

Präsentation Toyota RAV4: Der Hybrid als Renner

Von Peter Schwerdtmann

Damit hatten auch die Berufsoptimisten aus der Marketingabteilung nicht gerechnet. Beim ersten Auftritt des Toyota RAV4 entschieden sich mehr als 80 Prozent der Käufer für die erstmals angebotene Hybrid-Version mit einem klassischen Verbrennungsmotor vorn und einer Hinterachse mit Elektroantrieb. Für den neuen Zwei-Liter-Turbodiesel (aus München) mit 105 kW / 143 PS und den überarbeiteten Benziner mit ebenfalls zwei Litern Hubraum und 111 kW / 151 PS blieben da nicht mehr viele Verkaufserfolge übrig.

Nun geht auch das Marketing des japanischen Herstellers nicht davon aus, das Verhältnis zwischen den Antriebsversionen könne mittelfristig so bleiben. Aber 60 Prozent trauen sie ihrem ersten Hybrid-SUV schon zu. Bei den Dieseln stehen 18 Prozent Diesel, bei den Benzinern 22 Prozent in der Planung. Bei den vier Ausstattungslinien (RAV4, Comfort, Edition, Executive) sieht Toyota die gut ausgestattete Version Edition schon wegen des ausgelobten Preisvorteils mit 60 Prozent ganz vorn, gefolgt von der Comfort-Version mit 20 Prozent und der Executive-Version mit 18 Prozent. Dem Einsteiger-Modell RAV4 trauen sie nur zwei Prozent am Absatz zu. Der Preis für diesen Benziner mit Frontantrieb beginnt bei 29 900 Euro. Die Skala endet bei 39 900 Euro für den Hybrid mit Allradantrieb in der Luxusausstattung Edition.

7500 RAV4 will das Management in diesem Jahr in Deutschland absetzen, strotzt aber angesichts der ersten Erfolge im Markt vor Zuversicht, dass die Planer hier zu tief gegriffen haben. Dabei liegt der Erfolg der Hybrid-Version sicher auch in der Tatsache begründet, dass dieser RAV4 nicht nur das erste Hybrid-SUV von Toyota, sondern auch gleich der stärkste RAV4 der Modellreihe ist.

Toyota hat es geschafft, den Hybridantrieb in allen Lebenslagen salonfähig zu machen. Gern nehmen viele das grüne Image der Kombination von Verbrennungsmotor und Elektroantrieb mit und freuen sich über den niedrigen Verbrauch in dichtem Verkehr,

wenn der mit vielen Stopp- und Go-Phasen die Effizienz des Antriebs zur Geltung bringt: nach der europäischen Norm im Schnitt nur 4,9 Liter Benzin auf 100 km. Im Überlandverkehr bringt es der etwa 1,8 Tonnen schwere Hybrid in die Gegend von acht Litern.

Dieser RAV4 ist die vierte Generation seit 1994, als dieses Modell zu einem Vorbild für die neue Klasse der Kompakt-SUV wurde. Damals war er allerdings auch wirklich noch kompakt. Mit 3,70 Metern Länge war er 91 Zentimeter kürzer als sein heutiger Nachfahr, der für die vierte Generation noch einmal um 35 Millimeter in der Länge zulegte. Da der Radstand gleichblieb, änderte sich an den Platz- und Raumverhältnissen innen nur wenig. Der RAV4 bietet davon heute reichlich für vier bis fünf Personen.

Zugelegt hat der RAV4 bei den Materialien des Innenraums, bei den Fahrerassistenzsystemen und bei der Konnektivität. Die für den RAV4 neue Kombination von Radar und Kamera eröffnet neue Möglichkeiten, zum Beispiel das Pre-Collision-System mit Fußgängererkennung und adaptiver Geschwindigkeitsregelung. Dazu kommen die Verkehrszeichenerkennung und die Warnung vor Querverkehr beim Rückwärtsausparken, der Tote-Winkel-Warner und der Spurhaltessistent. Wer nur vom Feinsten haben will, ordert das „Touch 2 & GO“- Paket mit Navigation für 990 Euro. Dafür erhält er ein Sieben-Zoll-Farbdisplay, Radio mit DAB-Receiver, CD/MP3-Player, Bluetooth, Freisprecheinrichtung, Rückfahrkamera und ein Navigationssystem mit Zugriff auf aktuelle Verkehrsinformationen und Service-Apps.

Der Hybridantrieb lässt sich mir vier verschiedenen Fahrmodi auf die jeweiligen Bedürfnisse einstellen. Einer davon ist der EV-Modus, bei dem der RAV4 seine Energie nur aus der Nickel-Metallhydrid-Batterie (nicht Lithiumionen) bezieht. Der Strom reicht allerdings nur für ein verlängertes Anfahren oder Heimkommen. Doch ein Hybrid dieser Bauart ist kein verkapptes Elektroauto, sondern ein Benziner, der mit einer geschickten Motorsteuerung und seinem stufenlosen Automatikgetriebe alle Verzögerungsphasen bei Fahren ausnutzt, um Energie einzulagern.

Bei vorsichtigem Gasfuß kann der Fahrer in der Stadt längere Phasen des rein elektrischen Vortriebs genießen, auf dem flachen Land erfreut ihn der zusätzliche Vortrieb von der Hinterachse, wenn er voll beschleunigen will oder zusätzliche Traktion wie Stabilität gefordert sind. Dann schaltet die elektrische Hinterachse blitzschnell zu und bringt so viel Moment an die Räder, wie nötig. (ampnet/Sm)

Daten Toyota Rav4 Hybrid Allrad Edition

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,61 x 1,85 x 1,66

Radstand (m): 2,66

Motor: R4-Benziner, 2494 ccm, VVT-i, Atkinson-Zyklus, Direkteinspritzung

Leistung: 114 kW / 155 PS bei 5700 U/min

Max. Drehmoment: 206 Nm von 4200–4400 U/min

E-Motor: Synchron-Motor

Leistung: 50 kW / 68 PS

Max. Drehmoment: 139 Nm

Batterie: 204 Zellen, Nickel-Metallhydrid

Systemleistung: 145 kW / 197 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,9 Liter

CO₂-Emissionen: 115 g/km (Euro 6)

Max. Anhängelast: 1650 kg

Preis: 35 890 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.



Toyota RAV4 Hybrid.
