



Toyota RAV4 2.5 Hybrid Team Deutschland

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (160 kW/218 PS)

Hätten Sie gedacht, dass der Toyota RAV4 zu den meistverkauften Autos der Welt zählt? 2021 und 2022 stand er mit mehr als einer Million verkaufter Einheiten ganz vorn, 2023 musste er sich lediglich dem Tesla Model Y knapp geschlagen geben. In Deutschland erfreut sich das japanische Mittelklasse-SUV nicht ganz so großer Beliebtheit und schaffte es 2023 nicht einmal unter die Top-50. Um dies zu ändern, hat Toyota den RAV4 - wenn auch nur behutsam - überarbeitet. Antriebseitig blieb alles beim Alten. Der Kunde hat die Wahl zwischen einem Plug-in- und einem Voll-Hybriden. Zum ADAC Autotest tritt der RAV4 als Hybrid und mit Frontantrieb an. Die Kombination aus dem 2,5 l großen Vierzylinder-Sauger mit 178 PS und dem 120 PS starken E-Motor sorgt für flotte Fahrleistungen bei gleichzeitig bemerkenswert geringem Verbrauch - im ADAC Ecotest begnügt sich der Voll-Hybrid mit 5,6 l/100 km und liegt damit auf dem Niveau eines effizienten Diesels.

An den Stärken wie etwa dem großzügigen Platzangebot für die Insassen und deren Gepäck sowie dem ausgewogenen Fahrwerk hat sich nichts geändert. In puncto Konnektivität hat der RAV4 mit dem größeren Touchscreen und dem volldigitalen Kombiinstrument deutlich gewonnen, gleichzeitig blieb die Bedienung erfreulich eingängig und intuitiv. Leider darf das SUV weiterhin lediglich 800 kg an den Haken nehmen, auf der Autobahn geht es im Innenraum recht laut zu und der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe verstellen. Mit einem Preis von 46.590 Euro ist der getestete RAV4 2.5 Hybrid Team Deutschland keinesfalls günstig, entschädigt aber mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. **Konkurrenten:** u. a. Honda CR-V, KIA Sorento, Nissan X-Trail, Renault Espace.

- ⊕ gutes Platzangebot, effizienter Hybridantrieb, eingängige Bedienung, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ geringe Anhängelast, auf Autobahn recht hohes Innengeräuschniveau, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, hoher Kaufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,2
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Der RAV4 ist gewissenhaft zusammengebaut, auch wenn an einigen Stellen der letzte Schliff fehlt. Vornehmlich, weil an Materialien und bei der Produktion gespart wurde. So sind die Türrahmen mehrteilig, der Kofferraum seitlich mit 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.

⊕ Die Anbauteile im Offroad-Look können bei kleinen Parkrempeln 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 l 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 511 kg achten. 80 davon dürfen auf der Dachreling montiert werden, die Anhängerkupplung darf mit bis zu 70 kg belastet werden.

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

leistungsstarkes Auto. Hätte der RAV4 Hybrid Allradantrieb, dürften es 1.650 kg sein. Ebenfalls ärgerlich: Auf einen Fehlbetankungsschutz verzichtet Toyota, Fehlbetankungen mit Dieselmotoren können die Folge sein - dann wird es teuer. Der RAV4 ist mit gut 2,16 Meter inklusive Außenspiegeln sehr breit, der vergleichsweise große Wendekreis von 11,7 m ist da keine Hilfe. Ab Werk gibt es keinerlei Vorsorge für eine Reifenpanne. Man kann sich beim Toyota-Händler immerhin ein Reifenreparaturset kaufen.

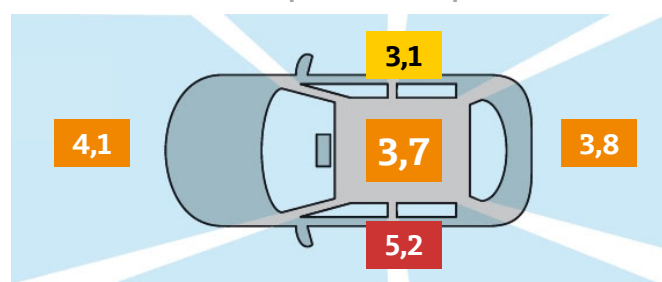
3,0 Licht und Sicht

Einparkhilfen vorn und hinten sind bei der Ausstattung Team Deutschland Serie, eine Rückfahrkamera hat sogar jeder RAV4 an Bord. Löblich, denn das hohe Fahrzeugheck versperrt die Sicht auf niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der RAV4 noch zufriedenstellend ab, Hauptkritikpunkt ist die Aussicht nach schräg hinten, wo die breiten C- und D-Säulen den Blick aus dem Auto heraus stark einschränken. 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. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist in dieser

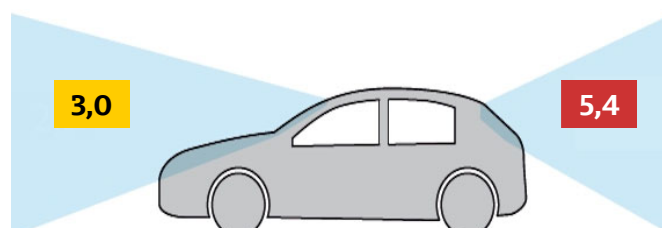
Rundumsicht

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.



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

Ausstattungsline nicht erhältlich, ein Parkassistent ist für den Japaner grundsätzlich nicht zu haben.

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, der je nach Verkehrssituation zwischen Abblend- und Fernlicht umschaltet. Die Fahrbahnausleuchtung fällt für ein aktuelles LED-Scheinwerfersystem nur durchschnittlich aus, besonders der ca. drei Meter lange dunkle Bereich direkt vor dem Auto sowie der fleckige Lichtkegel haben die ADAC Tester zu monieren. Zudem stört das ausgeprägte Streulicht bei Regen oder Schnee. Abbiege-, Kurvenlicht, ein dynamischer Fernlichtassistent oder eine adaptive Lichtverteilung, bei all diesen Punkten muss der RAV4 passen. Lobenswert: Mit Ausnahme der beiden niedrigsten Ausstattungs-

niveaus stattet Toyota den RAV4 stets mit einer Scheinwerferreinigungsanlage aus.

⊕ Eine Besonderheit des RAV4 ist der digitale Innenspiegel (Serie ab Ausstattung Club). Der Fahrer kann den Innenspiegel konventionell nutzen und mithilfe des Spiegels nach hinten blickten. Betätigt man den Hebel unten am Spiegelgehäuse analog zu einem manuell abblendenden Innenspiegel, wird die Spiegelfläche zum Bildschirm, auf der die Aufnahme der oben an der Innenseite der Heckscheibe angebrachten Kamera angezeigt wird. Dies ist beispielsweise dann hilfreich, wenn die Sicht nach hinten durch großgewachsene Fondinsassen oder dachhohe Beladung versperrt ist.

⊖ Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert. So kann ein abgeschlepptes Fahrzeug eine Richtungsänderung nicht anzeigen.

2,2 Ein-/Ausstieg

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

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Wenigstens ist im Schlüssel ein Bewegungssensor integriert, der nach ein paar Minuten die Sendeeinheit abschaltet; so kann zumindest ein abgelegter Schlüssel nicht mehr überbrückt werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ 470 l lassen sich unter dem Heckrollo verstauen. Bis zum Dach passen 765 l oder zwölf Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Toyota bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und den Vordersitzen 885 l Stauraum. Belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.590 l zur Verfügung.



Mit 470 l Volumen bietet der Kofferraum des RAV4 ordentlich Platz für das Gepäck.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig beim RAV4 Team Deutschland elektrisch. In Kombination mit dem ebenfalls serienmäßigen schlüssellosen Zugangssystem genügt dafür lediglich ein Fußschwenk unter die Heckschürze. Erst ab knapp 1,95 m Körpergröße muss man sich Sorgen um den Kopf machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist. Die Ladekante liegt 69 cm über der Straße und damit recht hoch. Die Kofferraumöffnung ist breit und sehr hoch, noch dazu ist der Kofferraumboden fast auf einer Höhe mit der

Ladekante. Klappt man die Rücksitzlehnen um, steigt die Ladefläche leicht nach vorn hin an. Gut gelöst: Die Laderaumabdeckung kann man unter dem Kofferraumboden klappertfrei verstauen.

⊖ Nur eine Lampe leuchtet den großen Kofferraum bei Dunkelheit nicht ausreichend aus.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt klappbar, eine Durchladeeinrichtung gibt es leider nicht. Die Lehnen lassen sich per Hebel oben an den Lehnen umklappen, vom Kofferraum aus ist dies nicht möglich. Das 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.

