



# PRESSESPIEGEL

TEST- UND FAHRBERICHTE  
ZUM NEUEN  
TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID

# DER NEUE TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID

AUSGABE · AUGUST 2021

## INHALT



FAHRBERICHT | 09.10.2020

[Westfälische Allgemeine Zeitung](#)

EIN GELÄNDEGÄNGER MIT WÄRMEPUMPE

3

TEST & TECHNIK | 38-2020 / 17.09.2020

[Auto Bild](#)

ACHTUNG, STARKSTROM!

4-5

TEST | online · 07.05.2021

[efahrer.chip.de](#)

BEI DIESEM WERT BLEIBT UNS DIE SPUCKE WEG

6-7

TEST | 27-2020 / 09.12.2020

[Auto Zeitung](#)

DREI IM EINKLANG

8-9

TEST | 03-2021 / 09.02.2021

[Off Road](#)

HYBRID NEU GEDACHT

10-11

FAHRBERICHT | 40-2020 / 25.09.2020

[SUPER illu](#)

EIN „WELTMEISTER“ MIT NEUEM ANTRIEB

12

FAHRBERICHT | 21-2020 / 24.09.2020

[auto motor und sport](#)

TOYOTA RAV4 PHEV

13

TEST | online · 15.09.2020

[Motor1.com](#)

STARK MIT STECKER

14-15

# EIN GELÄNDEGÄNGER MIT WÄRMEPUMPE

TOYOTA HAT DIE ZEICHEN DER ZEIT ERKANNT. DER RAV4 STEHT ALS PLUG-IN HYBRID UNTER STROM.

Als einer der beiden größten Autobauer der Welt ist nun auch Toyota über seinen Schatten gesprungen.

Der aktuellen Baureihe des SUV-Bestsellers RAV4 haben die Japaner nun einen Plug-in Hybrid spendiert, nachdem es ihn zuvor nur mit einem klassischen Hybrid gegeben hatte.

Toyota war schon einmal einer der Vorreiter dieser Technik: Der Prius bekam bereits 2012 einen Plug-in Hybrid. Nun lässt Toyota also sein wichtigstes Modell an die Ladesäule. Der Kundenwunsch war Druckmittel genug, die Umwelt-Prämien vieler Länder spielten dem jüngsten Derivat zudem in die Karten.

Ab 46.293 Euro steht der Toyota RAV4 PHEV beim Händler und will dort möglichst schnell vom Hof rollen: Schließlich verspürt er mit seinen zwei Elektro-Motoren einen großen Bewegungsdrang. Nach dem Sportwagen Supra ist der RAV4 mit 306 PS der leistungsstärkste Toyota. In nur zehn Sekunden beschleunigt er aus dem Stand auf Tempo 100, rein elektrisch sind es sogar nur sechs Sekunden. Respektabel bei dem aerodynamischen Wert eines 4,60 Meter langen und 1,69 Meter hohen fünftürigen Fünfsitzers mit Allrad-Antrieb und 1,9 Tonnen Gewicht. Seine Höchstgeschwindigkeit ist dagegen begrenzt – auf 180 km/h.

Das rein elektrische Fahren ist kein leeres Versprechen. Der Toyota RAV4 schafft sie tatsächlich, die 75 Kilometer Reichweite. Davon können sich viele Konkurrenten wohl eine emissionsfreie Scheibe abschneiden.

Übrigens ist der legendäre Geländegänger nur noch als Hybrid erhältlich. Der Plug-in ist eine zweite Variante zum herkömmlichen Hybrid mit 218 PS und Frontantrieb. Eine, die sich lohnt. Denn nach dem WLTP-Messverfahren benötigt der RAV4 mit Stecker nur 1,2 Liter Sprit, stößt lediglich 22 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus. In 4,5 Stunden ist er an der Wallbox komplett aufgeladen.



Als Öko outet sich der umweltfreundliche RAV auch durch seine Klimaanlage. Hier kommt eine Wärmepumpe zum Einsatz. Sie dient der Verbrauchsreduktion – ohne dabei kühlende Abstriche im elektrischen Fahrmodus eingehen zu müssen.

Direkt mit dem Start geht's elektrisch los. Der Verbrenner des Toyota RAV4 schaut in die Röhre. Der 2,5-Liter-Vierzylinder mit seinen 185 PS kommt erst zum Einsatz, wenn der entsprechende Fahrmodus eingestellt wird oder der Fahrer einen Kickdown mit dem Gaspedal macht. Lautloses Cruisen mag der RAV4 ohnehin am liebsten.

Philipp Jann ■



Schafft 75 Kilometer mit rein elektrischer Kraft: der Toyota RAV4 mit Plug-in-Hybrid-Technik.



## ACHTUNG, STARKSTROM!

**IM TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID STECKEN EIN STECKER, REICHLICH POWER UND EIN ELEKTRO-VERSPRECHEN.**

LANGE ZEIT dachte man, Hybride zapften Sedativum als Treibstoff. Langsam aber dämmert's. Die Spaßbremsen erwachen aus ihrem selbstverordneten Schlafmodus. Vor allem dem Hybrid-Veteranen Toyota juckt es gewaltig unterm Fell. Beim neuen RAV4 PHEV steht Vernunft höchstens noch im Kleingedruckten. Der Stecker-SUV ist ein Starkstromer mit der Power eines Sportwagens.

### EIN GRÜNER AUF SPEED

Technisch entspricht er zwar dem RAV4 Hybrid (222 PS). Doch die Truppe, die den 2,5-Liter-Benziner (182 PS) im PHEV unterstützt, hat mit den ganz schweren Hanteln trainiert. Während der E-Motor an der Hinterachse weiterhin 54 PS beisteuert, hat sein Pendant vorn nun satte 182 PS. Macht eine Systemleistung von 306 PS. Ein Grüner auf Speed.

Der 155 Kilo schwere Akku – flach unterm Fahrzeugboden verstaub – verfügt über eine Kapazität von 18,1 kWh und soll Toyotas stärksten Hybriden 75 Kilometer rein elektrisch vorantreiben. Dabei ist er von Haus aus so erzogen, dass er grundsätzlich im E-Modus fährt. Selbst wenn man mal spontan etwas mehr aufs Gaspedal tritt, lässt sich der Verbrenner nicht aus der Reserve locken. Erst wenn

die Batteriespannung für den reinen EV-Antrieb nicht mehr ausreicht, wechselt das System in den Hybridmodus und lässt den Vierzylinder mitarbeiten. Es sei denn, man wählt aktiv ein anderes der insgesamt vier Fahrprogramme. Unterm Strich soll dann (nach WLTP) ein Märchen-Verbrauch von 1,0 Liter stehen. Dieser Witz ist leider nicht ganz neu, und über die Pointe können die Besitzer an der Zapfsäule selten lachen. Ist die Batterie leer, klettern die realen Verbräuche oft auf das Zehnfache. Wesentlich mehr Realitäts-sinn liegt im Reichweitenversprechen. Knapp 70 Kilometer haben



◀ *Auf Stromerfahrt: 70 Kilometer rein elektrisch sind kein Problem.*

▼ *Kaum verändert: Zierleisten, Kühlergrill und die Einfassung der LED-Scheinwerfer in neuer Farbgebung.*



### ERSTER EINDRUCK

#### DAS MÖGEN WIR UND DAS NICHT

Die Souveränität des Hybridantriebs überzeugt total. Trotzdem ist der Bursche richtig schwer – und nur dank Umweltbonus auch preislich attraktiv.

wir auf der ersten Testrunde rein elektrisch geschafft – mit reichlich Autobahnkilometern, auf denen der Japaner im E-Modus bis 135 km/h rennen kann. Wenn Ebbe im Akku ist, übernimmt der Vierzylinder diskret die Hauptarbeit. Leise und ruckfrei. Überhaupt harmonisiert das Hybridsystem wie ein altes Ehepaar. Zudem ist der Teilzeitstromer echt leise – dank zusätzlichem Dämmmaterial sowie Akustikglas.

