

WER, WENN NICHT ER?

Der Toyota RAV4 ist eine Art Klassenstreber im Segment der kompakten SUVs. Das meistverkaufte Modell in Österreich und Europa bekommt einen würdigen Nachfolger.

Man wächst mit den Anforderungen, heißt es. Die Kunden wollen mehr Komfort, mehr Sicherheit, und weiterhin eigentlich keinen Wald im Auto: gerade aus den kleinen SUVs schaut man lieber aus der Entfernung auf die (inzwischen eh schon recht gezähmte) Wildnis unserer Breiten. Daher verzichtet der Publikumsliebbling RAV4 fündigsterhin wie viele seiner Mitbewerber auf ein Verteilergetriebe mit Mitteldifferential. Toyotas Allradantrieb hört auf den Namen „ATC 4WD“, Elektronik

überwacht und reguliert laufend die Verteilung der Antriebskräfte zwischen Vorder- und Hinterachse. Sensoren liefern der elektronischen Schaltzentrale Daten über die Stellung der elektronischen Drosselklappe, das anliegende Motordrehmoment, die Motordrehzahl, den eingelegten Gang, die Fahrgeschwindigkeit und den Lenkeinschlag. Daran wird errechnet, wie viel Antriebsmoment auf jeder Achse eingesetzt wird, zwischen 100:0 (vorne:hinten) und 55:45 ist wie beim Lotto alles möglich. Unter 40 km/h kann die 55:45-Aufteilung auch per Knopfdruck gewählt werden, wenn einem das Schicksal beispielsweise einen weniger griffigen Parkplatz untergejubelt hat. Die im tiefen Sand oder Schnee hilfreiche Deaktivierung der Fahrdynamikregelung verwehrt uns das nicht abschaltbare VSC+. Dafür steuert es nicht nur die Drehzahl der einzelnen Räder, sondern unterstützt auch den Fahrer bei Lenkkorrekturen: VSC+ erahnt Rutschen, Übersteu-

ern oder Untersteuern des Fahrzeugs und erleichtert mit Hilfe der Unterstützungskraft der elektronischen Servolenkung korrekte Lenkreaktionen, während Lenkfehler erschwert werden sollen.

Bergauf unterstützt bei allen Modellen die serienmäßige Anfahrhilfe HAC (Hill-start Assist Control), sobald der RAV4 ohne Feststellbremse an einer Steigung hält. Wenn der Fahrer das Bremspedal in dieser Situation extrem fest drückt, hält das System den Bremsdruck auch nach dem Lösen der Bremse für maximal zwei Sekunden aufrecht – lange genug, um in Ruhe anzufahren. Die Bergabfahrkontrolle DAC (Downhill Assist Control) ist nur bei der Automatik im Benzinmodell installiert. Ein Untersetzungsgetriebe für größere Einsätze ist nicht verfügbar – wer's braucht, hat ohnehin den Land Cruiser in der Garage stehen.

Gehörig umgekrempelt wurde auch der Innenraum. Im Reigen der Oberklasse kann man mate-



Obwohl, oder gerade weil der Toyota eines der vernünftigsten SUV Modelle ist, macht ein gänzlich unpassender Einsatz Freude. Wie schon der erste RAV4 vermag dabei auch der Neue ein sportliches Feeling zu vermitteln



In der ganz frühen Morgensonne kommen die Formen des neuen Toyota noch besser zur Geltung. Dank an die liebe Kollegin, die nach Abschluss der Standbilder auch die Offroad-Talente demonstriert hat. Da und natürlich auch auf der Straße sollten die Fähigkeiten des RAV4 reichen, um erneut eine Spitzenposition im Verkaufsranking einzunehmen. Einer steht schon in der Garage des Fotografen



TOYOTA RAV4 2,2 D-4D ELEGANCE

MOTOR	Common-Rail-Turbodiesel
Zylinder:	4 Reihe
Hubraum:	2231 cm ³
Leistung:	100/136 kW/PS
Drehmoment:	310 Nm bei 2000-2800 U/min

KRAFTÜBERTRAGUNG
perm. Allradantrieb, 6-Gang-Getriebe

FAHRZEUGAUFBAU
selbsttragende Karosserie, 5 Türen, 5 Sitze

FAHRWERK (Vorder-/Hinterachse)
Einzelradaufhängung, VA: McPherson, Doppelquerlenker-HA

BREMSEN
ABS, ESP Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet

LENKUNG (ZAHNSTANGE)
elektrisch servounterstützt

FELGEN/REIFEN
6,5 J x 16 Aluminium 215/70 R 16

ABMESSUNGEN; GEWICHTE
L/B/H: 4395/1815/1685 mm
Radstand: 2560 mm
Leergewicht: 1585-1650 kg
zul. Gesamtgewicht: 2190 kg
Anhängelast: 2000 kg (gebremst)
750 kg (ungebremst)

FAHRLEISTUNGEN
0-100 km/h: 10,5s V-max: 180 km/h

VERBRAUCH (STADT/LAND/GESAMT)
8,1/5,6/6,6 Liter Diesel

PREIS
ab Euro: 31.702,- inkl. NoVA & MwSt.

GELÄNDEWERTE
Bodenfreiheit: 195 mm
Wattiefe: 500 mm
Böschungswinkel: 26/23 Grad (vo/hi)
Rampenwinkel: 52 Grad
Steigfähigkeit: 18,5 %

BESONDERHEITEN
neues Modell nur noch als Fünftürer lieferbar



rialmäßig noch nicht ganz mithalten, den Kollegen diesseits der 40.000,- Euro wird aber gehörig was vorgelegt. Zweistöckig gibt sich der Armaturenräger, die Tachoeinheit begrüßt den Lenker bei der Inbetriebnahme mit bezaubernden Lichtspielen. Das Umliegen der Rücksitze erfolgt blitzschnell mit einem Handgriff, ohne jede Verrenkung – das System heißt zu Recht „Easy Flat“. Navigation, Leder, Rückfahrkamera - was in den beiden Ausstattungspaketen noch immer nicht enthalten ist, kann ab Werk zugekauft werden. Nur die Dachreling, ein zur Behübschung nötiges Detail, kommt vom Drittanbieter.

Unter der Motorhaube steckt die dritte große Neuerung des aktuellen Jahrgangs. Mit dem 177 PS starken Dieselmotor hat Toyota das kräftigste Selbstzünder-Aggregat dieser Hubraumklasse im Portefeuille, noch dazu mit serienmäßigem Partikelfilter. Mehrheitsfähiger ist die keinesfalls untermotorisierte 136-PS-Variante des 2,2-Liter-Reihenmotors, diese wird jedoch erst ab Ende 2006 mit serienmäßigem D-CAT zu kaufen sein. Als Feigenblatt gegenüber der Feinstaub-Bekämpfung-Fraktion steht ein Benziner in der Preisliste, den gäbe es sogar mit Automatikgetriebe.