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

2,3 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Der RAV4 punktet mit einer guten Bedienbarkeit. Das Cockpit wirkt zwar etwas angestaubt und wenig modern, doch hinsichtlich der Bedienung erweist sich dies durchaus als Vorteil. Für wichtige und häufig genutzte Funktionen bietet der Japaner separate Tasten und Regler, auf berührungssensitive Flächen verzichtet Toyota gänzlich - das ist lobenswert. Der Touchscreen ist im Zuge des Facelifts von acht auf 10,5 Zoll angewachsen, auch die Auflösung des Displays ist nun deutlich besser. Leider ist das Zentralsdisplay weiterhin nicht zum Fahrer geneigt. Zudem sind die praktischen Direktwahltasten für die Hauptfunktionen sowie der zweite Drehregler zum Scrollen entfallen. Der Drehregler zur Lautstärkeinstellung blieb erfreulicherweise erhalten. Unpraktisch ist hingegen, dass einige Fahrzeugfunktionen wie etwa die der Assistenzsysteme nur umständlich über das Kombiinstrument zu bedienen sind.

Das Kombiinstrument ist nun nicht mehr nur in der Mitte, sondern komplett als 12,3 Zoll großes TFT-Display ausgeführt. Es liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, lässt sich einwandfrei ablesen und bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Ansichten und vier Stilrichtungen. Der Bordcomputer zeigt alle wichtigen Infos an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert. Die Klimateinheit lässt sich dank der beiden großen und griffigen Drehregler sowie der einwandfrei erkennbaren Tasten problemlos bedienen - das ist vorbildlich.

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

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Alle RAV4 sind serienmäßig mit einem Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen (vier Jahre kostenlos)



Mit knapp 70 cm liegt die Ladekante doch recht hoch und macht damit das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühevollen Tätigkeit.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum gehen in Ordnung, besondere Sorgfalt oder Behaglichkeit findet man jedoch nicht. Dank der zahlreichen haptischen Tasten geht die Bedienung recht einfach von der Hand.

⊖ Kritik verdient die Tastenleiste (u. a. für Fernlichtassistent und Lenkradheizung) links unterhalb des Lenkrads, da diese ungünstig tief und nicht im Sichtfeld des Fahrers angeordnet ist.

ausgestattet. Zudem sind Bluetooth-Audiostreaming und - Freisprecheinrichtung, eine simple Sprachsteuerung, digitaler

Radioempfang und die Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) an Bord. Zudem gibt es Remote-Funktionen, mit denen sich Fahrzeuginformationen via Smartphone abrufen lassen, zudem können gewisse Fahrzeugfunktionen aus der Ferne ausgeführt werden.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Den Fahrersitz kann man für bis zu 1,95 Meter großer Personen zurück schieben. Über dem Scheitel hat man mit diese Größe noch etwas Luft. Auch das Raumgefühl ist

1,7 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.

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 klassenüblichen Stauraum, Besonderheiten wie etwa Bodenfächer gibt es aber nicht. Verwunderlich: Nur am rechten Vordersitze befindet sich an der Rückseite eine Lehnentasche, die andere spart sich Toyota.

2,9 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

3,4 Sitze

Die Vordersitze sind von durchschnittlicher Qualität und bieten einen vernünftigen Komfort. Die Einstellmöglichkeiten sind überschaubar, eine einstellbare Sitzflächenneigung oder Lordosenstütze gibt es nicht. Hinten sitzt man auf einer typischen Rücksitzbank, das heißt außen auf nur leicht

Vorn bietet der RAV4 einen USB-sowie einen 12-V-Anschluss, hinten finden die Insassen sogar zwei USB-Anschlüsse vor. Darüberhinaus gibt es eine gut erreichbare induktiven Ladeschale hinter dem Wählhebel.

großzügig und wird lediglich durch die hohe Seitenlinie und den breiten Mittelunnel eingeschränkt.



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

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.

konturierten Sitzen und in der Mitte unbequem. Der Kniewinkel aber passt, zudem gibt es eine bequeme Mittelarmlehne.

⊖ Der Beifahrersitz ist im RAV4 Team Deutschland nicht höhenverstellbar, das ist für ein Auto dieser Fahrzeug- und Preisklasse nicht verständlich.

3,3 Innengeräusch

Die Windgeräusche bestimmen auf der Autobahn den Geräuscheindruck. Was akustisch wie bei allen Toyota-Hybriden mit stufenlosem Getriebe negativ auffällt, ist das unter Last vergleichsweise hohe Drehzahlniveau und die damit verbundene laute Geräuschkulisse. Bei 130 km/h beträgt der Innen-

geräuschpegel 69,2 dB(A), was für ein SUV der Mittelklasse ein überdurchschnittlich hoher Wert ist. Verantwortlich dafür sind allerdings die Windgeräusche, die mit zunehmender Geschwindigkeit merklich ansteigen.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der RAV4 Team Deutschland hat serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit in drei Stufen einstellbarer Intensität und Umluftautomatik an Bord. Die vorderen Sitze sind ebenso wie das Lenkrad ab Werk beheizbar, für die

Fondsitze ist diese Funktion ebenso wenig zu haben wie eine Standheizung. Die Scheiben sind ab der B-Säule getönt und schützen die Fondinsassen somit vor zu starker Sonneneinstrahlung.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Benzin- und Elektromotor legen sich auf Wunsch richtig ins Zeug und produzieren gemeinsam maximal 160 kW/218 PS. Der Benziner steuert dabei bis zu 131kW/178 PS bei, der Elektromotor schiebt mit bis zu 88 kW/120 PS und 202 Nm an. Damit geht es laut Hersteller in 8,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur elektronisch abgeregelten Höchst-

geschwindigkeit von 180 km/h.

Bei den ADAC Messungen schneidet der Hybrid gut ab. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist in 4,7 s erledigt, von 80 auf 120 km/h benötigt das SUV lediglich 5,7 s. Auch das Anfahrverhalten ist tadellos, von 15 bis 30 km/h vergehen lediglich 1,1 s.

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 stufenlose Automatikgetriebe viel an Spontanität. 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 Planetengetriebes nicht selten vorkommt, dröhnt er vernehmlich. Auch sind ihm Vibrationen kein Fremdwort, hier übertreibt er aber nicht.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des konventionellen Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie ist laut Bedienungsanleitung maximal einen Kilometer 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.

Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert harmonisch und weitgehend ruckfrei. 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.

2,9 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. Die Traktion des Fronttrieblers ist gut und dürfte in den allermeisten Fahrsituationen vollkommen ausreichen. Wer öfters abseits befestigter oder auf schneebedeckten Straßen unterwegs ist, sollte allerdings besser zur Allradvariante mit zusätzlichem E-Motor an der Hinterachse greifen.

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. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angemessen direkt übersetzt, der Lenkaufwand besonders innerorts hält sich dadurch im Rahmen.

3,3 Bremse
















Die Bremsanlage spricht recht gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt 37,5 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen).

1,6 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des RAV4 war schon bislang sehr umfangreich und wurde im Zuge des Facelifts nochmals erweitert. Positiv: Alle Systeme sind bereits beim Basismodell an Bord. Neu hinzugekommen ist neben einem Kreuzungs- und einem Ausweichassistenten auch ein Lenkassistent, der das Fahrzeug mittig in der Fahrspur hält. Ergänzt wird die Sicherheitsausstattung um ein Notbremsassistenten samt Abstands- und Kollisionswarner, adaptive Geschwindigkeitsregelung und -limiter. Von der Fronkamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für die Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Zudem warnt der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

RAV4 vor Autos im toten Winkel sowie vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren. Ein Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner sind ebenfalls an Bord.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Toyota RAV4 93 Prozent der möglichen Punkte und damit ein gutes Ergebnis (Test: 05/2019). Der RAV4 hat einen Knieairbag für den Fahrer, Seiten- und Frontairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit genug herausziehen und 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. Ein Kofferraumtrenngitter oder -trenngitter ist im Zubehör erhältlich, kann allerdings nicht hinter den Vordersitzen eingespannt werden.

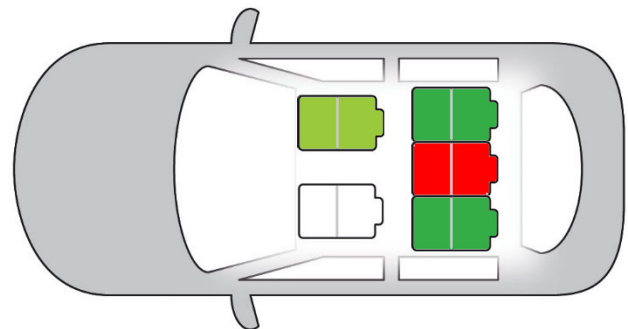
2,6 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann das japanische SUV 87 Prozent im Bereich Kindersicherheit erreichen (Test: 05/2019). Kindersitze können auf dem Beifahrersitz und hinten außen problemlos befestigt werden, die Gurtlängen sind ausreichend und die Gurtanlenkpunkte 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.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist für die Kindersitzmontage ungeeignet, da die Anlenkpunkte des Gurts zu eng beisammen liegen und daher keine lagesichere Fixierung ermöglichen. 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.

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)

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Der RAV4 bietet beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm einen guten Fußgängerschutz, lediglich im Bereich der A-Säulen ist die Verletzungsgefahr erhöht. Die Front ist weitgehend gut entschärft, so dass es am Ende zu 85 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der RAV4 ist in allen

Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Fußgänger- und Radfahrererkennung 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 154 g/km 32 von 60 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,6 Litern Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch bei guten 4,4 l/100 km, auch auf der Landstraße kann der RAV4 sein Sparpotenzial mit 4,8 l/100 km ausspielen. Auf der Autobahn steigt der Verbrauch jedoch deutlich an, hier kommt der Vollhybrid auf 8,0 l/100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Der nicht direkt einspritzende Benziner im RAV4 Hybrid hat auch nach den aktuellen, strengen Kriterien nach der Abgasnorm Euro 6d 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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,8	
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

Frontantrieb 46 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des Ecotest. Die insgesamt erzielten 78 Punkte genügen für vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

3,0 AUTOKOSTEN

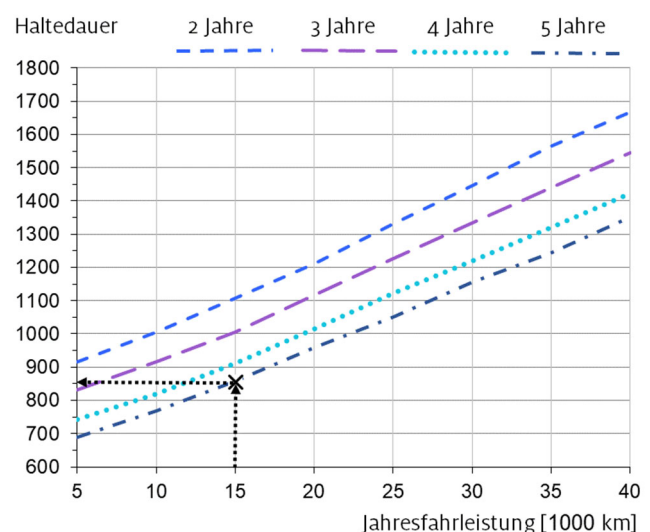
3,0 Monatliche Gesamtkosten

46.590 Euro kostet der RAV4 Hybrid mit Frontantrieb in der getesteten Ausführung Team Deutschland, die Basisausstattung startet bei 40.990 Euro. Damit ist das SUV seit seinem Erscheinen 2019 - abhängig von der jeweiligen Ausstattungslinie - zwischen 8.000 und 11.000 Euro teurer geworden. Das ist ein stattlicher Preis, allerdings wird der Kunde mit einer reichhaltigen Komfort- und einer sehr umfangreichen Sicherheitsausstattung entschädigt.

Der vergleichsweise niedrige Verbrauch senkt die Betriebskosten, die Versicherungseinstufungen sind inzwischen günstiger, bewegen sich dennoch aber auf recht hohem Niveau (Teilkasko 27, Vollkasko 24). Die Fahrzeuggarantie beträgt drei Jahre bis 100.000 km - im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Sofern man die jährliche Inspektion regelmäßig bei einem Toyota-Partner durchführen lässt, wird die Fahrzeuggarantie bis zu einem maximalen Fahrzeugalter von 15 Jahren oder einer Laufleistung von 250.000 km verlängert. Zudem geben die Japaner drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung (von außen nach innen).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 857 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	RAV4 2.5 Hybrid	RAV4 2.5 Hybrid Club AWD-i
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2487	4/2487
Leistung [kW (PS)]	160 (218)	163 (222)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./3600	n.b./3600
0-100 km/h [s]	8,4	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,6 5	5,6 5
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	126	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/27	19/24/27
Steuer pro Jahr [Euro]	114	118
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	785	848
Preis [Euro]	40.990	49.190

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	289/545/979
• Dachlast/Anhängelast [kg]	49/493
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,53
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	83,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	210

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/E-Motor), Euro 6d-ISC-FCM	
Hubraum	2.487 ccm
Systemleistung	160 kW/218 PS
Systemdrehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/60 R18
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	70/80 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Toyota City

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Reifengröße Testwagen	225/60 R18 100H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Alenza 001
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Ecotest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,4/4,8/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	133 g/km (WTW* 154 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.624/511 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/885/1.590 l

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

Betriebskosten	152 Euro	Werkstattkosten	90 Euro
Fixkosten	125 Euro	Wertverlust	490 Euro
Monatliche Gesamtkosten	857 Euro		
Steuer pro Jahr	114 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/27		
Basispreis RAV4 2.5 Hybrid Team Deutschland	46.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.260 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.324 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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 (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	1.090 Euro
Metalllackierung	ab 790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,0

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	3,0	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	1,6	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,3
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,6
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	1,7	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	2,8
Federung	2,9	Schadstoffe	1,4
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,0		

Stand: Mai 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner