

Toyota spricht vor allem ein konservatives Publikum an. Auch weil die Produkte des weltgrößten Autoherstellers für höchste Zuverlässigkeit stehen. Bei Innovationen prescht man nicht vor, setzt eher auf den Reifegrad bewährter Technologie. Selbst dort, wo man durch Pioniertaten glänzt – wie den Hybrid-Antrieb oder das heute so beliebte Kompakt-SUV. Diese Fahrzeuggattung hat Toyota vor 20 Jahren mit dem RAV4 ins Leben gerufen. Den Urenkel gibt's jetzt mit Zutaten, die den Geschmack vieler treffen dürften.

Fahrbericht Toyota RAV4 2.0 D-4D Executive 4WD

Richtige Zutaten



DATEN-KARTE

Motor: 16V-R4-Turbodiesel, 1.998 ccm, Euro 5b
Leistung: 91 kW/124 PS bei 3.600/min
Drehmoment: 310 Nm bei 1.600–2.400/min
Spitze: 180 km/h
Testverbrauch: 6,4 l/100 km
Normverbrauch: 5,3 l/100 km
CO₂: 137 g/km
L/B/H: 4.570/1.845/1.660 mm
Leergewicht: 1.625 kg
Gesamtgewicht: 2.190 kg
Preis: EUR 36.612,- inkl. 9% NoVA und 20% MwSt. (Topausstattung „Executive“)

Der Toyota RAV4 macht auf schnittig, ist aber als 2.0 D-4D 4WD die automobilen Vernunft in Reinkultur – dank variablen Allradantriebs samt SUV-adäquatem Offroad-Talent und sparsamen Dieselmotors. Dazu kommen das üppige Raumangebot und die anerkannt hohe Zuverlässigkeit (Bilder: WRD)

Seit einigen Monaten kann der RAV4 in der 4WD-Version auch mit dem 124 PS starken Zweiliter-Diesel geordert werden. Zuvor wurde der „kleine“ Selbstzünder ausschließlich mit Frontantrieb offeriert, während der Allradantrieb dem 2,2-Liter-Diesel mit 150 PS sowie dem Benziner vorbehalten war.

Die neue Kombination ist eine reizvolle, zumal die Fahrleistungen völlig ausreichen und der elektronisch gesteuerte Allradantrieb in der Praxis kaum Einfluss auf den geringen Spritverbrauch hat. Dass es trotzdem noch das eine oder andere Zehntel weniger sein könnte als die ermittelten 6,4 l/100 km, liegt darin, dass der 4WD-RAV4 über kein Start-Stopp-System verfügt – im Gegensatz zum Fronttriebler! Dafür muss dieser auf Ausflüge ins etwas derbere Gelände verzichten, die das 4WD-Modell mithilfe einer zuschaltbaren Mitteldifferenzialsperre relativ gut bewältigt. Auch onroad vermittelt das Toyota-SUV weder besondere Höhen noch Tiefen. Der Federungskomfort bietet kaum Anlass zum Klagen, und die ausgewogene Lenkung trägt wesentlich dazu bei, dass sich der agile RAV4 spielerisch handhaben lässt. Scharfe Kurvenfahrt liegt ihm bauartbedingt natürlich weniger und wird zumeist durch

gnadenloses Untersteuern quittiert – begleitet vom erbärmlichen Jammern der 235er Yokohama-Reifen, mit denen das Testexemplar bestückt war. Für leichte Besserung sorgt die Aktivierung des Sportmodus', wodurch sich der Japaner in Kurven williger eindreht. Das Sechsgang-Getriebe überzeugt übrigens

über hinaus ist die noble Executive-Ausstattung dem Wohlfühl-Ambiente ebenso zuträglich wie die rundum tadellose Verarbeitungsgüte. Und die beruhigen-



Einsame Spitze: Der RAV4 schluckt mindestens 647 Liter (inkl. Bodenfach), maximal 1.846 Liter. **Flexibel:** Das Gepäcknetz kann auch als „Hängematte“ für Schirme und dergleichen genutzt werden

Auf den ersten Blick scheint alles klar: gut ablesbare Instrumente, akzeptables Touchscreen-Format, große Tasten, viele Ablagen. Aber warum entzieht Toyota alle Schalter mit Sekundärfunktionen immer den Blicken des Fahrers (siehe gelben und roten Balken)? Die Schalter für die Differenzialsperre und die elektrische Heckklappe hat man sogar komplett hinterm Volant versteckt

– typisch Toyota – durch knochig-exakte Schaltbarkeit. Highlight jedes RAV4-Modells ist jedoch das riesige Gepäckabteil, das unter den Kompakt-SUVs im wahrsten Wortsinn Maßstäbe setzt. Shuttle-Qualitäten, von denen dank großzügiger Platzverhältnisse im Fond auch die Passagiere profitieren. Dar-



Hinter der Heckklappe mit vorbildlich tiefer Ladekante verbirgt sich der weitaus größte Laderaum im Segment der Kompakt-SUV. Weniger vorbildlich: die dürrtliche Sicht nach hinten – trotz Alibi-Luke. Die Fondlehnen lassen sich, wie ersichtlich, auch in der Neigung verstellen

de Gewissheit, dass der RAV4 beim neutralen NCAP-Crashtest ein Fünf-Sterne-Ergebnis erzielte.

Werner R. Deutsch
 (www.Auto-Kaufberatung.at)