Dass Toyotas neuer Aktivist eher an der Theke als in der Teestube punkten will, merkst du spätestens, wenn er alle Kraftreserven mobilisiert. Dann sprintet er wie der Supersportler Supra auf Tempo 100 und zieht durch schnelle Kurven (Stichwort tiefer Schwerpunkt) einen erstaunlich verlässlichen Strich.

Bei aller Euphorie über die Performance bleiben wir realistisch. Pendler mit kurzen Wegen profitieren von der E-Reichweite. Haken dran. Doch im Vergleich zum normalen RAV4 Hybrid belasten 250 zusätzliche Kilo Handling, Reifen und Bremsen, Strom- und Spritverbrauch liegen dauerhaft rund 15 Prozent höher. Zudem ist der Plug-in trotz Umweltbonus noch 659 Euro teurer als sein steckerloser Bruder. So bleibt er vor allem für Dienstwagenfahrer interessant, die nun über die 0,5-Prozent-Versteuerung unverhofft in der 300-PS-Liga mitspielen können.

**Tomas Hirschberger** ■

### FAZIT

*Technisch klasse, Emotionen serienmäßig. Toyota zeigt, dass sie Hybrid beherrschen, auch mit Stecker. Ob so ein 306-PS-Teil sinnvoll ist, steht auf einem anderen Blatt. Spaß macht er allemal.*

### URTEIL



### DATEN

#### TOYOTA RAV4 PHEV

Motor	Vierzylinder, Hybrid, vorn quer
Hubraum	2.487 cm <sup>3</sup>
Systemleistung	225 kW (306 PS) bei 6.000/min
max. Drehmoment	Verbrenner 227 Nm bei 3.200/min
Antrieb	Allradantrieb/stufenlose Automatik
L/B/H	4.600/1.855/1.685 mm
Leergewicht	1.910 kg
Kofferraum	490–1.604 l
0–100 km/h	6,0 s
Spitze	180 km/h
Verbrauch*	1,0 l Super
Abgas* CO <sub>2</sub>	22 g/km
Preis	ab 46.293 Euro**

\* kombiniert nach WLTP; \*\* inklusive möglichem BAFA-Umweltbonus von 6.750 Euro.

★★★★ = sehr gut, ★★★ = gut, ★★ = befriedigend, ★ = ausreichend, ☆ = mangelhaft



*Serienmäßig mit Multimedia-System, 9-Zoll-Monitor und roten Ziernähten, Leder kostet extra.*



*In den vier Fahrprogrammen lässt sich zwischen Normal, Eco und Sport wählen. Der Modus Trail unterstützt bei Offroad-Fahrten.*



*Platz fürs Ladekabel. An normalen Steckdosen ist der Akku nach 7,5 Stunden voll.*



*490 Liter passen rein: Die Batterie sitzt unterm Fahrzeug, der Kofferraumboden ist um 3,5 Zentimeter höher.*



*Der stärkste Hybrid im Toyota-Stall fährt grundsätzlich elektrisch – solange es der Akku hergibt.*

Fotos: Hersteller (7), Auto Bild Syndication



## BEI DIESEM WERT BLEIBT UNS DIE SPUCKE WEG

**TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID IM TEST:  
DIE REKORDREICHWEITE BEWAHRHEITET SICH.**



Plug-in Hybride sind oft eine echte E-Mogelpackung: Rein elektrisch kommen sie oft nur auf 30 bis allenfalls 50 Kilometer. Der Toyota RAV4 Plug-in Hybrid macht es endlich besser: Die erste RAV4-Version mit Stecker schafft es im Test rein elektrisch beeindruckend weit. Aber auch andere Details gefallen uns ausgesprochen gut.

Sie wollen es eine Nummer größer, robuster, kraftvoller? Dann fassen Sie doch mal die Plug-in-Hybrid-Premiere des Toyota RAV4 ins Auge. Bei einem doch so üppi-gen SUV dürfte der eine oder andere eine Reichweite von maximal 50 Kilometern prognostizieren. Doch mitnichten! Toyota spendiert seinem Erfolgs-SUV eine dicke Batterie, die nicht nur auf dem Papier eine erstaunliche Reichweite verspricht.

**INNENRAUM UND KOFFERRAUM**  
Das Interieur des Toyota RAV4 setzt nicht auf Chic, sondern auf Solidität und Robustheit. Sie finden hier sehr viel gummierte Flä-

chen, Leder, Alu – alles ist durch-aus sauber verarbeitet, aber haut Design-Jünger nunmal nicht vom Hocker. Alles wirkt ein bisschen so, als könnte man es mit einem Hochdruckreiniger rauskärchern. Kritik gibt es für die Frontsitze, denn sie bieten zu wenig Seitenhalt. Zudem lässt sich der Beifahrersitz nicht in der Höhe verstellen.

Mit 4,6 Metern Länge bietet das SUV mehr als ausreichend Platz für die ganze Familie. Im Fond punktet es nicht nur mit viel Beinfreiheit, sondern auch jede Menge Kopffreiheit. Ergo haben hier auch größere Personen jenseits der 1,85 Meter Körpergröße gut Platz. In der Mittelkonsole sind zudem auch noch praktische Becherhalter eingebaut. Zudem gibt's auch hinten zwei USB-Dosen.

Jede Menge Gepäck haben im Kofferraum Platz, denn der bietet mindestens 520 Liter Stauraum. Sind die 60/40-Bänke umgeklappt, können Sie bis zu 1.600 Liter unterbringen. Das ist deutlich mehr, als beispielsweise ein Kombi wie

der Skoda Octavia iV zu bieten hat. Einziger Kritikpunkt: Der Stauraum für die Kabel liegt unter dem Kofferraumboden, was sich in der Praxis bei Gepäckladung unpraktisch erweist aber leider eine gängige Unsitte bei PHEVs und voll-elektrischen Autos ist. Cooles Gimmick: Im Kofferraum findet sich neben einer üblichen 12V/24V-Dose auch eine 230-Volt-Haus-haltssteckdose.

### REICHWEITE UND LADEN

Rund 18 kWh fasst die Batterie des Hybriden. Zum Vergleich: ähnliche PHEVs wie der Ford Kuga oder der Kia Sorento PHEV bringen es nur auf um die 14 kWh. Wenn es nach Toyota geht, soll diese Kapazität Sie rein elektrisch satte 75 Kilometer weit bringen (nach WLTP). Wir waren zunächst skeptisch, schafften aber im Test sogar 79 Kilometer, eine erstaun-



liche Reichweite für einen PHEV, jedoch nicht ganz so erstaunlich angesichts der Batteriegröße. Um so weit zu kommen, führen wir im Eco-Modus bei 20 Grad Innentemperatur durch die Stadt (40 %), übers Land (35 %) und auch etwas Autobahn (25 %). Übrigens: Ab 135 Stundenkilometern schaltet sich der Verbrenner dazu.

Bevor man diese Reichweite überhaupt schafft, muss man – richtig: Laden! Und das kann bei einem Plug-in Hybrid dauern – so auch beim RAV4. Schnellladen? Wie üblich: Fehlanzeige. Und so brauchen Sie rund 4,5 Stunden an der Wallbox, bis die 18,1 kWh große Batterie aufgeladen ist – an der Haushaltssteckdose sind es 7,5 Stunden. Somit eignet sich der RAV4 besonders für Fahrer, die maximal solche Tagesstrecken zurücklegen und nachts daheim in Ruhe wieder laden können.

**MOTOR, PS, FAHRKOMFORT**

Pferdestärken hat der RAV4 genug; einmal die 185 PS des Verbrennermotors plus 182 PS des Heck-E-Motors und nochmals 54 PS aus dem Front-E-Motor. Als Systemleistung kommen so satte 306 PS auf die Straße – vorausgesetzt, Sie fahren im Hybrid-Modus, den Sie bei ausreichender Batteriekapazität manuell zuschalten müssen, da er sich erst bei stark entladener Batterie automatisch einklinkt.

Um den 1,9 Tonnen schweren RAV4 von 0 auf 100 sprinten zu lassen, benötigen Sie gerade mal 6 Sekunden – eine echte Leistung bei dem Gewicht. Dennoch ist das SUV nicht für PS-Jünger geeignet, denn ist die Batterie leer, müssen allein die 185 PS den 2,5 Liter großen Vierzylinderbenziner anschieben – das klappt zwar ganz gut, ist aber auf der Beschleunigungsspur keine Offenbarung, sondern wird mit einem Motorheulen quittiert. Überhaupt empfinden wir im Verbrennermodus die Geräuschkulisse im Innenraum zu laut.

Der RAV4 punktet mit einem tiefen Fahrzeugschwerpunkt, das in einem sehr ausgewogenen

Fahrverhalten resultiert. Allerdings dürften die Bremsen nach unserem Geschmack besser greifen. 180 Millimeter Bodenhöhe und Allrad machen den RAV4 geländetauglich für Forststraßen. Bei Bodenwellen bleibt der RAV4 auf der Landstraße und der Autobahn gelassen ohne übermäßig nachzuwippen.

**VERBRAUCH**

Laut Toyota soll der RAV4 gerade mal 1,2 Liter Super auf 100 Kilometern verbrauchen. Wie immer gelten solche Werte nur, solange der Ladezustand des Akkus ausreichend ist, um die beiden E-Motoren mit Strom zu versorgen. In unserem Test schafften wir es auf den ersten 100 Kilometern im Hybridmodus, etwa 2 Liter auf unterschiedlichem Terrain, also Stadt, Land, Autobahn zu verbrauchen. Im Durchschnitt benötigten wir über den gesamten Testzeitraum hinweg etwa 5,6 Liter im Hybridmodus. Auch unser Worst-Case-Szenario darf nicht fehlen; Fährt man mit gänzlich leerer Batterie 130 km/h auf der Autobahn, sind es dann schon 8,2 Liter. Das ist okay für dieses üppige SUV, aber kein Spritsparwunder. Bei 18 kWh und 79 Kilometern Reichweite bedeutet das einen elektrischen Verbrauch von 22,78 kWh für 100 Kilometer – ein guter bis sehr guter Wert bei Plug-in-SUVs.

**INFOTAINMENT UND DIGITALER SPIEGEL**



Das Infotainmentsystem des RAV4 wirkt mit seinen vielen haptischen Knöpfen optisch eher old school, funktioniert aber recht gut, zuverlässig und einfach. Die Sprachbedienung ist simpel, aber effektiv. Zusätzlich lässt sich das Handy per Apple Carplay oder Android



*Das Infotainmentsystem funktioniert recht gut, zuverlässig und einfach.*



*Als Systemleistung kommen im Hybrid-Modus satte 306 PS auf die Straße.*



*In den Kofferraum des RAV4 passen variabel zwischen 490 bis 1.604 Liter.*



*Praktisch fürs Campen: In der rechten Kofferraumseite befindet sich eine Schuko-Steckdose.*

*Im Fond haben auch große Personen sehr gut Platz. Die Kopffreiheit ist besonders beachtlich.*



Auto koppeln, was in unserem Test reibungslos mit Kabel funktionierte. Auch das induktive Laden in der vorhandenen Ladeschale erledigt das SUV reibungslos.

Der RAV4 bietet ein recht kleines Head-Up-Display, das in seiner Übersicht deutlich besser ausfällt als die völlig überfrachtete Anzeige für den Fahrer. Bei einem Preis von rund 56.000 Euro für unseren Testwagen darf man auch Assistenzsysteme erwarten. Abstandstempomat und Spurhalten machten im Test ihre Arbeit sehr gut, einen Parkassistenten suchen wir aber vergebens. Gut gelungen ist der digitale Rückspiegel – besser als beim Honda e. Dennoch müssen sich auch hier die Augen an die weite Kameraanzeige gewöhnen, die beispielsweise die toten Winkel deutlich verringert. Gerade beim schnellen Hinblicken muss das Auge erstmal fokussieren. Wer das nicht kann oder mag, schaltet über den Kippschalter einfach auf den analogen Spiegel um.

Lisa Brack ■

**FAZIT**

*Ausdauernder und robuster Hybrid-SUV: Erstmals bringen die Japaner ihr Erfolgsmodell, das als weltweit erfolgreichstes SUV gilt, als Plug-in-Hybrid-Version. Beim RAV4 merkt man die Erfahrung, die Toyota hier mitbringt. Der RAV4 ist rundum gelungen, punktet trotz seiner 306 PS mit einem moderaten Spritverbrauch – vor allem im Hybridmodus – und bietet massiv Platz und genug Komfort. Dazu schaffen Sie bei behutsamer Fahrweise und wenig Heizung fast 80 Kilometer rein elektrisch. Ab 47.490 Euro geht es los, dafür gibt es mächtig viel SUV und damit liegt der RAV4 über 6.000 Euro unter dem unmittelbaren Konkurrenten, dem Kia Sorento Hybrid, aber dann doch etwa 7.500 Euro über der zweiten Alternative, dem Ford Kuga Hybrid, der allerdings nur Frontantrieb bietet.*

\*Angaben zu Kraftstoff- und Stromverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und der \*\*elektrischen Reichweite finden Sie auf Seite 16.



# DER NEUE TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID



TEST | 27-2020 / 09.12.2020



## DREI IM EINKLANG

DREI MOTOREN MIT INSGESAMT 306 PS TREIBEN DEN TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID MIT MACHT RICHTUNG ZUKUNFT UND HEBEN DAS KOMPAKT-SUV AUF EIN NEUES DYNAMIK-NIVEAU.



### CONNECTIVITY

Serienmäßig verfügt der RAV4 Plug-in Hybrid über einen neun Zoll großen Touchscreen, bietet USB, Bluetooth, DAB und Smartphone-Integration (Apple CarPlay, Android Auto). Mittels MyT-App lässt sich zudem der Ladevorgang über das Smartphone steuern und überwachen. Auch Heizung oder Klimatisierung kann die App aktivieren sowie den Standort des Autos zeigen. Navi samt WLAN, induktives Laden und ein JBL-Soundsystem kosten aber extra.

**Solide Verarbeitung** und ergonomische Cockpit-Gestaltung.



## KURZ UND BÜNDIG

Verkaufsstart:  
Im Handel

Einstiegsmodell:  
33.133 Euro

Highlights:  
Gute elektrische Reichweite,  
enormes Sparpotenzial

Fahrleistungen:  
0-100 km/h:  
6,0 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit:  
180 km/h

Kofferraumvolumen:  
490 – 1.604 Liter

## TECHNISCHE DATEN

### Toyota RAV4 Plug-in Hybrid

R4-Zylinder, 4-Ventiler; 2.487 cm<sup>3</sup>;  
136 kW/185 PS bei 6.000 /min;  
227 Nm bei 3.200 – 3.700 /min;  
E-Maschine: vorne: 134 kW/182 PS; 270 Nm,  
hinten: 40 kW/54 PS, 121 Nm;  
Systemleistung: 306 PS;  
Batterie: Li-Ion., 355,2 V, 18,1 kWh;  
stufenlose Automatik (Planetengetriebe);  
Allradantrieb;  
Fahrwerk vorne: McPherson-Federbeine,  
Querlenker; hinten: Doppelquerlenker,  
Längslenker, Federn, Dämpfer;  
vorne/hinten: Stabi.; VSC+ (ESP);  
Bremsen v./h.: innenbelüftete Scheiben;  
ABS; Bremsassistent;  
Bereifung: 225/60 R 18 H, Bridgestone  
Alenza H/L 33, Felgen 7 x 18;  
L/B/H 4.600/1.855 (21.55)\* 1.685 mm;  
Radstand 2.690 mm;  
Leergew./Zuladung 1.930/580 kg;  
Anhängelast gebr./ungebr.: 1.500/750 kg;  
Kofferraumvolumen: 490 – 1.604 l;  
Euro 6d; Typklasse: HP 17/NK 27/TK 30;  
Messwerte: 0-100 km/h in 6,0 s;  
Höchstgeschwindigkeit<sup>1</sup>: 180 km/h  
(elektrisch: 135 km/h);  
Bremsweg aus 50 / 100 / 150 km/h kalt:  
9,8 / 37,0 / 85,3 m,  
aus 100 km/h warm: 36,7 m;  
CO<sub>2</sub>-Ausstoß<sup>2</sup>: 22 g/km (WLTP);  
Grundpreis 46.293 Euro

<sup>1</sup> Werksangaben; <sup>2</sup> Breite mit Außenspiegeln

Er ist das RAV4-Topmodell, der kraftvollste Hybrid im Toyota-Programm und nach dem Supra GR mit Dreiliter-Turbo aktuell der zweitstärkste Serien-Toyota überhaupt. Dennoch soll die Plug-in-Hybrid-Variante kein Sport-SUV sein, sondern mit sehr hohem Komfort und maximaler Sparsamkeit glänzen.

Der 2,5 Liter große VVT-i-Motor entspricht im Wesentlichen jenem aus dem RAV4 Hybrid ohne Stecker, hat aber sieben PS mehr und dreht etwas höher (300 Umdrehungen). Der hochverdichtende (14:1) Benziner arbeitet nach dem Atkinson-Verfahren mit kombinierter Saugrohr-/Direkteinspritzung und erhält Unterstützung von zwei E-Maschinen: Ein E-Motor mit 182 PS wirkt gemeinsam mit dem Verbrenner auf die Vorderräder, an der Hinterachse arbeitet ein weiteres E-Aggregat mit immerhin 54 PS und ermöglicht so auch ohne

mechanische Verbindung der Achsen einen bedarfsgerechten Allradantrieb. Der ist gefordert, wenn der Fahrer „Volle Fahrt voraus“ befiehlt und Verbrenner (227 Nm) samt E-Motor (270 Nm) an den Vorderrädern zeren. Dank der üppigen Systemleistung von 306 PS sprintet das kompakte SUV in glatt sechs Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die Spitze kappt Toyota bei 180 km/h, rein elektrisch rennt der RAV4 immerhin 135 km/h. Und das sogar recht weit: Im Test waren es fast 50 Kilometer im gemischten Verkehr, laut WLTP sollen bei Stadtfahrten sogar bis zu 98 Kilometer möglich sein.

### 6.750 EURO GIBT ES ALS INNOVATIONSPRÄMIE

Damit genügt der Toyota allemal den Anforderungen an förderfähige Plug-in-Hybrid-Autos und wird mit 6.750 Euro Innovationsprämie belohnt. Dadurch rutscht der Grund-

preis unter die magischen 40.000 auf 39.543 Euro. Außerdem spart der Plug-in Hybrid je nach Fahrstil sowie Streckenlänge und -profil enorm beim Verbrauch: Im Connectivity-Test messen wir zwischen 3,9 und 6,7 Liter, je nachdem wie groß der Anteil des EV-Modus ist. Pendler mit 50 bis 75 km täglicher Strecke etwa fahren (bei entsprechender Lademöglichkeit) größtenteils rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei sowie günstig.

Doch auch bei flotterer Fahrweise gefällt das Hybrid-System mit wenigen Geräuschen und spontan sattem Anzug. Akustikverglasung und zusätzliches Dämmmaterial reduzieren den Lärm wirksam.

Dass der Laderaumboden wegen des 18,1 kWh großen Akkus 35 mm höher baut, macht sich kaum bemerkbar. Mindestens 490 Liter Stauraum sind verfügbar, weitere 30 Liter unter der Abdeckung. Weniger überzeugend ist das giftige und gefühllose Bremspedal, das beim Einparken einen sensiblen Fuß erfordert. Davon abgesehen gelingt die Bedienung aber mühelos. Das komfortable Fahrwerk gefällt mit hoher Spurstabilität und agilem Einlenken – ein bisschen Sportlichkeit schadet ja nicht.

## FAZIT



Martin Urbanke



*Wenn der Kofferraum nicht genügt: Die Anhängelast beträgt bis zu 1,5 t.*

*Angenehm hohe Sitzposition, kurze Beinauflage, optional belüftet.*

*Maximale Effizienz: Der RAV4 läuft so oft es geht im elektrischen EV-Modus.*

*Trotz des 306 PS starken Antriebs will der Toyota RAV4 Plug-in Hybrid kein verkappter Racer sein, sondern schärft sein Profil als lässiger Reisebegleiter und offenbart ein enormes Sparpotenzial: Das Zusammenspiel von Benziner und E-Motoren überzeugt vollauf.*



## HYBRID NEU GEDACHT

**KAUM EIN AUTOMOBILKONZERN STEHT SO FÜR HYBRIDTECHNIK WIE TOYOTA. NUR VOR EINER PLUG-IN-VERSION DIESER TECHNIK SCHIENEN SICH DIE JAPANER BISLANG ZU SCHEUEN. DASS SIE IHRE BERÜHRUNGSÄNGSTE NUN OFFENBAR ÜBERWUNDEN HABEN, ZEIGT DER NEUE RAV4 PLUG-IN HYBRID ...**

**E**gal ob Kleinwagen oder Geländewagen – heutzutage kommt kaum noch eine Baureihe ohne Elektrifizierung aus. Die meisten Hersteller setzen dabei auf Hybridmodelle, also auf die Kombination aus verbrauchsoptimiertem Verbrenner und mindestens einem Elektromotor.

Pionier dieser Technik in Serie ist Toyota. Bereits mit dem ersten Prius zeigten die Japaner, dass Hybrid-Modelle zur effizienten Fortbewegung und so zu einem optimalen Flottenverbrauch beitragen können.

Von Beginn an setzten die japanischen Verantwortlichen auf das Konzept des Vollhybrids. In Europa aber scheint eher die konkurrierende Plug-in-Variante mit größerer Batterie, höherer elektrischer Reichweite und externer Lademöglichkeit den Geschmack der Masse zu treffen. Lange Zeit reagierte Toyota darauf nicht – doch nach dem Prius kommt nun auch der RAV4 in den Genuss eines Plug-in-Systems.

### DREIFACH GUT

Eins sei an dieser Stelle schon einmal verraten: Die lange Wartezeit auf den RAV4 Plug-in Hybrid hat sich gelohnt. Denn Toyota wollte anscheinend nicht weniger als die wachsende Konkurrenz in die Schranken weisen. Dafür setzt das Kompakt-SUV neben dem Otto-Vierzylinder mit 2,5 Litern Hubraum auf gleich zwei zusätzliche Elektromotoren – einen 134 kW starken an der Vorderachse und einen deutlich schwächeren (40 kW) im Heck. Zusammen ergibt das eine Leistung von stolzen 306 PS, womit der eigentlich für effiziente Fortbewegung konzipierte Plug-in Hybrid der stärkste RAV4 der stolzen Baureihen-Historie ist.

Doch damit nicht genug. Hinzu kommt nämlich noch ein 18,1 kWh großes Batteriepaket. So schafft der Toyota RAV4 das, was viele seiner Konkurrenten nur theoretisch können: lange, ununterbrochene Strecken rein elektrisch fahren. Bei vollgeladenen Akkus sind es in der Stadt theoretisch





**Schlichte Eleganz:** Das dunkel gehaltene Cockpit besticht nicht durch farbige Akzente, dafür sind Qualität und Übersicht hervorragend.



**Variabel:** Insgesamt vier Fahrmodi stehen beim PHEV bereit.



**Übersicht:** Drei Motoren sorgen für starken Vortrieb.



**Bequem:** Im Fond findet man viel Platz und weiche Polster.



**Voll geladen sind bis zu 98 Kilometer rein elektrisch möglich.**

bis zu 98 Kilometer. Die haben wir im Test zwar nicht ganz erreicht. Aber selbst wenn es in der Praxis beim urbanen Betrieb nur rund 75 Kilometer sein mögen, sorgt das für lange Gesichter bei der Konkurrenz – und für einen geringen Spritverbrauch bei den RAV4-Fahrern. Und die haben noch einen weiteren gewichtigen Grund zur Freude ...

#### MODERNE 4X4-KOMPETENZ

Abgesehen von der Tatsache, dass der RAV4 Plug-in Hybrid stets als Allrad das Werk verlässt, erhärtet noch ein kleiner Knopf mit dem Aufdruck „TRAIL“ den Verdacht, dass dieser Hybrid nicht nur in Ausnahmesituationen auf dreckigem Untergrund zuhause ist. Der variable Allradantrieb profitiert vom sofort anliegenden Drehmoment der beiden Elektromotoren (270 Nm vorn bzw. 121 Nm hinten), besagter TRAIL-Mode bevorzugt die Räder mit besserer Traktion und optimiert Gaspedal-kennlinie sowie Arbeitsweise des

Getriebes. In der Praxis fühlt sich die etwas trocken klingende Theorie vor allem äußerst kontrolliert an. Nur wer es mit heftigen Kick-downs übertreibt, nötigt der Vorderachse mal ein Scharren ab, ansonsten sorgt das Zusammenspiel der drei Motoren für konstanten und vor allem ordentlichen Vortrieb. Für Driftversuche könnte die Lenkung etwas direkter ausgelegt sein, aber das zählt nicht als ernstzunehmender Kritikpunkt.

Insgesamt hinterlässt der neue Toyota RAV4 Plug-in Hybrid dank seiner hohen rein elektrischen Reichweite, dem beeindruckenden Fahrkomfort auf der Straße und der durchaus beachtlichen 4x4-Kompetenz einen hervorragenden Eindruck. Wer also täglich kurze Strecken pendelt und die Chance hat, die Akkus nach 70 km an einer Steckdose zu laden, sollte sich den neuen RAV4 unbedingt einmal anschauen. Auch wenn der Anschaffungspreis nicht wirklich als Schnäppchen durchgeht ...

**Bastian Hambalgo** ■

## TECHNIK · MESSWERTE · KOSTEN

MOTOREN		TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID	
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage		Otto/4-R/vorn quer	
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen		4/zwei oben liegende	
Verdichtung		14,0:1	
Hubraum/Bohrung x Hub cm3/mm		2.487/87,5 x 103,4	
Leistung kW (PS)/min-1		136 (185)/6.000	
Drehmoment Nm/min-1		227/3.200-3.700	
Leistung Elektromotor v/h kW		134/40	
Drehmoment Elektromotor v/h Nm		270/121	
maximale Spannung V		355,2	
Systemleistung kW (PS)		225 (306)	
KAROSSERIE / FAHRWERK			
Fahrzeugaufbau		selbsttragende Kombi-Karosserie	
Radführung	vorn hinten	vier Türen, fünf Sitzplätze Einzelradaufhängung, McPherson Einzelradaufhängung, Stahlfeder	
Bremsanlage		ABS, ESP, EBV innenbel. Scheibe/innenbel. Scheibe	
Lenkung (Umdrehungen)	vorn/hinten	Zahnstangen-Servo (2,6)	
Wendekreis	m	11,0	
Räder	Reifen (Testwagen) Testwagenbereifung	225/60 R18 Continental WinterContact	
MESSWERTE / GEWICHTE			
Höchstgeschwindigkeit	km/h	180	
Beschleunigung			
0 - 80 km/h	s	4,6	
0 - 100 km/h	s	6,3	
0 - 130 km/h	s	9,8	
0 - 160 km/h	s	14,9	
Zwischenspur			
60 - 100 km/h (Kickdown)	s	4,5	
80 - 120 km/h (Kickdown)	s	4,9	
Verbrauch		Super	
Tankinhalt	Liter	55	
Normverbrauch gemäß WLTP			
kombiniert/CO <sub>2</sub>	Liter/100 km / g/km	1,0-1,2/22	
OFF ROAD-Testverbrauch	Liter/100 km	3,7	
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg	1.910/2.510	
Anhängelast	ungebremst/gebremst kg	750/1.500	
PREISE*/AUSSTATTUNG			
Basispreis		47.490 (RAV4 Plug-in Hybrid)	
Testwagenpreis		55.780 (RAV4 Plug-in Hybrid)	
Technik-Paket		7.500	
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar			
FAHRZEUGUNTERHALT*			
Versicherungskosten**	Haftpflicht	417 (TK 17)	
	Teilkasko	595 (TK 30)	
	Vollkasko	1.033 (TK 27)	
		50 Euro	
Kfz-Steuer		1 Jahr / 30.000 km	
Werkstattintervalle		3 Jahre / 100.000 km	
Garantie/Leistung			
* Jahreskosten; ** Tarife der HUK-Coburg Allgemeine; Standort München, SF1, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit 100 Mio. pauschal, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. TK mit 150 SB, SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse; SF=Schadensfreiheitsklasse			



**4x4 in Serie:** Mit Stromanschluss in der Flanke ist der RAV4 stets mit Allradantrieb ausgerüstet.



Das Multimedia-System des Toyota RAV4 lässt sich problemlos mit dem Smartphone koppeln. Die Klimaanlage kann auch per App gestartet werden.



Inklusive Unterflurfach für das Ladekabel im 520-l-Kofferraum.

Das Design wurde behutsam modifiziert. Serienmäßig sind die 18-Zoll-Leichtmetallfelgen und die LED-Scheinwerfer.

Von Hans-Joachim Rehg

## EIN „WELTMEISTER“ MIT NEUEM ANTRIEB

**DER NEUE TOYOTA RAV4 TANKT JETZT AUCH AN DER STECKDOSE.**

Ein Blick in die Statistik zeigt den Trend: Plug-in Hybride konnten im Jahr 2020 zulegen, Tendenz steigend. Zählt man Hybrid- und Elektroautos zusammen, fährt bereits jedes dritte in Deutschland neu zugelassene Auto zumindest zeitweise mit Strom.

Dass der neue RAV4 nun als Plug-in Hybrid angeboten wird und Toyota alle anderen Antriebe über Bord wirft, ist deshalb zunächst einmal die richtige Entscheidung zum exakt richtigen Zeitpunkt. Als an der Steckdose aufladbares Modell kassiert der RAV4 noch bis Ende 2021 die In-

novationsprämie in Höhe von 6.750 Euro, was seinen Preis auf 39.543 Euro reduziert. Was danach passiert, muss sich erst noch zeigen. Gut möglich, dass ein günstiges Basismodell dann schmerzlich vermisst wird. Den Vorwurf, Plug-in Hybride seien lediglich Alibi-Stromer und daher einer Förderung unwürdig, widerlegt Toyota mit einem Großaufgebot an Technik. Der RAV4 fährt allein mit Strom 75 Kilometer weit. Damit die ohnehin hohe Reichweite annähernd auch im Winter abrufbar ist, sorgt eine Wärmepumpe für eine effiziente Klimatisierung des

**Extra-Info für Caravan-Freunde:** Die Anhängelast (gebremst) beträgt 1.500 kg.

Innenraums. Eine bislang nicht einmal bei Elektroautos selbstverständliche Technik.

Auch der Antrieb ist hochkarätig besetzt. Vorne kommen ein Vierzylinder mit hoher Verdichtung (für bessere Energieausbeute) und ein Elektromotor zum Einsatz, hinten ein weiterer E-Motor, was einen Allradantrieb ermöglicht. Zusammen bringt das Trio eine Systemleistung von 306 PS auf die Waage. Wenn es sein soll, sprintet dieser Toyota flotter davon als mancher Sportwagen (0-100 in 6 Sekunden).

Doch bei einem SUV sind andere Tugenden wichtiger. Mit hohem Fahr- und Raumkomfort und exzellenten, langstreckentauglichen Sitzen hat der RAV4 einen Spitzenplatz erobert. Er ist weltweit das meistverkaufte Fahrzeug in diesem Segment. Gestartet im Hybridmodus, hat der RAV4 im Test 5,7 l verbraucht. Das ist weit von der unrealistischen EU-Norm abgewichen und trotzdem kein Aufreger. ■





# TOYOTA RAV4 PHEV

**JETZT LÄDT DER SUV AUCH MIT KABEL: DIE NEUE HYBRID-VARIANTE SOLL REIN ELEKTRISCH 75 KM WEIT KOMMEN.**

Beinahe ein Jahr ist es nun her, dass die Plug-in-Version des Toyota RAV4 auf der Los Angeles Auto Show gezeigt wurde. Nun fährt sie endlich. Leider nicht im sonnigen L.A., sondern in Köln-Marsdorf – bei Nieselregen. Von der zusätzlichen Technik ist außen nicht viel zu sehen. Sie steckt unter dem Fahrgastraum und besteht im Wesentlichen aus 96 Lithium-Ionen-Zellen sowie einer elektrischen Antriebseinheit mit 40 kW an der Hinterachse. Vorn im Motorraum versteckt sich die Hybrid-Synergy-Drive-Einheit, bestehend aus einem 185 PS starken 2,5-Liter-Vierzylinder, einer weiteren elektrischen Antriebseinheit mit 134 kW sowie zwei Planetengetrieben. Insgesamt 306 PS leistet das System, entsprechend locker legt der Toyota los, wengleich erst mal nur elektrisch.

Auf Knopfdruck sind drei weitere Fahrmodi anwählbar: Hybridantrieb, Auto- und Lademodus. Dabei dient der Hybridmodus etwa dazu, Batterieladung für eine bevorstehende Stadtfahrt vorzuhalten. Darüber hinaus gibt es einen Drehschalter, mit dem die Fahrstufen Normal, Sport und Eco ausgewählt werden können. Und natürlich

den Wählhebel für Vor- und Rückwärtsfahrt sowie Parkstellung. Und: Paddel am Lenkrad für die Rekuperationsstufen. Klingt kompliziert? Macht nichts, denn der RAV4 Plug-in funktioniert bestens, wenn er auf sich allein gestellt ist. So macht sich rasch eine entspannte Atmosphäre breit im neuen Plug-in-Toyota.

Die 75 Kilometer lange Runde tief in den Westen des Rheinlands könne er rein elektrisch schaffen, hieß es. Allerdings nicht, wenn man auf der kurzen Autobahnetappe ordentlich Tempo macht. Ohne die Hilfe des Verbrenners schmilzt die Reichweite schneller dahin als der Tabellenstand des 1. FC Köln in der Rückrunde. Unterstützt nun der Benziner, zeigt sich unter hoher Last eine weniger entspannte Seite des Antriebs: Der Vierzylinder läuft rau, rumort laut im Motorraum vor sich hin – was umso mehr auffällt, als die Fahrt ansonsten so geruhsam ist.

## LEISE UND ENTSPANNT

Doch das sind Ausnahmesituationen, meist hält sich der Verbrenner sehr zurück und lädt leise wie gewissenhaft den 18,1 kWh großen Akku nach.

*Die Wähl- und Drehtasten für Antriebs- und Fahrmodi scharren sich um den dicken Wählhebel.*

*Eine elektrisch angetriebene Hinterachse macht den RAV4 zum Allradler.*

Überhaupt ist der RAV4 ein braver Geselle. Der Federungscomfort ist ordentlich, das Raumangebot üppig. Wegen der Antriebsbatterie sitzt der Kofferraumboden nun etwas höher, 520 Liter passen dennoch rein.

Der Toyota RAV4 Plug-in steht bei den Händlern, zusammen mit der E-Förderung ist er preiswerter als ein normaler RAV4 Hybrid. Was soll da schon schiefgehen? ■

Text: *Heinrich Lingner*

Fotos: *Harald Dawo*



## TECHNISCHE DATEN

<b>Karosserie</b>	
Fünfsitziger SUV	
L x B x H	4.600 x 1.855 x 1.685 mm
Radstand	2.690 mm
Leergewicht	1.910 kg
<b>Fahrwerk/Kraftübertragung</b>	
Einzelradaufhängung, vorn mit Querenlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn/hinten, Allradantrieb, stufenloses Getriebe, Reifen 225/60 R 18.	
<b>Motor</b>	
Vierzylinder-Reihenmotor,	
Hubraum	2.487 cm <sup>3</sup>
Leistung	136 kW (185 PS) bei 6.000/min
max. Drehmoment	227 Nm bei 3.200/min
je ein permanenterregter Synchronmotor an Vorder- und Hinterachse	
Gesamtleistung	225 kW (306 PS)
Batteriekapazität	18,1 kWh
Lithium-Ionen-Batterie	
<b>Fahrleistungen</b>	
0–100 km/h	6,0 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Gesamtverbrauch (NEFZ)	S 1,2 l/100 km
	16,6 kWh/100 km
<b>Grundpreis</b>	
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid	46.293 Euro

## FAZIT

*Kompetenter Antrieb, viel Platz und komfortbetontes Fahrwerk – der neue Plug-in Hybrid macht viel richtig. Fragt sich nur, wer da den praktisch gleich teuren RAV4 Hybrid mit 222 PS kaufen soll.*



# DER NEUE TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID

motor1.com TEST | online · 15.09.2020



## STARK MIT STECKER

**ELEKTRISCH KOMMT ER TATSÄCHLICH 75 KILOMETER WEIT. GESTATTEN: DER NEUE TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID.**

Von Roland Hildebrandt

Dieses Auto muss ein Erfolg werden. Es geht gar nicht anders: Das meistverkaufte SUV der Welt plus eine Antriebsform, die gerade weggeht wie warme Semmeln. Dank einer Systemleistung von 225 kW (306 PS) ist er das kraftvollste Modell der RAV4-Familie und das derzeit leistungsstärkste Hybridfahrzeug von Toyota. Zeitgleich zeichnet er sich aber auch durch eine bemerkenswerte Wirtschaftlichkeit aus. So sagt es zumindest der Hersteller. Stimmt das wirklich? Wir sind den RAV4 Plug-in Hybrid gefahren.

### GIBT ES UNTERSCHIEDE ZUM „NORMALEN“ RAV4?

Kaum. Nur wenige Details heben den RAV4 Plug-in Hybrid optisch von seinem Schwestermodell mit reinem Hybridantrieb ab. Hierzu zählen zum Beispiel der metallisch-helle Look der unteren Spoiler-Lippe und der Zierleiste über dem Kennzeichen am Heck, die dunklen Chrom-Einfassungen für die Hauptscheinwerfer, die glän-

zend schwarze Beschichtung des Kühlergrills und der an der hinteren Schürze schwarz lackierte Einsatz. Die Anschlussmöglichkeit für das Ladekabel verbirgt sich unter einer Karosserieklappe im hinteren rechten Kotflügel. Hinzu kommen zusätzliche Dämmmaterialien und Akustikglas, der Boden des Kofferraums liegt um drei Zentimeter höher. Ansonsten bleibt alles so, wie es ist. Gut so: Das Platzangebot im 4,60 Meter langen RAV4 Plug-in Hybrid ist besonders im Fond großzügig. Das Cockpit ist angenehm übersichtlich gestaltet, Tasten statt Touchscreen-Wahnsinn lautet hier die Devise. Die Verarbeitung ist solide, etwas überraschend sind die Gummiringe um die Klimaregler.

Toyota hat das Plug-in-Hybrid-System des RAV4 so geschickt in das Fahrzeug integriert, dass es praktisch ohne Auswirkungen auf das Raumangebot im Interieur, die Platzverhältnisse im Gepäckabteil oder das Volumen des unverändert 55 Liter großen Benzin-

tanks bleibt. Allein der durchgehend flache Boden des Kofferraums wurde um 35 Millimeter angehoben. Das Fassungsvermögen beträgt 520 Liter im Normalzustand (490 Liter ohne Unterflurstaufach) oder vier Golfaschen. Das Ladekabel findet unter einer Abdeckung Platz. Werden die im Verhältnis 60:40 geteilten Rücksitze umgeklappt, entsteht eine weiterhin ebene Ladefläche. Da keine Einbuchtungen, Schwellen oder Kanten im Wege stehen, eignet sie sich auch für den Transport größerer Gegenstände. Als Zugmaschine darf der RAV4 Plug-in Hybrid gebremste Anhänger mit einem Gewicht von bis zu 1,5 Tonnen an den Haken nehmen.

Bis hierhin nichts Besonderes im positiven Sinne. Wir können uns also der Technik zuwenden. Für den Prius Plug-in Hybrid hatte sich Toyota auf die Ausweitung der elektrischen Autonomie konzentriert und den bewährten 53-kW-Motor des Hybridmodells mit einer größeren Hochvoltbatterie

kombiniert. Im RAV4 Plug-in Hybrid wiederum liegt der Schwerpunkt auf einer stärkeren Antriebsleistung und höheren Reisegeschwindigkeiten im rein elektrischen Modus bei ebenfalls längeren Reichweiten. Er setzt auf einen kraftvolleren Motor, auch die Batterie und der Inverter fielen größer aus. Im Zusammenspiel mit dem 2,5 Liter großen Saugbenziner summiert sich dies zu einer Systemleistung von 225 kW (306 PS). Damit übertrifft der RAV4 Plug-in Hybrid das reine Hybridmodell um 38 Prozent und macht eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 6,0 Sekunden möglich – 2,1 Sekunden schneller als der RAV4 Hybrid.

Wie sehr die Fahrbarkeit und die Agilität des Antriebsstrangs profitieren, zeigt auch dieses Beispiel: Bei 60 km/h stehen 50 Prozent mehr Leistung zur Verfügung. Im reinen Elektromodus erreicht der RAV4 Plug-in Hybrid Tempo 100 aus dem Stand in 10 Sekunden.

Die neue Lithium-Ionen-Batterie besitzt eine Kapazität von 18,1 kWh. Sie besteht aus 96 Batteriezellen, die über die Klimaanlage des Fahrzeugs gekühlt werden, und arbeitet mit einer Spannung von 355,2 Volt. Auch dank eines speziellen Boost-Konverters in der Steuereinheit liegt ihre Leistungsabgabe signifikant über jenem Niveau, das die Batterie des RAV4 Hybrid erreicht. Durch die Positionierung unterhalb des Fahrzeugbodens senkt sie den Schwerpunkt des RAV4 Plug-in Hybrid, ohne Platz im Innen- oder Kofferraum zu kosten. Der leise Gleichstrom-Spannungswandler baut besonders kompakt und zeichnet sich durch höhere Effizienz sowie eine bessere Kühlung aus. Er wanderte ebenfalls platzsparend unter die Rücksitze.

Der Elektromotor an der Vorderachse entwickelt 134 kW und ist damit 46 kW stärker als jener des RAV4 Hybrid. Die Elektromaschine an den hinteren Rädern leistet unverändert 40 kW. Je nach Grad ihrer Unterstützung kann der Vierzylinder des Hybridsystems mit niedrigen Drehzahlen arbeiten.



Der RAV4 Plug-in Hybrid startet grundsätzlich mit Elektroantrieb: Der EV-Modus wird automatisch beim Anlassen des Fahrzeugs aktiviert und behält auch bei höherer Leistungsabfrage Priorität. Erst wenn die rein elektrische Reichweite ausgeschöpft wurde, wechselt die Steuerung von sich aus in das Hybridprogramm. Darüber hinaus hat der Fahrer natürlich die freie Wahl, ob er von Beginn an im Hybridmodus unterwegs ist oder den Elektroantrieb zu einem späteren Zeitpunkt aktiviert – etwa, um die Effizienz zu verbessern oder bei Fahrten im städtischen Bereich. Im Auto HV/EV-Modus schaltet das System automatisch den Hybridantrieb hinzu, wenn zum Beispiel bei starker Beschleunigung zusätzliche Motorkraft gefragt ist. Anschließend kehrt die Steuerung wieder in das EV-Programm zurück. Der Lademodus greift ein, wenn die Batteriespannung auf ein Niveau sinkt, der für reinen EV-Antrieb nicht mehr ausreicht. Dann generiert der Vierzylinder-Benziner über die Elektromotoren, die als Generator dienen, Strom zum Auffüllen des Akkus.

Eine Besonderheit des RAV4 PHEV ist seine Wärmepumpe, die thermische Energie der Außenluft zum Heizen des Innenraums nutzt. Hierdurch wirkt sich die Klimaanlage weniger stark auf die lokal emissions- und verbrauchsfreie Reichweite des Fahrzeugs aus.

Toyota stattet den RAV4 Plug-in Hybrid grundsätzlich mit dem intelligenten Allradsystem AWD-i aus, das auch im RAV4 Hybrid zum Einsatz kommt. Die kompakte und besonders leichte Antriebskomponente sieht einen 40 kW starken Elektromotor an der Hinterachse vor. Sperrbare Differenziale unterstützen die Offroad-Eigenschaften des allradgetriebenen RAV4 Plug-in Hybrid. Sie lassen sich über einen Schalter im Armaturenbrett aktivieren und werden automatisch per Bremseingriff tätig, sobald ein Rad auf losem Untergrund die Traktion verliert und durchzudrehen droht.

Auf diese Weise lenkt der „Trail Mode“ das Antriebsmoment zu jenen Reifen mit dem höheren Grip, passt zugleich aber auch das Ansprechverhalten auf Gaspedalbewegungen sowie die Schaltstrategie des Getriebes an.

Die bordeigene Ladeeinrichtung unterstützt Ladegeschwindigkeiten von bis zu 6,6 kW, ohne sich negativ auf die Dauerhaltbarkeit des Akkus auszuwirken. In der Konstellation mit dem serienmäßigen Schuko-Ladekabel ist ein vollständiger Ladevorgang an einer mit 10 Ampere abgesicherten Haushalts-Steckdose nach 7,5 Stunden abgeschlossen. Mit dem im Zubehör erhältlichen Typ 2-Ladekabel reduziert sich in Verbindung mit einer Wallbox eine komplette Batterieauffüllung im deutschen Stromnetz auf lediglich 4,5 Stunden.

#### UND WIE FÄHRT ER SICH?

Laut WLTP-Norm ist eine rein elektrische Reichweite von gut 75 Kilometern möglich, und die Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h eignet sich auch für lokal verbrauchs- und abgasemissionsfreie Autobahnfahrten. Gemessen nach der WLTP-Norm für den Stadtverkehr steigt die Reichweite sogar auf bis zu 98 Kilometer.

Das wollen wir doch mal sehen! Der erste Teil meiner Testroute führt mich über die Autobahn. Dank Baustellen und viel Verkehr sind hier eh kaum mehr als 120 km/h möglich. Schnell fällt mir die unglaubliche Ruhe im RAV4 auf. Klar, elektrisch, kein Thema. Aber sogar als ich mal auf 150 beschleunige, ist das Umschalten auf den Verbrenner kaum zu spüren.

Wie bereits erwähnt, zieht der Toyota flott voran. Etwas nachteilig ist das straffe Abrollen der 19-Zoll-Bereifung in der Topausstattung, es bleibt Geschmackssache. Doch zurück zum Antrieb. Tatsächlich schaffe ich die ersten 50 Kilometer zu 90 Prozent rein elektrisch. Auf dem Rückweg ist die Batterie natürlich irgendwann leer, aber die Reichweite entsprach tatsächlich rund 70 Kilometer. Ein guter Wert.

Weiter geht es mit dem Benzin. Auch er hält sich dezent zurück. Um ihn zum Aufheulen zu bringen, muss ich schon brutal aufs Gaspedal treten. Doch das ist nicht nötig, denn der RAV4 Plug-in Hybrid unterstützt gelassen-flottes Dahingleiten. 180 km/h wären maximal möglich, auf meiner Route sind es mal 100, mal 150. Am Ende stehen exakt 4,0 Liter auf dem Bordcomputer.

#### NICHT SCHLECHT. UND WAS KOSTET ER?

Die Basisversion des RAV4 Plug-in Hybrid bleibt mit einem Nettopreis von 39.908 Euro (46.293 Euro brutto mit 16 Prozent MwSt.) knapp unter der magischen 40.000-Euro-Grenze. So bekommt man die volle staatliche Kaufprämie von 6.750 Euro. In absoluter Vollausstattung stehen 50.328 Euro netto (58.380 Euro brutto) zu Buche. Nicht gerade wenig. Aber man muss bedenken, was dann alles inklusive ist und auch die enorme Systemleistung gegenrechnen. Zum Vergleich: Der jüngst geliftete VW Tiguan kostet als 2.0 TDI mit „nur“ 200 PS, Allrad und Automatik in R-Line-Ausstattung mindestens 46.195 Euro, mit Extras sind weit über 50.000 Euro kein Problem. Was dort der angekündigte Plug-in Hybrid mit 245 PS Systemleistung kosten soll, ist noch offen. Der Toyota RAV4 mit Stecker steht seit Herbst 2020 beim Händler. Für das volle Jahr 2021 erwartet man 3.000 verkaufte Einheiten. Die Chancen dafür stehen gut. ■



## BEWERTUNG

8/10 ★★★★★★☆☆

## FAZIT

*Mit dem RAV4 Plug-in Hybrid ist Toyota ein formidables Gesamtpaket gelungen. Man spürt hier die lange Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Erfahrung der Marke. Kraftvoll, laufruhig und eine realistische Elektr Reichweite von 70 Kilometern: Dieses SUV macht den Diesel überflüssig.*





#### Herausgeber:

Toyota Deutschland GmbH,  
Toyota-Allee 2, 50858 Köln  
Objektleitung: Thomas Heidbrink

#### Konzeption, Redaktion, Realisierung:

Creativ Konzept, Claudia Krämer, Bonn  
und Raynaud Media, Radolfzell

#### Druck:

DFS-Druck Brecher GmbH, Köln  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers.

#### Bildnachweise:

Soweit Fotos nicht ausdrücklich mit Namen versehen sind,  
handelt es sich um Herstellerfotos.

Alle in den Artikeln angegebenen Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel. Aktuelle Preise und staatliche Förderungen entnehmen Sie bitte den Infos unter [www.toyota.de](http://www.toyota.de).

\*Kraftstoffverbrauch RAV4 Plug-in Hybrid: 2,5-l-V VT-i, Benzinmotor 136 kW (185 PS), Elektromotor vorne 134 kW (182 PS), Elektromotor hinten 40 kW (54 PS), Systemleistung 225 kW (306 PS), kombiniert: 1,0 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 22 g/km, Stromverbrauch (nach WLTP; Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure Prüfzyklus) kombiniert: 16,6 kWh/100 km. Derzeit gesetzlich vorgeschriebene Angaben gem. Pkw-EnVKV, basierend auf NEFZ-Werten. Bis zur Änderung der Pkw-EnVKV dürfen die häufig höheren WLTP-Werte nicht anstelle der NEFZ-Werte angegeben werden. Die Kfz-Steuer richtet sich bereits nach den WLTP-Werten.  
\*\*Elektrische Reichweite nach WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure)-Prüfzyklus. Batterieladung, individuelle Fahrweise, Geschwindigkeit, Außentemperatur, Topografie und Nutzung elektrischer Verbraucher haben Einfluss auf die tatsächliche Reichweite.

Stand: 09/2021 · Artikel-Nr.: M17124



## DER NEUE TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID

