



Vollwert-SUV mit vier Türen, großer Hecktüre und guter Ausstattung



DIE SANFTE TOUR

Automatikgetriebe und Benzinmotor zeigen den Charakter des Toyota RAV4 von einer völlig anderen Seite.

Mit Dieselmotor, egal ob dieser 136 oder 177 PS bereithält, ist der RAV4 eine Großmacht. Als Benzinmodell kennen ihn die wenigsten. Es ist das leidige Problem einiger japanischer und koreanischer Hersteller, dass es nicht möglich ist, moderne Diesellaggregate mit einem Automatikgetriebe zu kombinieren. Was bleibt, ist der Wechsel zum Benzin, was im Kopf zwar eine Umstellung bedeutet, rein von den Fakten her aber sinnvoll ist. Die sich ständig annähernden Preise von Diesel und Benzin fressen hier den Dieselvorteil langsam aber sicher auf. Der Mehrverbrauch, den ein Benzinmotor zumindest heute noch unumgänglich macht, hält sich in Grenzen und ist in erster Linie für Vielfahrer rele-

vant. Gespart wird dafür beim Ankauf. Bei gleicher Ausstattung kostet das 135 PS starke Dieselmotormodell fast 2.000,- Euro mehr als der 152 PS starke Benziner, womit der Diesel erst nach mehr als 100.000 Kilometern (errechnet anhand der Testverbrauchsangaben eines deutschen Fachmagazines), einen Kostenvorteil sicherstellt. Alternativ bietet Toyota die Möglichkeit, den Benziner mit Automatikgetriebe auszustatten und damit immer noch ein paar Euro billiger zu sein als der handgeschaltete Diesel. So war es auch bei unserem selbstschaltenden, mit Elegance-Paket ausgestatteten Testwagen. Im Alltag fällt der Benziner nur durch Leistung, nicht aber durch zusätzliche Geräusche auf. Nur wer

die Gänge ausdreht, was eigentlich nie wirklich notwendig ist, bekommt einen leicht gequält klingenden Vierzylinder zu hören. Die Automatik des RAV4 bietet nur vier Gänge, was aber angesichts des Gewichtes und der Motorleistung deutlich altmodischer klingt als es sich fährt. Im Gegenteil – es macht das Cruisen mit dem RAV4 entspannter, weil man sich darauf verlassen kann, dass die Technik stets den passenden Gang wählt und nicht dauernd um Anschluss bittet. Auf Waldwegen, wo der RAV4 immer wieder anzutreffen ist, wird die Kupplung geschont und die vorhandene Kraft stets fein dosierbar an den Boden weitergegeben. Schade nur, dass abseits der Straße der vollen Entfaltung des Allradantriebes durch das nicht abschaltbare ESP widersprochen wird. Der RAV4 2,0 VVT-i AT zeichnet sich durch Laufruhe und Fahrkomfort aus – trotzdem wird er immer ein Schattendasein führen.

TOYOTA RAV4 2,0 VVT-I 4WD ELEGANCE

MOTOR	Ottomotor
Zylinder:	4 Reihe
Hubraum:	1998 cm ³
Leistung:	112/152 KW/PS
Drehmoment:	194 Nm bei 4000 U/min
KRAFTÜBERTRAGUNG	elektronisch gesteuerter Allradantrieb, 4-Gang-Automatikgetriebe
FAHRZEUGAUFBAU	selbsttragende Karosserie, 5 Türen, 5 Sitze
FAHRWERK (Vorder-/Hinterachse)	Einzelradaufhängung, VA: McPherson, Doppelquerlenker-HA

BREMSEN	ABS, EBD, ESP; Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet
LENKUNG (ZAHNSTANGE)	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:	1500 kg (gebremst) 750 kg (ungebremst)

FAHRLEISTUNGEN	0-100 km/h: 12 s	V-max: 194 km/h
VERBRAUCH (STADT/LAND/GESAMT)	11,6/7,4/9,0 Liter Super	
PREIS	ab Euro: 31.718,- inkl. NoVA & MwSt.	
GELÄNDEWERTE	Bodenfreiheit:	191 mm
	Wattiefe:	500 mm
	Böschungswinkel:	26/23 Grad (vo/hi)
	Rampenwinkel:	18,5 Grad
BESONDERHEITEN	keine	