

## Testnotizen zum Toyota RAV4-Taxi (4x2 mit Lounge-Ausstattung\*)

Im Test vom 9. bis zum 24. Juni 2020.  
Kennzeichen: K – UO 2456

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund  
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München  
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52  
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35  
E-Mail: [dietmar.fund@gmx.de](mailto:dietmar.fund@gmx.de) / [dietmar.fund@huss-verlag.de](mailto:dietmar.fund@huss-verlag.de)

### Karosserie

Die lange Haube des RAV4 ist **sehr übersichtlich**. Auch die Übersicht zur Seite und nach hinten ist gut. Die Außenspiegel sind schön groß. Der Testwagen hatte eine **Rückfahrkamera mit Hilfslinien** (die zur Basisausstattung aller RAV4 zählt) und einer Draufsicht (Bestandteil der beiden Top-Ausstattungen), sodass man Hindernisse frühzeitig erkennt. Bei Regen trüben Wassertropfen am Rand der Linse das Bild im Touchscreen, aber man erkennt auf ihm deutlich mehr als bei einigen Wettbewerbern. Ganz so regensicher untergebracht wie etwa im Volvo XC60 ist die Kameralinse des RAV 4 nicht.

Die **Heckklappe** öffnete beim Testwagen elektrisch, was ebenfalls nur in den beiden Top-Ausstattungen zu haben ist. Bedienen kann sie der Fahrer per Taste links vom Lenkrad oder an der Klappe selbst. Der Öffnungs- und der Schließvorgang dauern relativ lange. Zum Schließen gibt es eine Taste in der Klappe.

Unter der geöffneten Heckklappe kann ein großer Taxifahrer aufrecht stehen. Die **Lehne der Rücksitzbank** lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, die Sitzfläche nicht, weil darunter die Fahrbatterie sitzt. Zu deren Belüftung befinden sich Lüftungsschlitze seitlich in Fahrtrichtung rechts an der Bank. Durch das Umklappen der Lehnen entsteht **eine deutlich nach vorn ansteigende Ladefläche**, die man aber noch gut beladen kann. So passt beispielsweise ein Herrenrad flach in den Kofferraum und ein Radfahrer kann seine Gepäcktaschen trotzdem noch in den hinteren Fußräumen verstauen. Der breitere Teil der Lehne befindet sich in Fahrtrichtung rechts.

### Innenraum

Der RAV 4 bietet **vorn und hinten recht bequeme Zustiege**, sodass sich Fahrer und Fahrgäste bequem auf ihren angenehm hoch angeordneten Sitz gleiten lassen können. Weil Toyota den Längsverstellbereich der Vordersitze nicht ganz so opulent gestaltet wie mancher Wettbewerber, bleibt **im Fond** auch hinter einem ganz hinten und ganz unten stehenden Fahrersitz noch **genügend Knieraum für große Fahrgäste**. Im Testwagen war nur der Fahrersitz höhenverstellbar, was für ein Taxi oder einen Mietwagen sowieso besser ist. Die Fahrgäste im Fond haben auch einen **guten Fußraum**. Die Kopffreiheit ging unter dem im Testwagen verbauten „Skyview-Panorama-Glasdach“ noch in Ordnung. Es reicht bis nach hinten zur Rücksitzbank

und kann mit einer Jalousie abgedeckt werden, die den Lärm prasselnden Regens dämpft.

Auf den **Mittelsitz** kann man wegen des flachen Mitteltunnels ganz gut gleiten. Er ist mit einem in die Bank integrierten Dreipunktgurt ausgestattet. Die Rückenlehne ist an dieser Stelle aber hart gepolstert, weil sich hinter ihr die abklappbare Armlehne verbirgt. Je nach Stellung der Vordersitzlehnen stößt ein größerer Erwachsener dort unter Umständen an den harten Rand der Lehnen. Bequem und in ähnlicher Sitzposition wie in Limousinen sitzt man auf den äußeren Sitzen. Die Lehnenneigung ist dort nicht einstellbar. Am Ende der Mittelkonsole hat der RAV 4 zwei Luftausströmer für den Fond sowie zwei USB-Anschlüsse zum Laden von Smartphones oder Tablet-PC.

Der **Fahrsitz** war auch für breiter gebaute Menschen dimensioniert und angenehm straff gepolstert. Er bot guten Seitenhalt trotz der **Leder-Ausstattung, die man nur mit der Lounge-Ausstattung bekommt**. Bei ihr kann man zwischen Schwarz, Hellgrau und Beige wählen.

**In den Vordertüren** kann man **Literflaschen abstellen** und weitere nützliche Dinge unterbringen. In die Ablagen der hinteren Türen passen nur 0,5-l-Flaschen, was für den Taxi- oder Mietwagen-Einsatz völlig ausreichend ist. Nur die Lehne des Beifahrersitzes hat eine Dokumententasche, was im mobilen Gewerbe sicher begrüßt werden wird. Das Handschuhfach fasst DIN A4-Unterlagen, ist aber nicht sehr geräumig.

In der **breiten Mittelkonsole** kann man **zwei große Getränkebecher** oder 0,5-l-Flaschen abstellen, weil der RAV 4 eine elektrische Feststellbremse hat. Fahrerseitig links neben dem Wählhebel sind drei Tasten für die Fahrmodi Normal, Eco und Sport untergebracht und außerdem die Taste für rein elektrisches Fahren, das allerdings nur auf einer ganz kurzen Strecke möglich ist.

Oberhalb des Taxameters und unterhalb der Reglerleiste für die schon im Basismodell **serienmäßige Klimaautomatik** sitzen Tasten für die Beheizung oder Belüftung der Vordersitze (nur in der Top-Ausstattung Lounge), die logisch und übersichtlich angeordnet und gut bedienbar sind.

Die Bedienung des zentralen Touchscreens wird durch eine Reihe von Tasten für die Grundfunktionen erleichtert, die am linken und am rechten Rand angeordnet sind. Die Wahl von Funktionen auf dem Bildschirm selbst ist fummelig. Sie sollten nicht während der Fahrt bedient werden. Das **Verbinden eines neuen Smartphones** mit der Freisprecheinrichtung ist umständlicher und nicht so selbsterklärend wie bei anderen Marken. Der **Klang der Freisprecheinrichtung** ist sowohl im Auto als auch bei den angerufenen Gesprächspartnern **gut**.

Mit einer Taste links im Lenkrad lässt sich die **Sprachbedienung** aktivieren. Deren Grundbefehle sollte man einüben, dann kann man mit ihr gut arbeiten. Beim Anwählen von Telefon-Kontakten und bei der Eingabe von Navi-Zielen sowie beim Senderwechsel kann man mit ihr gut zurechtkommen, auch wenn sie bisweilen begriffsstutzig ist. Die größten Verständigungsprobleme taten sich bei der Wahl eines neuen Radiosenders auf.

## Taxi-Ausstattung

Die Taxi-Ausstattung stammte wie bei Toyota üblich von INTAX. Die Oldenburger bauten ein HALE-Taxameter in der Mittelkonsole vor dem Wählhebel ein. Darunter bleibt noch die Ablage zum induktiven Laden eines dazu geeigneten Smartphones samt ihrer Aktivierungs-Taste erhalten. Das Funkgerät brachte INTAX in einem Ablagefach unter der Armlehne zwischen den Vordersitzen unter, wo neben dem Gerät noch ordentlich Platz übrigbleibt. Das Dachzeichen stammte in diesem Fall von Kienzle. Zwei Taxi-spezifische Tasten sitzen fahrerseitig an der breiten Mittelkonsole, wo man leicht dagegen stoßen kann.

## Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte einen sehr zuverlässigen **Tote-Winkel-Warner**, der beim Wiedereinscheren nicht ungebührlich lange warnt. Der schon im Basismodell serienmäßige „**Spurverfolgungsassistent**“, andere Hersteller nennen ihn Lane Assist, warnt optisch im Display vor dem Fahrer mit Strichen links und rechts, die blinken, wenn man eine Begrenzungslinie zu überfahren droht, und auch akustisch. Er greift dezent in die Lenkung ein. Der **Abstandsregler** beginnt schon merklich abzubremesen, sobald er ein langsamer vorausfahrendes Fahrzeug erfasst und im Display anzeigt, wenn man die kürzeste von drei Entfernungsstufen per Lenkradtaste eingestellt hat. Wenn man die längste gewählt hat, läuft der Regelvorgang geschmeidiger ab. Aktivieren und regeln kann man den adaptiven Geschwindigkeitsregler mit Tasten rechts im Lenkrad.

Die ebenfalls schon zur Basisausstattung zählende **Verkehrszeichenerkennung** erkennt ausgeschilderte Tempolimits recht zuverlässig und warnt optisch oder akustisch, wenn man zu schnell ist, patzt aber hin und wieder bei der Erkennung von Ortsschildern und Ortsende-Schildern. Immer wieder kommt es vor, dass im zentralen Display vor dem Fahrer Tempolimits angezeigt werden, die gar nicht ausgeschildert waren. An manchen Stellen wurde innerorts Tempo 100 angezeigt.

## Motor und Antriebsstrang

Wie andere Hybridmodelle von Toyota **fährt der RAV 4 elektrisch an und rangiert auch elektrisch**, um dann je nach Batteriestand sofort oder nach ein paar Hundert Metern geschmeidig den Benziner zu aktivieren. Während der Fahrt lädt meist der Benziner die Batterie mit auf und beide treiben je nach Fahrzustand die Vorderräder gemeinsam oder getrennt an. Auf dem Display ist je nach Einstellung eine Ecke reserviert, auf der die Fahrgäste dieses Wechselspiel und die Rückgewinnung von Energie in Rollphasen oder beim Bremsen beobachten können. Der Fahrer selbst sieht im zentralen Display vor sich anhand des **grünen EV-Symbols**, dass er gerade rein elektrisch fährt.

Durch das Prinzip bedingt sorgt das **stufenlos variable CVT-Getriebe** auch im RAV 4 für einen gewissen Gummiband-Effekt mit zunächst hörbar hochdrehendem Motor, dem die Beschleunigung erst mit Verzögerung folgt. Die **gute Geräuschdämmung** und einprogrammierte künstliche Gangstufen machen das aber erträglicher als in früheren Hybrid-Generationen. Fürs Beschleunigen bietet der RAV 4, dessen Stärke im vorausschauenden Gleiten liegt, mit einer Systemleistung von 163 kW/222 PS genügend Reserven, auf die er bei Bedarf auch einmal schnell zurückgreifen kann.

Die Antriebscharakteristik kann der Fahrer über die **Fahrmodi Normal, Eco und Sport** beeinflussen. Gut ist, dass der jeweilige Modus nach dem Tastendruck so lange eingestellt bleibt, bis man einen anderen wählt. Er wird nicht nach dem Abstellen des Hybridsystems deaktiviert, sondern bleibt erhalten. Mit dem Eco-Modus beschleunigt der RAV 4 verhaltener als im durchaus quirligen Normal-Modus. Die „Sport-Taste“ widerspricht eigentlich dem Hybrid-Prinzip. Diese Taste haben wohl Marketingleute durchgesetzt.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Testwagen war noch mit Winterreifen des Typs Nokian WR SUV in der Dimension 225/65 R 17 bestückt. Felgen dieser Größe haben die beiden untersten Ausstattungs-Niveaus, während bei den anderen 18-Zöller Serie sind. Mit den 17-Zöllern ist der RAV 4 **straff abgestimmt** und lässt sich flott um Kurven und durch Kreisverkehre zirkeln, ohne sich zu stark zur Seite zu neigen. **Meist rollt der SUV geschmeidig über grobe Fahrbahnunebenheiten**, meldet aber kleine Stöße in der Fahrbahn durchaus weiter. Ein Aufschaukeln auf langen Bodenwellen ist nicht zu beobachten. Die **Servolenkung** vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt, ist aber nicht ganz so präzise wie etwa in einem Volvo XC60. Auf jeden Fall zeigt aber auch der RAV 4, **dass Toyota bei der Fahrwerksabstimmung gegenüber früher sehr viel besser geworden ist.**

### **Verbrauch**

Auf insgesamt 1.307 Test-Kilometern verbrauchte der Toyota RAV Lounge 4x2 mit Taxi-Ausstattung zwischen 4,9 Litern und 5,5 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **5,4 Liter Super auf 100 Kilometer**. Das ist für ein Fahrzeug dieser Größe mit der hohen Front ein sehr guter Wert. Die Höhe des Verbrauchs hängt eher vom Streckenprofil und der Fahrweise des Fahrers ab als vom ausgewählten Fahrmodus. So wurde der niedrigste Etappenverbrauch im Normal-Modus und nicht im Eco-Modus erzielt.

*(\*) und den Sonderausstattungen Skyview-Panorama-Glasdach sowie Navigationssystem Toyot Touch&Go Plus*