatliche Gesamtkosten	848 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/29
Grundpreis	40.490 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Toyota Safety Sense)	750 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Toyota Safety Sense)	750 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	Serie
Parklenkassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (Toyota Safety Sense)	750 Euro°
Verkehrsschilderkennung (Toyota Safety Sense)	750 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 590 Euro°
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 760 Euro°
Glas-Hubdach	900 Euro°
Lackierung Metallic	580 Euro°
Leichtmetallfelgen	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,8
Verarbeitung	3,0	Fahrstabilität	2,9
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	2,6
Sicht	2,7	Bremse	2,7
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,6	Kindersicherheit	2,0
Innenraum	2,0	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,5	Umwelt/EcoTest	2,6
Raumangebot vorne*	1,5	Verbrauch/CO ₂ *	3,2
Raumangebot hinten*	1,6	Schadstoffe	1,9
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	2,6		
Federung	2,4	AUTOKOSTEN	3,8
Sitze	2,6	Betriebskosten*	2,9
Innengeräusch	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
Klimatisierung	2,9	Wertstabilität*	2,9
Motor/Antrieb	2,0	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	2,3	Fixkosten*	4,2
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	3,8
Schaltung	2,0		
Getriebeabstufung	1,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen