



## Toyota RAV4 2.0 D-4D Life 4x2

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (91 kW / 124 PS)

Seit April 2013 steht der neue RAV4 bei den Händlern. Der Kompakt-SUV ist im Vergleich zu seinem Vorgänger deutlich gewachsen und präsentiert sich im aktuellen Markendesign. Die Hauptscheinwerfer verlaufen spitz und leicht schräg zur Mitte hin. Den Stoßfänger dominiert der trapezförmige Kühlergrill. Die Seitenlinie steigt leicht an und findet in den Heckleuchten ihren Abschluss. Am Heck präsentiert sich eine weitere Neuerung: Es gibt keine seitlich schwenkbare Tür mehr. Stattdessen schwingt die Heckklappe nach oben auf. Auch der Innen- und Kofferraum sind gewachsen und bieten nun deutlich mehr Platz als beim Vorgänger. Die Innenraumverarbeitung geht in Ordnung, die verwendeten Materialien wirken allerdings zum Teil nicht sehr hochwertig. Für den Vortrieb sorgen zwei Benzin- und Dieselmotorisierungen. Im Testwagen war der kleine Diesel verbaut, mit dem der Allradantrieb nicht kombiniert werden kann. Übermotorisiert ist der RAV4 damit nicht, allerdings fällt der Durchschnittsverbrauch im ADAC EcoTest mit 5,4 l/100 km nicht zu hoch aus. In durchschnittlicher Höhe liegt der Anschaffungspreis, der bei der getesteten Variante 28.650 Euro beträgt.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi Q3, BMW X1, Chevrolet Captiva, Ford Kuga, Honda CR-V, Hyundai ix35, KIA Sportage, Mazda CX-5, VW Tiguan.

**+** große Reichweite, sehr großzügiges Kofferraum-Volumen, gute Crashtest-Ergebnisse

**-** sehr langer Bremsweg aus 100 km/h, kein Xenonlicht, hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

2,3 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,7 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,3 Langstrecke

1,7 Transport

3,1 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

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 die Türverkleidungen sind hart und dadurch kratzempfindlich. Applikationen in Stahl-Optik und Softtouch-Elemente werten das Interieur optisch auf, insgesamt wirkt der RAV4 aber lieblos verarbeitet. 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. Die Fahrzeugflanken werden nur durch an den Schwellern befestigte Leisten geschützt - diese haben bei fremden Autotüren keine Schutzfunktion.

⊕ Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet, Lackschutzleisten besitzen sie aber nicht. Der hintere Stoßfänger ist unlackiert und vorn ist ein austauschbarer Einsatz, so bleiben die Reparaturkosten nach kleinen Parkremplern überschaubar.

⊖ Einen Fehlbetankungsschutz gibt es nicht, so dass 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. Eine defekte Scheinwerferlampe kann nicht ohne weiteres unterwegs gewechselt werden, da die Lampen nicht ideal zugänglich sind, vor allem rechts ist wenig Platz.

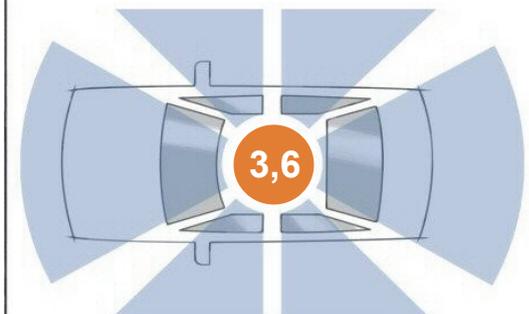
⊕ Bei der Alltagstauglichkeit gibt der RAV4 ein gutes Bild ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich eher nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (60 l) sind Reichweiten bis rund 1.100 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung beträgt 545 kg und auf dem Dach dürfen bis zu 85 Kg transportiert werden (Dachreling gegen Aufpreis). Die gebremste Anhängelast liegt bei 1600 kg (ungebremst 750 kg), eine abnehmbare Anhängerzugvorrichtung gibt es gegen Aufpreis.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, Wagenheber und Radmutternschlüssel fehlen.

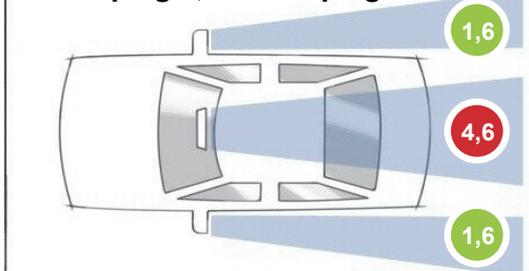


Versenkbare Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten, aber breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

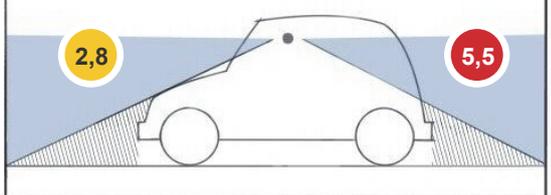
### Rundumsicht



### 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.

## 3,0 Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der RAV4 zufriedenstellend ab. Die Karosserie lässt sich kaum einsehen und auch nur schwer abschätzen, besonders 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. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn noch zufriedenstellend aus.

⊕ 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 besser einsehen ließe. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen wird. Die serienmäßige Rückfahrkamera hilft beim Rangieren.

⊖ Xenonscheinwerfer und der Fernlichtassistent würden für eine deutlich bessere Fahrbahnausleuchtung sorgen, sind aber für den Life nicht lieferbar. Abbiege- oder Kurvenlicht gibt es ebenfalls nicht. Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug aufgrund der hohen Fensterlinie kaum erkennen. Die Sicht ist im Innenspiegel aufgrund des kleinen Formats nur mäßig. Parksensoren gibt es nur gegen Aufpreis.

## 2,8 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 man am Radlauf hängen bleibt und sich unter Umständen die Kleidung schmutzig machen kann.

⊕ Der Toyota wird mittels Funkfernbedienung entriegelt, die Tasten unterscheiden sich nur durch eine kleine Ausprägung und sind damit nicht besonders verwechslungssicher. Die Türraasterungen 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). Ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich, da das Fahrzeug bei offenen Türen oder der Heckklappe nicht verriegelt wird.

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

## 1,5 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als sehr großzügig. Bis zur Hutablage fasst das Ladeabteil 435 l, baut man diese aus, gehen bis zu 745 l in den Kofferraum. Nach dem Umlegen der Rücksitzbank sind es bis zur Fensterlinie 1.010 l und dachhoch sogar 1.720 l. Es passen bis zu 12 handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum.



Mit 435 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse mehr als ausreichend.

## 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln von allein auf, gibt eine große Ladeöffnung frei und bietet Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m genügend Platz darunter.

Auch zum Schließen ist kein erhöhter Kraftaufwand notwendig, es gibt innen aber nur eine kleine Mulde. Die Ladekante liegt mit 66 Zentimetern nicht zu weit über der Straße und innen ist der Ladeboden eben zur Ladekante. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Hindernisse gut erreichen. Die Kofferraumbreite und -höhe sind zweckmäßig.

– An den seitlichen Ecken der Heckklappe können sich sehr große Personen den Kopf stoßen. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne entsteht ein kleine Stufe und der Boden steigt leicht an. Das Ladeabteil ist mit nur einer seitlich angebrachten Lampe im Dunkeln wenig beleuchtet.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, dies ist nur von vorn aber ohne erhöhten Kraftaufwand möglich. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es unter dem Kofferraumboden ein großes Fach (100 l), ein Transportnetz und Zurrösen am Kofferraumboden.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

+ Das Cockpit des RAV4 wirkt auf den ersten Blick übersichtlich, die Funktionseinheiten sind gut gegliedert und liegen weit oben. Die Bedienung fällt nach entsprechender Gewöhnung leicht. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind gut angeordnet, allerdings liegt das Gaspedal deutlich tiefer als das Bremspedal. Das Zündschloss ist zwar im Lenkstock, wird aber über einen Ring beleuchtet und ist dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Das Licht wird über einen im Blinkerhebel angeordneten Schalter oder vom Lichtsensor aktiviert. Die Nebelscheinwerfer werden ebenfalls dort aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente liegen im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich gut ablesen. Die Scheibenwischer sind vorn sensorgesteuert, der hintere Wischer besitzt eine Dauer- und Intervallschaltung. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Touch-Display des Audio-/Navigationssystems liegt weit oben und lässt sich nach einer Eingewöhnung gut bedienen, lediglich die Drehschalter könnten etwas ausgeprägter sein und sich dadurch 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. Auch hier könnten sich die Drehschalter besser greifen lassen. Der Schalter der Heckscheibenheizung ist groß, die Heizung mit einer automatischen Abschaltung ausgestattet. Nur der Fahrerfensterheber besitzt eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Einige Schalter sind beleuchtet und auch im Dunkeln zu finden, dazu gehören aber nicht die Fensterheber rechts und hinten sowie die Bedienelemente am Himmel. 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.

– Nur der Fahrerfensterheber besitzt einen Einklemmschutz. Es gibt keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument. Die Lehnen werden vorn nur über einen grobrastigen Hebel justiert. 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.



**Modernes Design kennzeichnet den Innenraum des Toyota RAV4. Die Bedienung ist weitgehend problemlos.**

---

## 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, so dass sich auch ein angenehmes subjektives Raumempfinden 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, hier ist die Kopffreiheit eingeschränkt. Das Raumgefühl ist angenehm, der fehlende Mittelunnel wirkt sich zudem positiv aus.



**Auf den äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist ausreichend. Es werden für den RAV4 zwar keine Sitzvarianten angeboten, allerdings lässt sich die Rücksitzlehne in mehrere Neigungen justieren.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,3 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. Es kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

---

### 2,6 Sitze

Die Rücksitzbank ist wenig geformt und bietet dadurch kaum Seitenhalt, die Lehnen sind aber recht hoch. Die Sitzposition ist im Fond noch bequem.

⊕ Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, eine Neigungseinstellung fehlt jedoch. Insgesamt sind die Sitze vorn gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Die Lehnen sind sehr hoch und das Polster angenehm. 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. Zudem fehlen den Vordersitzen Lordosenstützen.

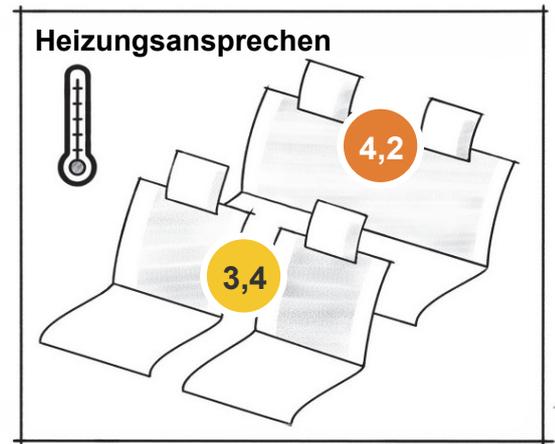
## 2,2 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau ist im Innenraum angenehm, der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 geringe 67,9 dB(A). Fahrgeräusch halten sich im Hintergrund und Windgeräusche werden erst bei höheren Geschwindigkeiten deutlich wahrgenommen. Das Aggregat ist dauerhaft leicht im Innenraum präsent, wird aber nicht als störend empfunden.

## 2,7 Klimatisierung

⊕ Der RAV4 ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Klimaanlage kann in unterschiedlichen Intensitätsstufen (Auto-Modus) betrieben werden. Beim ADAC Heizungstest wird der vordere Teil der Fahrgastzelle zufriedenstellend erwärmt.

⊖ Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen. Hinten dauert es lange, bis angenehme Innenraumtemperaturen vorherrschen.



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

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 3,5 Fahrleistungen\*

Das Zwei-Liter-Diesellaggregat leistet maximal 124 PS (bei 3.600 U/min) und besitzt ein Drehmoment von 310 Nm bei 1.600 U/min - damit landet der RAV4 bei den Fahrleistungen im hinteren Klassenmittelfeld. Es ist auch eine kleine Anfahrtschwäche vorhanden. Die Elastizitätswerte sind in den drei größten Gängen zufriedenstellend bis ausreichend. Doch der RAV4 benötigt auch für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) recht lange 7,3 Sekunden.

### 2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Zwei-Liter-Diesels geht in Ordnung, besonders laufruhig arbeitet der Motor allerdings nicht. Es sind dauerhaft Vibrationen am Lenkrad spürbar, im Lastbetrieb allerdings etwas deutlicher. Störfrequenzen fallen kaum auf, sind im niedertourigen Drehzahlbereich aber vorhanden - fährt man allerdings nach der Schaltpunktanzeige, nutzt man diesen nur wenig.

## 2,2 Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Toyota recht gut gelungen. Die Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Die Schaltwege sind nicht zu lang, so dass auch schnelle Gangwechsel realisiert werden können. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen sinnvollen Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich recht gut dosieren und die Berganfahrhilfe erleichtert das Losfahren an Steigungen.

– Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, allerdings gestaltet sich das Einlegen dennoch schwierig; teilweise blockiert der Gang, so dass man erst kurz nach vorn fahren/rollen muss damit er eingelegt werden kann.

## 2,5 Getriebeabstufung

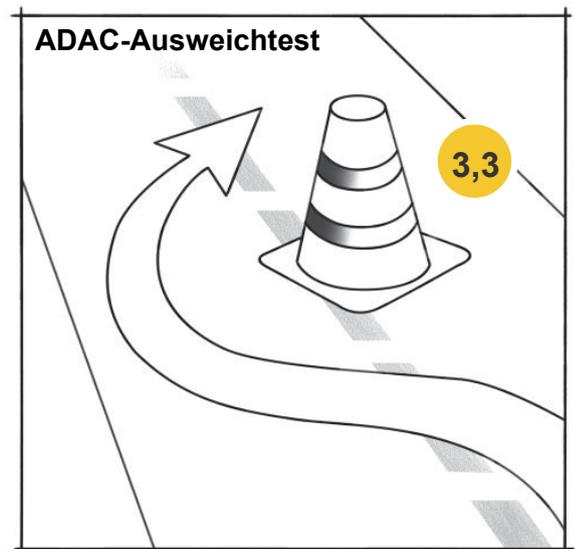
+ Die Gesamtübersetzung wurde zu Gunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt, dadurch dreht das Aggregat bei Tempo 130 gerade einmal mit 2.350 U/min. Allerdings fehlen dem Motor dann auch Zugkraftreserven. Die einzelnen Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes sind stimmig, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten.

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

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 (All-Season-Bereifung) und untersteuert beim Gegenlenken sehr stark. Dadurch ist der Wagen nur 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, so dass ein Lastwechsel entsteht, ändert sich das Fahrverhalten kaum - der RAV4 bleibt stabil. Voll Beladen neigt der Toyota zu stärkerem Untersteuern.



**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.**

### 2,4 Lenkung\*

Die Lenkübersetzung hat Toyota durchschnittlich gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis liegt mit 11,5 m im Klassenmittelfeld.

+ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und erweist sich als präzise. Sie vermittelt dem Fahrer insgesamt einen recht guten Kontakt zur Fahrbahn, könnte aber bei kleinen Lenkwinkeln etwas mehr Rückmeldung geben. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand erforderlich.

### 3,9 Bremse

+ Die Bremsanlage spricht gut an und erweist sich als belastbar.

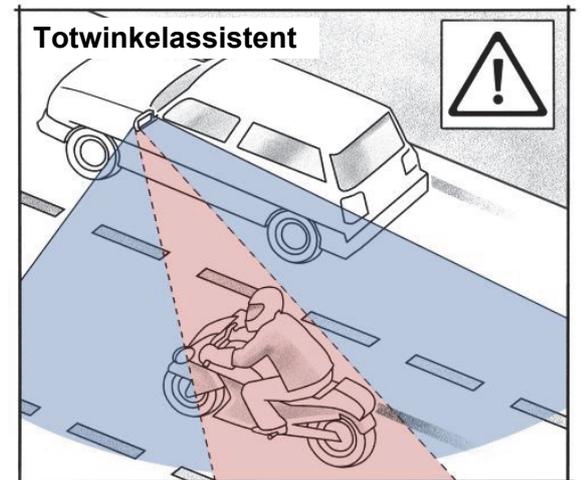
– Der Bremsweg von Tempo 100 ist mit 42,2 Metern viel zu lang (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Yokohama Geolander G91; Größe: 225/65 R17 102H). Hier trägt allerdings die Ganzjahres-Bereifung ihren Teil dazu bei.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der RAV4 noch gut ab. Er ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC+) und dem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrenbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Ab Werk ist der Toyota auch mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Ordert man das Life-Plus-Paket, ist der RAV4 mit einem Toter-Winkel-Warner ausgestattet. Bei Vollverzögerungen aktiviert sich die Warnblinkanlage automatisch und warnt den herannahenden Verkehr. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich das Aggregat nur mit betätigter Kupplung starten lässt.

– Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann ein Richtungswechsel nicht angezeigt werden, da dann die Blinkerfunktion nicht vorhanden ist. Es sind weder Rückleuchten noch -strahler in den Türverkleidungen, die im Dunkeln herannahende Verkehrsteilnehmer auf den offenen Zustand hinweisen würden.



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.

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crahtest nach EuroNCAP-Norm kann der RAV4 einen Erfüllungsgrad von 89 Prozent vorweisen. 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 werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Gurte wird in einem Display angezeigt. Die Türgriffe sind stabil, so dass nach einem Unfall auch hohe Zugkräfte aufgebracht werden können.

– Die hinteren Kopfstützen bieten nur Passagieren bis 1,61 m guten Schutz - das ist zu wenig. Zudem könnte der Abstand zum Kopf geringer ausfallen.

### 1,9 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der RAV4 82 Prozent der möglichen Punkte. Er hat auf den äußeren Fondplätzen Isofix-Halterung mit Ankerhaken. Auf diesen Plätzen sind die Gurte lang und die Schlösser kurz und fest, so dass 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 auch 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. Es gibt auf den hinteren Plätzen keine Fingereinklemmschutz, so dass sich Kinder verletzen können.

## 2,4 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz erreicht der RAV4 66 Prozent der möglichen Punkte. Der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube zeigen sich entschärft.

– Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv.

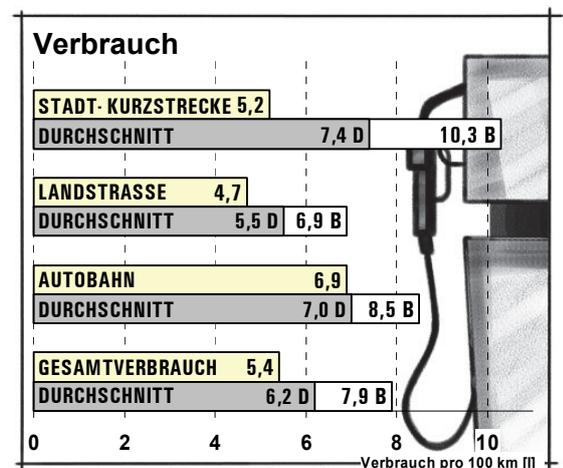
## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO2\*

Beim ADAC EcoTest schneidet der RAV4 2.0 D-4D mit einem ermittelten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 174 g/km durchschnittlich ab - dafür gibt es 31 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,2 l/100 km innerorts, 4,7 l/100 km außerorts und 6,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 2,4 Schadstoffe

+ Im Schadstoff-Kapitel schneidet der RAV4 noch gut ab. Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt nicht zu hoch, allerdings steigen die Stickoxid-Werte im Autobahnzyklus stärker an. In diesem Kapitel können 36 von 50 Punkten vergeben werden. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Toyota 67 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen.



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

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des Toyota zu einer guten Bewertung führt.

### 1,3 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.

2,0

## Wertstabilität\*

⊕ Da der RAV4 ein völlig neues Modell darstellt und sich SUV großer Beliebtheit erfreuen, wird dem Toyota ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

2,6

## Kosten für Anschaffung\*

Bei den Anschaffungskosten landet der RAV4 im guten Klassenmittelfeld. Für die getestete Variante verlangt Toyota mindestens 28.650 Euro. Sollen alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, so müssen nach dem ADAC Ausstattungskorb weitere 1.130 Euro aufgebracht werden. Zudem sind beim Toyota einige Extras, wie Xenonscheinwerfer, an Ausstattungsvarianten gebunden und können nicht separat geordert werden.

5,5

## Fixkosten\*

⊖ Die jährlichen Fixkosten erweisen sich als sehr hoch. Allein die KFZ-Steuer beträgt 224 Euro und auch die Versicherungseinstufungen fallen durchweg ungünstig aus (KH: 20; TK: 29; VK: 28).

1,9

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten bleiben insgesamt überschaubar. Lediglich die Fixkosten erweisen sich als sehr hoch, in allen anderen Kostenkapiteln kann der Toyota gute bis sehr gute Bewertungen vorweisen.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 4x4	2.0 D-4D 4x2	2.2 D-4D 4x4
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1987	4/1998	4/2231
Leistung [kW (PS)]	111 (151)	91 (124)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	195/4000	310/1600	340/2000
0-100 km/h[s]	9,9	10,5	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	180	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,2 S	4,9 D	5,6 D
CO2 [g/km]	167	127	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/29	20/28/29	20/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	154	224	292
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	721	625	709
Preis [Euro]	27.750	26.650	31.850

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	91 kW (124 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	310 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/65R17H
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/65R17H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>42,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,2/4,7/6,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	127 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>174 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4570/1845/1660 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2130 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1590 kg/545 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>435 l/1010 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1110 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>114 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>47 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>174 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>312 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>647 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/29
Grundpreis	28.650 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	550 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (und Neigungseinstell)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (Zuberhör)	ab 729
Einparkhilfe hinten	350 Euro
Einparkhilfe vorne	390 Euro
Lackierung Metallic	580 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	900 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,0</b>
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	2,4
Sicht	3,0	Bremse	3,9
Ein-/Ausstieg	2,8	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Volumen*	1,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,5	Kindersicherheit	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Raumangebot vorne*	1,5	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,9
Raumangebot hinten*	1,6	Schadstoffe	2,4
Innenraum-Variabilität	3,8		
<b>Komfort</b>	<b>2,5</b>		
Federung	2,3		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	2,7		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,8</b>		
Fahrleistungen*	3,5		
Laufkultur	2,7		
Schaltung	2,2		
Getriebeabstufung	2,5		

### AUTOKOSTEN

2,3

Betriebskosten*	2,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,3
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Anschaffung*	2,6
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	1,9

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen