



Toyota RAV4 2.5 Plug-in Hybrid Technik-Paket AWD-i

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (225 kW/306 PS)

Aus deutscher Sicht ist der Toyota RAV4 ein SUV von vielen. Letztes Jahr fand das japanische SUV hierzulande rund 9.500 Käufer, der VW Tiguan kam als meistverkauftes SUV auf mehr als sechsmal so viele Zulassungen. Betrachtet man jedoch die weltweiten Verkäufe, zeigt sich ein anderes Bild. 2020 war der Toyota RAV4 mit rund 970.000 Einheiten das meistgefragte SUV – der Tiguan lag mit etwas über 600.000 Verkäufen deutlich zurück. Doch was macht den Mitbegründer des SUV-Segments so erfolgreich? Darüber soll der ADAC Autotest Aufschluss geben. Nachdem das Vorgängermodell erstmals als Hybrid erhältlich war, feiert in der aktuellen fünften Generation ein Plug-in-Hybridantrieb Premiere. Und der hat es in sich: Die Leistung des 2,5-Liter-Benziners summiert sich mit den beiden E-Motoren an Vorder- und Hinterachse auf insgesamt 306 PS/225 kW. Dass die Fahrleistungen in Anbetracht dessen sehr gut ausfallen, war zu erwarten. Dass das immerhin 1,9 t schwere SUV dabei aber auch recht effizient mit Strom und Benzin umgeht, macht einmal mehr die langjährige Erfahrung der Japaner auf dem Gebiet der Hybridtechnik deutlich. Nur knapp schrammt der RAV4 PHEV am vierten Stern im ADAC Ecotest vorbei. Neben dem Antrieb sprechen für den RAV4 auch das großzügige Platzangebot für die Insassen und deren Gepäck sowie die sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, die den hohen Grundpreis von 54.990 Euro (für die mittlere Ausstattung „Technik-Paket“) relativiert. Also alles eitel Sonnenschein? Leider nein, bei der Fahrsicherheit ziehen dunkle Wolken auf. Im Ausweichtest patzt das SUV mit einem heftig ausbrechenden Heck und einem ESP, das nicht energisch genug zupackt. Gleiches gilt für die Bremsen, aus 100 km/h kommt der RAV4 erst nach über 38 m zum Stehen. **Konkurrenten:** u. a. BMW X3, Hyundai Santa Fe, Mercedes GLC, Seat Tarraco, Suzuki Across, Volvo XC60.

- ⊕ gutes Platzangebot, großer Kofferraum, effizienter und leistungsstarker Antrieb, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ Schwächen im Ausweichtest, mäßige Bremsleistung, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, hoher Kaufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 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. Die Wertigkeit des Innenraums entspricht dem Klassendurchschnitt. Im oberen Bereich von Armaturenbrett und Türen kommen geschäumte Kunststoffe zum Einsatz, im unteren Bereich findet man ausschließlich Hartplastik vor. Erfreulich ist, dass die A- und B-Säulen mit Stoff bezogen sind. Demgegenüber wirken

einige Bedienelemente wie die mit dickem Gummi überzogenen Drehregler an Infotainment und Klimaanlage wenig wertig.

⊕ 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

Die rein elektrische Reichweite des RAV4 Plug-in-Hybrid beträgt im Ecotest rund 55 km – damit liegt der Japaner recht deutlich unter der Herstellerangabe von 75 km nach WLTP. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus, verbraucht der RAV4 rund 6,5 l/100 km (Ecotest), sodass man alleine mit dem für einen Plug-in-Hybriden erfreulich großen 55-l-Tank etwa 845 km weit kommt. Das Aufladen der Batterie (genutzte Kapazität: 15,3 kWh inkl. Ladeverlusten) mit dem serienmäßigen Onboard-Lader dauert 2,3 h.

Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt üppige 590 kg – das reicht selbst für fünf Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 80 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 70 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Toyota bis zu einem Gewicht von 1.500 kg – das ist ordentlich und für einen Plug-in-Hybriden

nicht selbstverständlich. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis zu 750 kg wiegen. Ein Reifen-Reparaturset ist Serie, Runflat-Reifen gibt es ebenso wenig wie ein Not- oder Reserverad.

⊖ Auf einen Fehlbetankungsschutz verzichtet Toyota, Fehlbetankungen mit Dieselmotorkraftstoff können die Folge sein. Zudem muss der Tankdeckel wie bei Plug-in-Hybriden üblich über eine Taste im Innenraum entriegelt werden, ehe er sich öffnen lässt. Der Tankdeckel sitzt auf der linken, der Ladeanschluss für das Typ-2-Kabel auf der rechten Fahrzeugseite.

Der RAV4 ist mit 2,16 m inklusive Außenspiegeln sehr breit. Deshalb und aufgrund des mit 11,7 m recht großen Wendekreises ist das SUV in der Stadt nicht besonders gut aufgehoben.

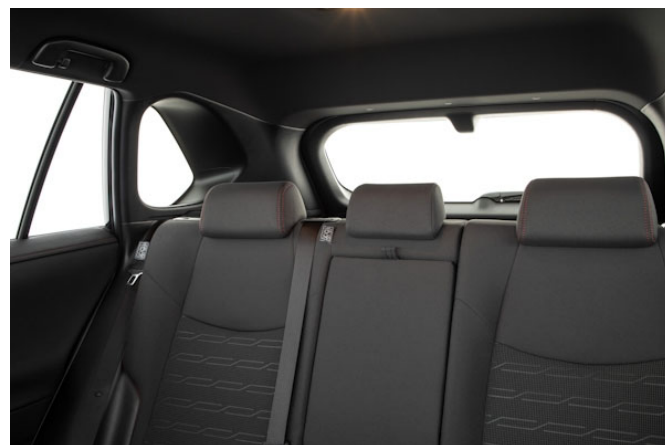
3,0 Licht und Sicht

Parkensensoren vorn und hinten mit aktiver Bremsunterstützung sowie eine Rückfahrkamera sind serienmäßig an Bord. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist dem Modell mit Technik- und Style-Paket vorbehalten, einen Parkassistenten bietet Toyota für den RAV4 grundsätzlich nicht an.

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 den Blick nach draußen beeinträchtigen. Gut dagegen kann man durch die Heckscheibe schauen, weil die versenkbaren Kopfstützen nicht stören. Das ändert aber nichts am Problem, dass man bodennahe Hindernisse direkt hinter dem Auto nicht erkennen kann – die serienmäßige Rückfahrkamera ist also tatsächlich sicherheitsrelevant.

⊕ LED-Scheinwerfer sind beim RAV4 Plug-in-Hybrid Serie. Das Lichtsystem überzeugt mit guter Helligkeit und

Homogenität, ohne an die Fahrbahnausleuchtung von High-End-Systemen heranreichen zu können. Dafür fehlen dem



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

Toyota auch über den serienmäßigen statischen Fernlicht-assistenten hinausgehende Funktionen wie Abblende- oder Kurvenlicht, adaptive Lichtverteilung oder ein Fernlicht-assistent, der andere Verkehrsteilnehmer ausblenden kann. Positiv und mittlerweile selbst bei Premium-Modellen keine Selbstverständlichkeit ist hingegen die serienmäßige Scheinwerferreinigungsanlage.

Eine Besonderheit des RAV4 PHEV ist der digitale Innenspiegel. Der Fahrer kann den Innenspiegel konventionell nutzen und mithilfe des Spiegels nach hinten blicken. 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 während des Abschleppens keine Richtungsänderung angezeigt werden.

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.

1,9 Kofferraum-Volumen

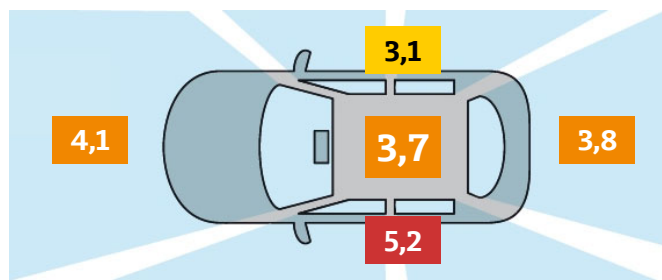
⊕ Im Vergleich zu der Hybrid-Variante fällt der Kofferraum des Plug-in-Hybrids um 40 Liter kleiner aus, da der Ladeboden nicht höhenverstellbar ist und das Ladevolumen darunter wegfällt. 430 Liter lassen sich unter dem Heckrollo verstauen. Bis zum Dach passen 725 Liter oder zwölf Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Toyota bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 845 Liter Stauraum - belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.550 Liter zur Verfügung.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch. Ist der RAV4 wie im Falle des Testwagens mit dem Technik-Paket ausgestattet, genügt dafür lediglich ein Fußschwenk unter die Heckschürze. Selbst knapp 1,95 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen,

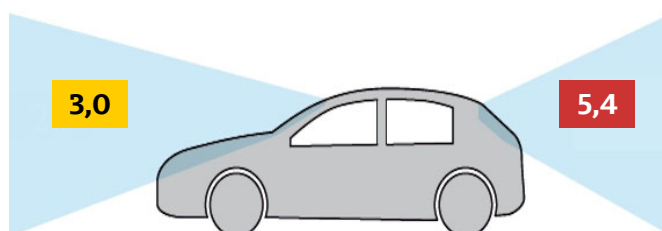
Rundumsicht

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

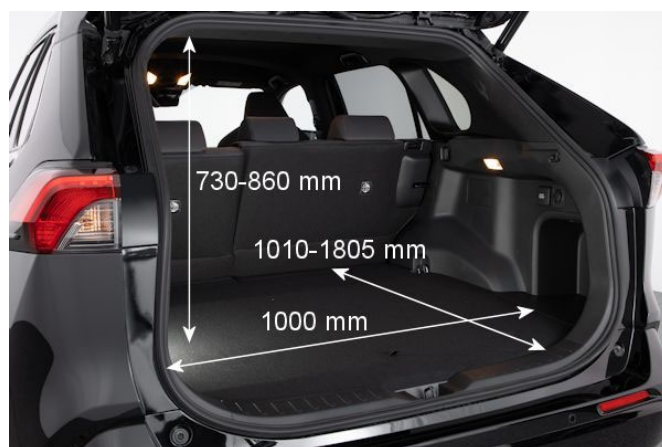


Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊖ Der RAV4 Plug-in-Hybrid ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber trotz des im Schlüssel verbauten Bewegungssensors einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum mit 430 l Volumen bietet weniger Platz als bei den beiden anderen Antriebsvarianten.

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 70 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: Der Kofferraum ist vernünftig nutzbar. Auch gut

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 Lehnenschlossern eingeklemmt und beschädigt werden.

2,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Cockpit ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System Toyota Touch gebündelt sind. Das dazugehörige, neun 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 abrufft. Der Bordcomputer zeigt alle wichtigen Infos an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert. Das Klimabedienteil ist etwas tief verbaut, aber übersichtlich gestaltet.

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

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der RAV4 Plug-in-Hybrid ist in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Er ist serienmäßig mit einem Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen ausgestattet. Zudem sind Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung, digitaler Radioempfang und der Zugriff auf einige Apps (u. a. Wetterbericht, Kraftstoffpreise) dabei. Der RAV4 wartet mit zahlreichen Anschlussmöglichkeiten auf. Er bietet in der ersten Reihe je einen USB- und AUX-Anschluss, für die Fondinsassen stehen sogar zwei USB-Anschlüsse bereit. Im Kofferraum findet man neben einem 12-Volt-Anschluss zusätzlich eine 230-Volt-

gelöst: Das Kofferraumrollo kann man unter dem Kofferraumboden klapperfrei verstauen.

⊖ Nur eine Lampe leuchtet den großen Kofferraum aus, das reicht im Dunkeln nicht.

Ein Kofferraumtrennnetz oder -trenngitter ist im Zubehör erhältlich.

Ablagen im Kofferraum für Kleinkram sind kaum vorhanden, nur unter dem Kofferraumboden kann man kleinere Gegenstände verstauen.



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.

Steckdose, an der sich beispielsweise ein Laptop laden lässt. Mittlerweile bietet auch Toyota die Möglichkeit, Inhalte des Smartphones via Apple CarPlay oder Android Auto auf dem Zentralscreen des Fahrzeugs anzuzeigen. Beide Schnittstellen sind serienmäßig. Zudem kann man mithilfe der Toyota-Remote-App aus der Ferne Fahrzeuginformationen wie etwa den Ladestatus abrufen, den Ladevorgang steuern oder den Innenraum vorklimatisieren.

⊖ Einen CD-Player gibt es im RAV4 nicht.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Den Fahrersitz kann man für bis zu 1,90 Meter große Personen zurück schieben. Über dem Scheitel hat man mit dieser Größe noch etwas Luft. Das Platzangebot ist großzügig, eingengt fühlt man sich im RAV4 trotz der hohen Fensterlinie

1,7 Raumangebot hinten

⊕ Hinten hat man richtig viel Platz, die meisten Insassen 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. Das Raumgefühl wird allenfalls durch den dunklen Dachhimmel und die hohe Fensterlinie eingeschränkt.

2,8 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität bietet der RAV4 für ein SUV lediglich Hausmannskost. Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen und zweistufig in der Neigung verstellen. Eine verschiebbare Rücksitzbank, wie sie einige Konkurrenten bieten, findet man im Toyota allerdings nicht.

Ablagen gibt es einige, man kommt mit Flaschen, Bechern und mehr Kleinigkeiten gut zurecht. Vorn steht auch ein Brillenhalter zur Verfügung. Hinten findet man klassenübliche Verstaue-

keinesfalls. Ein Panoramadach, das mehr Licht in den Innenraum bringt, ist der höchsten Ausstattungslinie vorbehalten.



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

möglichkeiten wie Lehnentaschen oder Becherhalter in der Mittelarmlehne vor, Besonderheiten wie etwa Bodenfächer gibt es aber nicht.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk ist recht gelungen abgestimmt und bietet trotz des Verzichts auf eine adaptive Dämpferregelung einen ordentlichen Federungskomfort. Bei niedrigen Geschwindigkeiten dürfte die Federung etwas geschmeidiger abrollen. In der Stadt zeigt sich der RAV4 nämlich mitunter steifbeinig.

Alltagstauglich ist das Fahrwerk aber allemal, zudem es auf Landstraße und Autobahn mit Bodenwellen gut zurechtkommt. Es schluckt sie, ohne übermäßig nachzuwippen. Nur manchmal stellt sich auf kurz aufeinanderfolgenden Unebenheiten ein Stuckern ein.

3,3 Sitze

Während der Fahrersitz elektrisch verstellbar ist und auch mit einer elektrischen Zweibein-Lordosenstütze ausgerüstet ist, kann der Beifahrersitz lediglich in Längsrichtung verschoben und in der Lehnenneigung angepasst werden. Eine Höhenverstellung ist der höchsten Ausstattungslinie vorbehalten, dann lässt sich der Sitz ebenfalls elektrisch justieren. Die Vordersitze sind von durchschnittlicher Qualität und bieten einen

vernünftigen Komfort, bei zügiger Kurvenfahrt mangelt es ihnen allerdings an Seitenhalt.

Der Sitzkomfort auf der Rücksitzbank geht in Ordnung, auch wenn die Konturierung recht dürrig ist. Die Sitzposition ist auch dank des angenehmen Kniewinkels und der verstellbaren Lehnenneigung durchaus bequem.

2,8 Innengeräusch

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

67,8 dB(A). Im Gegensatz zum Hybridmodell ohne Lademöglichkeit wird der Benziner aufgrund der leistungsstärkeren E-

Motoren und der größeren Batterie seltener und weniger stark gefordert, was positive Auswirkungen auf den Geräuschkomfort hat.

1,6 Klimatisierung

⊕ In puncto Klimatisierung ist der Teilzeitstromer sehr gut aufgestellt. Neben einer Zweizonen-Klimaautomatik wartet er auch mit getönten Scheiben hinten sowie der Möglichkeit auf, den Wagen vorzuklimatisieren (kühlen oder heizen).

Für die kalte Jahreszeit bietet der Japaner beheizbare Sitze vorn und hinten sowie eine Lenkradheizung. Wer auf eine beheizbare Frontscheibe nicht verzichten möchte, muss zur Top-Ausstattung greifen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der 2,5 Liter große Vierzylinderbenziner leistet 185 PS/136 kW. Die beiden E-Motoren entwickeln 182 PS/134 kW (vorn) und 54 PS/40 kW (hinten). In Summe beträgt die Systemleistung 306 PS/225 PS – aufgrund der Leistungsverzweigung des Toyota-Hybridsystems lässt sich die Leistung der drei Motoren nicht einfach aufsummieren.

Damit geht es laut Hersteller in sehr flotten 6,0 s von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur (abgeregelten) Spitze von 180 km/h. Allerdings natürlich nur solange der Ladezustand des Akkus ausreichend ist, um die beiden E-Motoren mit Strom zu versorgen. Fällt der Schub des Elektroantriebs weg, muss der

Benziner alleine für Vortrieb sorgen und es geht merklich gemütlicher voran.

Auch die Messungen des ADAC Autotest zeugen vom Potenzial des Antriebs. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der RAV4 in lediglich 3,4 s. Auch bei der Messung von 15 bis 30 km/h schneidet das SUV mit 0,7 s sehr gut ab.

Das trotz des sehr kräftigen Antriebsstrangs kein rechter Fahrspaß aufkommen mag, liegt neben der bei flotter Fahrt angestregten Geräuschkulisse auch an den wenig dynamischen Fahreigenschaften.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Das Ansprechverhalten des Antriebsstrangs ist dank des unvermittelt einsetzenden Drehmoments der beiden E-Motoren sehr gut. Allein, wenn der Benziner hinzugeschaltet wird, dauert es einen Moment, ehe der Verbrenner seine Leistung abgibt.

Solange sich der RAV4 Plug-in-Hybrid im Elektrobetrieb

befindet, ist die Laufkultur – wie für einen E-Motor-typisch – tadellos. Springt der Vierzylinderbenziner an, wird es im Innenraum nicht nur merklich lauter, dann sind vom Antriebsstrang in bestimmten Betriebszuständen auch leichte Vibrationen zu spüren.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Schaltvorgängen gibt es dank der stufenlosen Übersetzung des Planetengetriebes nicht, daher schneidet das Automatikgetriebe in puncto Komfort sehr gut ab. Die Reaktionsschnelligkeit des stufenlosen Getriebes ist allerdings verbesserungswürdig: Im Vergleich zu einem

schnell reagierenden Automatik- oder Doppelkupplungsgetriebes dauert es merklich länger, ehe die Motordrehzahl angehoben wird und der Motor dadurch mehr Leistung abgibt. 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.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf des RAV4 Plug-in-Hybrid gibt wenig Anlass zur Klage. Auch bei schlechten Straßenoberflächen hält

der Japaner meist zuverlässig die Spur. Die Traktion des RAV4 ist dank des Allradantriebs sehr gut.

⊖ Im ADAC Ausweichtest hinterlässt der RAV4 keine gute Figur. Bereits in der ersten Phase drängt das Heck deutlich nach außen. Beim Versuch, in die ursprüngliche Fahrspur zurückzulenken, bricht das Heck dann heftig aus und lässt sich nur von einem versierten Fahrer wieder einfangen. Das elektronische Stabilitätsprogramm (bei Toyota VSC genannt) greift viel zu spät ein und kann das Ausbrechen des Hecks nicht verhindern.

Fährt man den RAV4 mit geringeren Lenkwinkeln durch den Ausweichtest, verhält sich das SUV unkritisch, lässt in puncto Fahrdynamik aber große Wünsche offen. Der Toyota untersteuert stark, neigt sich kräftig zur Seite und lässt auch Präzision vermissen. Dass das SUV aufgrund des erhöhten Schwerpunkts und des stattlichen Gewichts von 1,9 t nicht die besten Voraussetzungen für den ADAC Ausweichtest mitbringt, steht außer Frage. Dennoch schaffen es zahlreiche Konkurrenten das Fahrmanöver nicht nur sicher zu bestehen, sondern dabei noch einen Funken Fahrdynamik aufkommen zu lassen.

2,6 Lenkung

Die Lenkung ist dem Fahrzeugkonzept entsprechend mehr auf Komfort denn auf Sportlichkeit ausgelegt. Die Lenkkräfte fallen recht niedrig aus, wodurch sich die Lenkung etwas entkoppelt und synthetisch anfühlt. Speziell bei Kurvenfahrt mangelt es ihr an Rückmeldung, zumindest trifft man die anvisierte Kurvenlinie ordentlich. Die Zentrierung lässt sich bei höheren Geschwindigkeiten gut erspüren, was speziell das Geradeausfahren auf der Autobahn angenehm macht. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht zu indirekt ausgelegt, der Lenkaufwand hält sich dadurch in Grenzen.

3,7 Bremse

Bei der Bremswegmessung schneidet der RAV4 PHEV ebenso wie im Ausweichtest enttäuschend ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das 1,9 t schwere SUV erst nach 38,4 m. Das können die meisten Konkurrenten deutlich besser.
























⊕ Die Bremsanlage lässt sich besonders für ein Hybridfahrzeug gut dosieren.

1,8 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der RAV4 punktet mit einer umfangreichen aktiven Sicherheitsausstattung. Ein Notbremsassistent mit Abstandswarner ist Serie, bis 80 km/h können auch Fahrradfahrer und Fußgänger erkannt werden. Selbst ein

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung 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	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Geschwindigkeitslimiter, ein Tempomat und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung sind dabei. Von der Fronkamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können für die Geschwindigkeitsassistenten übernommen werden. Zudem warnt der RAV4 auch vor Autos im toten Winkel und vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren. Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner, ein direkt messendes Reifendruck-

kontrollsystem und sogar ein Head-up-Display sind beim RAV4 PHEV mit Technik-Paket serienmäßig.



Reifendruck-Kontrollsystem

Der RAV4 verfügt über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Reifendrucke im Kombiinstrument anzeigen kann.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der RAV4 93 Prozent der möglichen Punkte und damit ein richtig gutes Ergebnis (Stand: 05/2019). 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. Zudem bietet der Japaner ein

E-Call-System, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf absetzt.

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

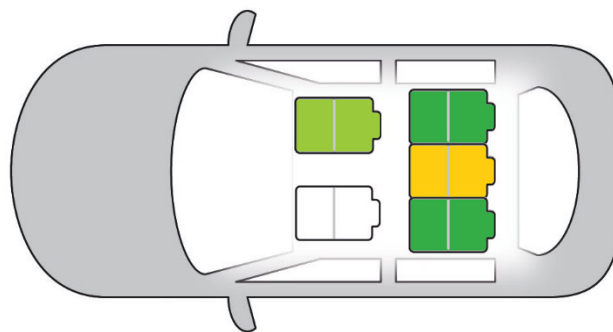
2,5 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm kann das japanische SUV 87 Prozent im Bereich Kindersicherheit erreichen (Stand: 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.

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

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)

ein akustisches Fußgängerwarnsystem bei niedrigen Geschwindigkeiten sowie einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung.

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Hauptkritikpunkte beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm sind die erhöhte Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, sodass es am Ende zu 85 Prozent der erzielbaren Punkte reicht (Stand: 05/2019). Zudem verfügt der RAV4 über

2,6 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plug-in-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 55 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Toyota gibt demnach eine

optimistische elektrische Reichweite von bis zu 75 km (gemäß WLTP) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 24,6 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 6,5 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 6,1 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,4 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,3 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke

und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Toyota RAV4 Plug-in-Hybrid auf den ersten 100 km 15,2 kWh (Strom) und 2,4 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 145

g/km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 33 von 60 möglichen Punkten.

2,5 Schadstoffe

⊕ Der Benziner im RAV4 Plug-in-Hybrid hat einen Partikelfilter verbaut, der in allen Fahrzyklen für einen niedrigen Partikelaustritt sorgt. Etwas auffällig ist der Teilzeitstromer allerdings bei den CO-Emissionen, die im

anspruchsvollen Autobahntest mit hohem Volllastanteil leicht erhöht sind. Somit erreicht der RAV4 PHEV 35 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des Ecotest. Die insgesamt erreichten 68 Punkte genügen für drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Toyota verlangt für den Toyota RAV4 Plug-in-Hybrid AWD-i in der mittleren Ausstattung („mit Technik-Paket) heftige 54.990 Euro. Damit ist das SUV selbstbewusst eingepreist, allerdings ist dabei auch die sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung zu berücksichtigen.

Die Versicherungseinstufungen bewegen sich aber auf sehr hohem Niveau (Teilkasko 30, Vollkasko 27). Eine allgemeine Fahrzeuggarantie gibt Toyota bis 100.000 km oder für drei Jahre –

im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Gegen Aufpreis verlängert sich die Garantie um zwei Jahre auf insgesamt fünf. Auf die Hybrid-Komponenten (Hybrid-Batterie, Inverter und dazugehörige Steuergeräte) geben die Japaner eine fünfjährige Garantie bis 100.000 km, auf den Lack drei Jahre sowie gegen Durchrostung 12 Jahre.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.5 Hybrid 4x2	2.5 Hybrid Comfort AWD-i	2.5 Plug-in Hybrid AWD-i
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2487	4/2487	4/2487
Leistung [kW (PS)]	160 (218)	163 (222)	225 (306)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./3600	n.b./3600	n.b./3200
0-100 km/h [s]	8,4	8,1	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,5/5,6 S	4,4/5,6 S	1,2/1,0 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	102/126	100/128	26/22
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/27/30	17/27/30	17/27/30
Steuer pro Jahr [Euro]	114	118	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	711	782	753
Preis [Euro]	33.990	39.890	47.490

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-Hybrid (Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	2.487 ccm
Leistung	225 kW/306 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,0 l
CO ₂ -Ausstoß	26 g/km
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	1.910/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.604 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	70 kg/-
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Takaoka

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Reifengröße Testwagen	225/60 R18 100H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Alenza H/L33
Wendekreis links/rechts	11,7 m
EcoTest-Verbrauch	2,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,4/8,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	58 g/km (WTW* 145 g/km)
Reichweite	910 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.920/590 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430/845/1.550 l

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

Betriebskosten	132 Euro	Werkstattkosten	90 Euro
Fixkosten	142 Euro	Wertverlust	470 Euro
Monatliche Gesamtkosten	834 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/27/30		
Basispreis RAV4 2.5 Plug-in Hybrid Technik-Paket AWD-i	54.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.08.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.374
Km-Stand bei Testbeginn	1.735 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. ¹ 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
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
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	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	793 Euro (abnehmbar)
Metalllackierung	790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	3,1
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	3,7
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,8
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	1,7	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	2,6
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	2,7
Federung	2,7	Schadstoffe	2,5
Sitze	3,3		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	1,6		

Stand: März 2021

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