



Toyota RAV4 2.5 Hybrid Business Edition 4x2

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Der RAV4 ist auch schon ein Stück Automobilgeschichte und seit 1994 am Markt, mittlerweile gibt es die fünfte Generation. Vom drahtigen Ursprungsmodell, das sogar als Dreitürer erhältlich war, ist das Recreational Active Vehicle auf über 4,5 Meter Länge und mit Spiegeln deutlich über zwei Metern Breite angewachsen. Die 4 im Namen hat der Testwagen übrigens schon seit der zweiten Modellgeneration nur noch bedingt verdient, denn seitdem gibt es den RAV4 auch als Frontriebler. Der Testwagen ist ebenso ein solcher, angetrieben werden die beiden Räder von der Spezialität Toyotas: Einem Hybridantrieb, bestehend aus einem 2,5 Liter großen Vierzylinder-Sauger und einer Elektromaschine. Übertragen wird die Kraft von einem anderen Toyota-Klassiker, dem stufenlosen CVT-Getriebe. Insgesamt wirkt der Antrieb etwas entspannter als die kleinere Version mit 1,8 Liter, die beispielsweise im Prius ihren Dienst tut. Dennoch ist die bei höheren Lastabgabe konstant hohe Drehzahl wenig souverän, am besten bewegt man den RAV4 entspannt durch den Alltag. Dann kommt auch die große Kompetenz des Antrieb besser hervor, denn im ADAC Ecotest verbraucht das große SUV nur 5,6 Liter auf 100 Kilometer. Zudem sind die Abgase recht sauber.

Dass der RAV4 gerade auf der Rückbank immense Platzverhältnisse bietet und die Armada an serienmäßigen Assistenzfunktionen manch Oberklasseauto beschämt, passt da ins positive Bild. Nur manche Lücken in der Ausstattungsliste (Beifahrersitz-Höhen-einstellung) und die eher einfache Materialauswahl im Innenraum trüben das Bild. Ein Schnäppchen ist der RAV4 Hybrid Business Edition mit 36.690 Euro nicht, vergleichbare Modelle mit konventionellem Antrieb sind aber auch nicht billiger. **Konkurrenzen:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Kia Sorento, Mazda CX-5, Seat Ateca, VW Tiguan.

- + viel Platz auf der Rückbank, niedriger Verbrauch, viele Sicherheitsassistenten
- Beifahrersitz nicht höhenstellbar, hoher Grundpreis, teure Versicherungseinstufungen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,2
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Der RAV4 ist gewissenhaft zusammengebaut, kann aber nicht den letzten Schliff vorweisen. Vornehmlich, weil an Materialien und bei der Produktion gespart wurde. So sind die Türrahmen mehrteilig, der Kofferraum seitlich mit billigem, aber kratzempfindlichen Kunststoff ausgekleidet und im Innenraum kommen ebenfalls eher einfache Materialien zur Verwendung. Auch manche Bedienelemente wirken günstig, wie die mit dickem Gummi überzogenen Drehregler an Infotainment und Klimaanlage. Sie zaubern etwas rustikalen Offroad-

Charme in den RAV4, fühlen sich aber nicht besonders wertig an und bieten wenig Rückmeldung.

⊕ Die Anbauteile im Offroad-Look können bei kleinen Parkremplern mit etwas Glück vor teuren Lackreparaturen schützen.

⊖ Die Motorhaube wird von einem einfachem Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern sind hier die bessere Wahl.

3,3 Alltagstauglichkeit

55 Liter Tankinhalt reichen dem RAV4 auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,6 Litern auf 100 Kilometer für eine Reichweite von gut 980 Kilometern. Fünf Personen können mit auf Reise gehen und müssen dabei im Falle des Testwagens auf die maximale Zuladung von 490 Kilogramm achten. 80 davon dürfen auf der Dachreling montiert werden, 70 trägt die Anhängerkupplung.

Die Böschungswinkel vorn und hinten betragen 18 und 20 Grad, die Bodenfreiheit liegt bei 19 Zentimetern.

⊖ Gebremste Anhänger sind nur bis zu einem Gewicht von 800 Kilogramm erlaubt - ein schlechter Witz für so ein großes

und leistungsstarkes Auto. Hätte der RAV4 Hybrid Allradantrieb, dürften es 1.690 Kilogramm sein. Wählt man den zwei Liter großen Benziner ohne Hybridisierung, dürfen es sowohl bei Front- als auch Allradantrieb zwei Tonnen am Haken sein. Auch ärgerlich: Auf einen Fehlbetankungsschutz verzichtet Toyota, Fehlbetankungen mit Dieselmotorkraftstoff können die Folge sein - dann wird es teuer. Der RAV4 ist mit gut 2,15 Meter inklusive Außenspiegeln sehr breit - in der Stadt wird es so nicht einfacher. Ab Werk gibt es keinerlei Vorsorge für eine Reifenpanne. Man kann sich beim Toyota-Händler immerhin ein Reifenreparaturset kaufen.

2,9 Licht und Sicht

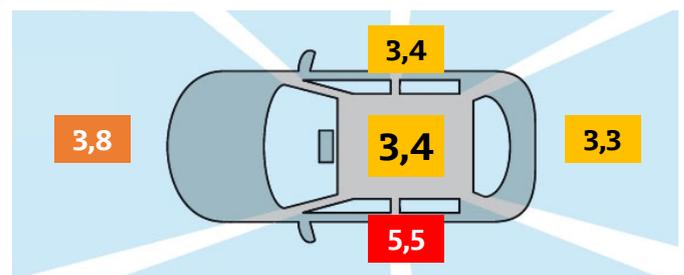
Einparkhilfen vorn und hinten sind beim Business Edition Serie, eine Rückfahrkamera hat sogar jeder RAV4 an Bord. Lößlich, denn das hohe Fahrzeugheck versperrt die Sicht auf niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue RAV4 noch zufriedenstellend ab, Hauptkritikpunkt ist die Aussicht nach schräg hinten, wo die breiten C- und D-Säulen sehr einschränkend wirken.



Die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt.

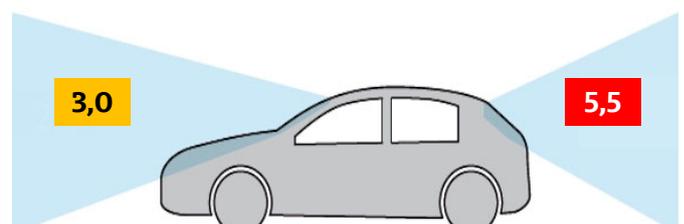
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Gut dagegen kann man durch die Heckscheibe schauen, weil die versenkbaren Kopfstützen nicht stören. Das ändert aber nichts am Problem, dass man bodennahe Hindernisse hinten nahe am Auto nicht erkennen kann - die serienmäßige Rückfahrkamera ist also tatsächlich sicherheitsrelevant.

⊕ LED-Scheinwerfer sind bei allen RAV4 Serie, die Fahrzeuge in den niedrigeren Ausstattungen wie der Testwagen setzen dabei auf Reflexionstechnik, die höheren Modelle haben Projektionsscheinwerfer verbaut. Alle Versionen haben einen Fernlichtassistenten verbaut, der je nach Verkehrssituation

2,2 Ein-/Ausstieg

Ein schlüsselloses Zugangssystem gibt es erst für die höheren Ausstattungen, der RAV4 Business Edition kommt mit einem konventionellem Funkschlüssel und Zentralverriegelung.

⊕ Hier schlägt die Stunde der SUV: Meist ist der Ein- und Ausstieg in dieser Fahrzeugklasse komfortabel möglich. Auch

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ 470 Liter lassen sich unter dem Heckrollo verstauen. Bis zum Dach passen 765 Liter oder zwölf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Toyota bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 885 Liter Stauraum - belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.590 Liter zur Verfügung.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappe gibt es erst in den höheren Ausstattungsvarianten, der Testwagen hat eine konventionelle mechanische Heckklappe. Vom Boden aus muss man sein Gepäck 69 Zentimeter weit anheben, um es im Kofferraum unterzubringen.

⊕ Die Kofferraumöffnung ist breit und sehr hoch, noch dazu ist der Kofferraumboden fast auf einer Höhe mit der Ladekante: Der Kofferraum ist vernünftig nutzbar. Auch gut gelöst: Den Kofferraumrollo kann man unter dem Kofferraumboden klappfrei verstauen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich per Hebel oben an den Lehnen umklappen. Dies geht leicht von der Hand, man muss beim Wiederaufstellen aber darauf achten, dass man die äußeren Gurte in den dafür vorgesehenen Führungen belässt. Sonst können sie in den Lehnenschlössern eingeklemmt und beschädigt werden.

zwischen Abblend- und Fernlicht umschaltet. Beim Testwagen gefällt die helle und tageslichtähnliche Ausleuchtung, die Homogenität könnte aber besser sein. Auch fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert. So kann ein abgeschlepptes Fahrzeug eine Richtungsänderung nicht anzeigen. Die Scheibenwaschdüsen sind beim Testwagen nicht beheizbar, erst die höheren Ausstattungen bieten diese Funktion.

der RAV4 punktet mit seinem Fahrersitz, der in der niedrigsten Stellung sehr angenehme 58 Zentimeter über der Straße liegt. Der Schweller ist allerdings sehr hoch, ansonsten aber kommt man gut mit den Türausschnitten zurecht. Haltegriffe sind am Dachhimmel an allen vier Türen vorhanden.



Der Kofferraum mit 470 l Volumen zählt zu den großen Stärken des RAV4.

⊖ Nur eine Lampe leuchtet den großen Kofferraum aus, das reicht im Dunkeln nicht. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht keine ebene Ladefläche, sondern sie steigt nach vorn hin an.

Ein Kofferraumtrenngitter oder -trenngitter ist im Zubehör erhältlich.

Ablagen im Kofferraum für Kleinkram sind kaum vorhanden, nur unter dem Kofferraumboden und rechts in einem Seitenfach kann man etwas unterbringen.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Cockpit ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System Toyota Touch gebündelt sind. Das dazugehörige, acht Zoll große Touchdisplay ist in ordentlicher Höhe positioniert, aber nicht zum Fahrer geneigt. Zumindest verfügt das System anders als viele Konkurrenten über einen Drehregler zur Lautstärkeneinstellung. Die Bedienung erfordert eine zielgenaue Betätigung der Schaltflächen. Was vor allem stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens, sondern muss sich durch das Menü im Kombiinstrument hangeln. Das Kombiinstrument liegt im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Anstatt eines Drehzahlmessers gibt es beim Hybrid eine Leistungsanzeige, über die man ablesen kann, wie viel Energie man gerade vom Antriebsstrang abrufen kann. Der Bordcomputer zeigt alle wichtigen Infos an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert. Das Klimabedienteil ist etwas tief verbaut, aber übersichtlich gestaltet.

⊕ Sitz und Lenkrad lassen sich manuell einstellen. Das geht zügig und einfach, eine passende Sitzposition ist schnell gefunden.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Business Edition kommt serienmäßig mit einem Navigationssystem. Zudem sind Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung, digitaler Radioempfang und der Zugriff auf einige Apps (Wetterbericht, Kraftstoffpreise,...) dabei. Physische Verbindungsmöglichkeiten gibt es in Form von USB-Anschlüssen vorn und hinten, einem Klinkeanschluss

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Den Fahrersitz kann man für bis zu 1,95 Meter großer Personen zurück schieben. Über dem Scheitel hat man mit dieser Größe noch etwas Luft. Man fühlt den Platz auch, eingeengt fühlt man sich im RAV4 keinesfalls. Ein Panoramadach gibt es aber erst für die höheren

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Hinten hat man richtig viel Platz, die meisten Passagiere dürften sogar die Beine übereinanderschlagen können: Selbst wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist, haben hinten noch Menschen bis zwei Meter Körpergröße genug Beinfreiheit. Auch von der Kopffreiheit her kann man es sich mit zwei Metern noch im Fond gemütlich machen.

⊖ Kritik verdienen beispielsweise die Schalter für den Fernlicht- oder Spurhalteassistenten, da diese ungünstig tief und nicht im Sichtfeld des Fahrers untergebracht sind.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum gehen in Ordnung, besondere Sorgfalt oder Behaglichkeit findet man jedoch nicht. Auch die Bedienung kann nicht zur Gänze überzeugen.

vorn und einer 12 Volt-Steckdose im Kofferraum.

⊖ Einen CD-Player gibt es im RAV4 nicht. Android Auto oder Apple Carplay gibt es in Deutschland (noch) nicht, in den USA ist es schon verfügbar.

Ausstattungsvarianten gegen Aufpreis.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Ablagen gibt es einige, man kommt mit Flaschen, Bechern und mehr Kleinigkeiten gut zurecht. Vorn hat man auch einen Brillenhalter zur Verfügung. Hinten hat man klassischen

Stauraum, Besonderheiten wie etwa Bodenfächer gibt es aber nicht. Verwunderlich: Nur an einem der Vordersitze ist eine Lehnentasche, die andere spart sich Toyota.

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Das Fahrwerk ist recht gelungen abgestimmt, könnte bei niedrigen Geschwindigkeiten aber etwas geschmeidiger abrollen. In der Stadt zeigt sich der RAV4 nämlich mitunter steifbeinig und weiß nicht so recht, wie er mit Kanaldeckeln umgehen soll. Alltagstauglich ist das Fahrwerk aber allemal, zudem es

auf Landstraße und Autobahn mit Bodenwellen gut zurecht kommt. Es schluckt sie, ohne übermäßig nachzuwippen. Nur manchmal stellt sich auf kurz aufeinanderfolgenden Unebenheiten ein Stuckern ein.

3,4 Sitze

Die Vordersitze sind von durchschnittlicher Qualität und bieten einen vernünftigen Komfort. Eine einstellbare Sitzflächenneigung oder Lordosenstütze findet man nicht vor. Hinten sitzt man auf einer typischen Rücksitzbank, das heißt außen auf nur leicht konturierten Sitzen und in der Mitte unbequem. Der

Kniewinkel aber passt.

⊖ Der Beifahrersitz ist im RAV4 Business Edition nicht höhenverstellbar, dafür muss man eine höhere Ausstattungslinie wählen.

3,1 Innengeräusch

Die Windgeräusche bestimmen auf der Autobahn den Geräuscheindruck. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel

68,5 dB(A).

2,4 Klimatisierung

⊕ Der RAV4 Business Edition hat serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit in drei Stufen einstellbarer Intensität und Umluftautomatik an Bord. Die vorderen Sitze sind beheizbar.

⊖ Lenkradheizung, hintere Sitzheizung oder abgedunkelte Scheiben gibt es erst in höheren Ausstattungen und für den Testwagen nicht einmal gegen Aufpreis.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Benzin- und Elektromotor legen sich auf Wunsch richtig ins Zeug und produzieren gemeinsam maximal 218 PS. Der Benziner steuert von 3.600 bis 5.200 Touren 221 Nm bei, der Elektromotor schiebt aus dem Stand mit 202 Nm an. Damit geht es laut Hersteller in 8,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur (abgeriegelten) Spitze von 180 km/h.

Auch die Messungen des ADAC Autotest zeugen vom Potential des Antriebs. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist in 4,8 Sekunden erledigt. Fast noch wichtiger ist, wie der RAV4 von 15 bis 30 km/h anschiebt, denn in diesem Bereich fädelt man nach dem Abbiegen in den fließenden Verkehr ein: In knapp einer Sekunde ist diese Disziplin erledigt.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der E-Motor spricht zackig an, wenn man für den Beschleunigungswunsch aber noch viel Unterstützung durch den Benziner braucht, schluckt das CVT viel an Spontantät. Ausnahme:

Beim Anfahren kommt der RAV4 auf Wunsch sehr schnell vom Fleck.

Dennoch wirkt der RAV4 trotz seiner starken Antriebseinheit

nie besonders engagiert und vertritt eher die gemütliche Art der Fortbewegung. Hält sich der Benzinmotor in höheren Drehzahlregionen auf, was "dank" des stufenlosen CVT-Getriebes

nicht selten vorkommt, dröhnt er vernehmlich. Auch sind ihm Vibrationen kein Fremdwort, hier übertreibt er aber nicht.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie ist entsprechend der Topografie für laut Bedienungsanleitung maximal einen Kilometer ein rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten und auch für sportlich orientierte Fahrer gibt es den S-Modus, bei dem man sechs "Schaltbereiche" des Getriebes vorwählen und so

den groben Übersetzungsbereich und die Motorbremswirkung beeinflussen kann.

Bei aktiviertem EV-Modus fährt der RAV4, unter bestimmten Rahmenbedingungen, vollelektrisch mit der Leistung aus der Hochvolt-Batterie. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion, die den Toyota so lange festbremst, bis man Gas gibt.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der RAV4 ist ein SUV, kein Sportwagen. Dennoch macht er seine Sache im ADAC Ausweichtest ordentlich. Zunächst drängt zwar das Heck deutlich, über ESP-Eingriffe fängt der Toyota es aber wieder ein. Anschließend untersteuert er leicht,

bleibt aber lenkbar. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität nur leicht, genauso wie Lastwechsel in Kurven. Bei zackigen Lenkvorgängen und in Kurven wankt und bewegt sich der hohe Wagen merklich, dies bleibt aber alles im Rahmen.

2,6 Lenkung

Die Lenkung ist dem Fahrzeug angemessen. Wichtig ist, dass man gerade auf der Autobahn die Mittellage vernünftig spürt und so lange Etappen kein Problem sind. In Kurven fehlt es aber an Rückmeldung, zumindest trifft man die anvisierte

Kurvenlinie ordentlich. Insgesamt eine eher gefühlsarme Lenkung, die im gemütlichen Hybrid-SUV aber nicht negativ auffällt.

2,6 Bremse

Die Bremsanlage spricht recht gut an und lässt sich alltagsgerecht dosieren. Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt im

Testmittel 35,4 Meter.

1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der RAV4 ist - gerade in der Klasse - ein Musterbeispiel an serienmäßiger aktiver Sicherheitsausstattung. Ein Notbremsassistent mit Abstandswarner ist Serie, bis 80 km/h können auch Fahrradfahrer und Fußgänger erkannt werden. Selbst ein Geschwindigkeitslimiter, ein Tempomat und ein adaptiver Geschwindigkeitsassistent sind dabei. Von der Fronkamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für die Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Zudem warnt der RAV4 ab der gestesteten Ausstattungslinie auch vor Autos im toten Winkel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren. Ein Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner sind auch an Bord.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der neue RAV4 93 Prozent der möglichen Punkte und damit ein richtig gutes Ergebnis (Test Mai 2019). Der RAV4 hat einen Knieairbag für den Fahrer, Seiten- und Frontairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis 1,90 Meter.

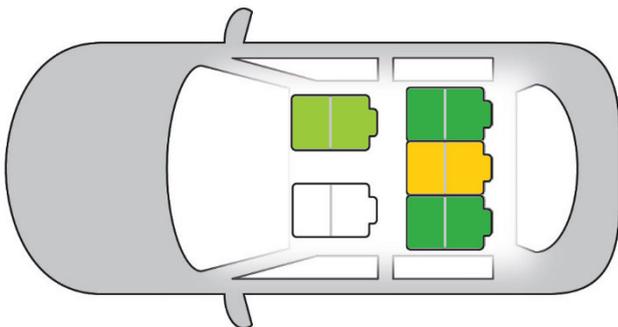
⊖ Hinten schützen die Kopfstützen die Passagiere nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 Meter effektiv. Warndreieck und Verbandkasten liegen unter dem Kofferraumboden, dort sind sie bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm kann das japanische SUV 87 Prozent im Bereich Kindersicherheit erreichen (Test Mai 2019). Kindersitze können auf dem Beifahrersitz und

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

hinten außen problemlos befestigt werden, die Gurtlängen sind ausreichend und die Gurttankpunkte passend. Hinten außen stehen dafür auch Isofix-Halterungen mit Freigabe nach i-Size zur Verfügung. Zu beachten ist, dass raumgreifende Kindersitze wie etwa solche mit Stützfuß den Verstellbereich der Vordersitze einschränken.

⊖ Im Fond fehlt ein Einklemmschutz für die Fensterheber. Auch ist dort die Kindersicherung über die Schalter in der Tür zu leicht zu deaktivieren, im Zweifel eben von den Kindern selbst.

1,8 Fußgängerschutz

⊕ Der RAV4 bietet einen guten Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkte beim Crashtest nach Euro NCAP Norm sind eigentlich nur die hohe Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so dass es am Ende zu 85 Prozent der erzielbaren

Punkte reicht. Lobenswert: Der RAV4 ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Im CO₂-Kapitel des ADAC Ecotest erreicht der RAV4 Hybrid mit einer CO₂-Bilanz von 153 g/km 32 von 60 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,6 Litern Super auf 100 Kilometer. Innerorts und auf der Landstraße liegt der Verbrauch bei nur 3,6 beziehungsweise 5,0 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile kaum mehr ausspielen, hier verbraucht der Toyota 8,0 l/100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,6		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,0		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,0		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,6		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

1,4 Schadstoffe

⊕ Der nicht direkt einspritzende Benziner im RAV4 Hybrid hat auch nach den aktuellen, strengen Kriterien nach Euro 6 d-TEMP keine Partikelgrenzwerte zu erfüllen. Dementsprechend verbaut Toyota auch keinen Partikelfilter. Im ADAC Ecotest sind die Partikelemissionen zwar etwas erhöht, aber insgesamt noch im Rahmen. Da der Testwagen ansonsten nur beim CO-Ausstoß im Autobahntest mit hohem Volllastanteil etwas auffällig ist, erreicht der RAV4 Hybrid mit Frontantrieb 46 von

50 Punkten im Schadstoffkapitel des Ecotest. Die insgesamt erreichten 78 Punkte genügen für 4 Sterne. Auch bei einer RDE-Messung im Straßenverkehr bestätigt das SUV die guten Werte.

2,4 AUTOKOSTEN

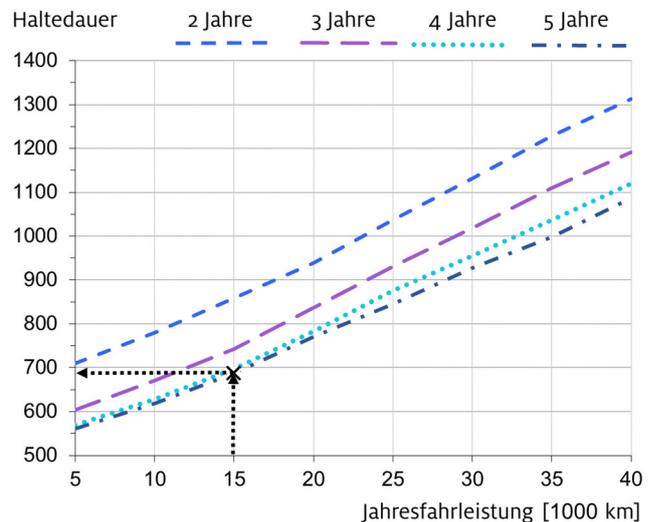
2,4 Monatliche Gesamtkosten

36.690 Euro kostet der RAV4 Hybrid mit Frontantrieb in der Business Edition. Das ist kein Pappenstiel, die Ausstattung mit Sicherheitsassistenten ist dafür vollzählig. An anderer Stelle vermisst man einiges, wie etwa eine SitzhöhenEinstellung für den Beifahrersitz oder eine Lenkradheizung, die es erst in höheren Ausstattungen gibt. Der teuerste RAV4 mit dem getesteten Abtrieb hört auf den Namen Lounge und kostet 43.990 Euro - dieser ist dann absolut voll ausgestattet.

Der Verbrauch senkt die Betriebskosten, die Versicherungseinstufungen bewegen sich aber auf sehr teurem Sportwagen-Niveau (Teilkasko 32, Vollkasko 29). Allgemeine Fahrzeuggarantie gibt Toyota bis 100.000 Kilometer oder für drei Jahre - im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Gegen Aufpreis verlängert sich die Garantie um zwei Jahre auf insgesamt fünf.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 687 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 4x2	2.5 Hybrid 4x2	2.5 Hybrid Comfort AWD-i
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1987	4/2487	4/2487
Leistung [kW (PS)]	129 (175)	160 (218)	163 (222)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	208/4300	221/3600	221/3600
0-100 km/h [s]	9,8	8,4	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	- S	- S	- S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	138	102	100
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/28/27	19/29/32	19/29/32
Steuer pro Jahr [Euro]	126	64	60
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	661	659	699
Preis [Euro]	29.990	32.990	37.990

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	2.487 ccm
Leistung	160 kW/218 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	221 Nm bei 3.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	126 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.600/1.855/1.685 mm
Leergewicht/Zuladung	1.745/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	580/1.690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/800 kg
Stützlast/Dachlast	70/- kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km /12 Jahre
Produktion	Russland, St. Petersburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	225/60 R18 100H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Alenza H/L 33
Wendekreis links/rechts	11,7 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,6/5,0/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	129 g/km (WTW* 153 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.645/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/885/1.590 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	122 Euro	Werkstattkosten	71 Euro
Fixkosten	173 Euro	Wertverlust	342 Euro
Monatliche Gesamtkosten	708 Euro		
Steuer pro Jahr	64 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/29/32		
Basispreis RAV4 2.5 Hybrid Business Edition 4x2	36.690 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.01.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.690 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.275 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	890 Euro
Metalllackierung	ab 690 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,9
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	1,6	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,6
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	1,8
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	2,8
Federung	2,9	Schadstoffe	1,4
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	2,4		

Stand: Mai 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.