

---

## Vorstellung Toyota Camry Hybrid: Dynamisch-komfortabler Leisetreter

Von Hans-Robert Richarz

Schon seit 37 Jahren bevölkern Autos mit dem Namen Toyota Camry die Straßen dieser Welt. Mehr als 19 Millionen davon haben die Japaner mittlerweile unter die Menschheit gebracht, siebenmal gab es eine Verjüngungskur. Die ging allerdings an der deutschen Kundschaft in den vergangenen 15 Jahren vorbei, weil sie mit dem Auto nicht richtig warm wurde. Anderswo wurde der Wagen als Bestseller gefeiert, nicht so in Deutschland. Toyota nahm deshalb den Camry 2004 hier zu Lande vom Markt.

2017 kam in Japan, den USA und Australien die achte, von Grund auf neu konstruierte Generation in den Handel. Ende Juli, Anfang August soll sie nun auch in Europa - ausschließlich als Hybrid - angeboten werden. Auch in Deutschland. Masato Katsumata, Toyota-Chefingenieur für den Neuen, lieferte bei der Vorstellung den Journalisten das Zitat: "Wir stellen uns auch weiterhin der Herausforderung des Marktes und haben ein attraktives Fahrzeug für die kommende Ära kreiert." Das stimmt.

Doch für Deutschland backt sein Konzern mit dem Camry wieder nur kleine Brötchen. 80 Prozent will Toyota zwischen Nord- und Bodensee an Gewerbetunden loswerden. Nur ein kümmerlicher Rest bleibt da für private Abnehmer übrig. Bei einer Quote von nur 500 Camry, die 2019 für Deutschland zugeteilt sind (12 000 pro Jahr für ganz Europa), sind das nur 100 Stück. Insgesamt sollen bereits 400 Bestellungen unter Dach und Fach sein, die meisten als Dienstwagen oder für gewerblichen Einsatz als Taxi.

Zwei entscheidende Merkmale des Löwenanteils der für Deutschland eingeplanten Exemplare fehlten bei der Präsentation: die Elfenbein-Farbe Ral-Nummer 1015 sowie das 1773,10 Euro Aufpreis kostende Taxipaket.

Beides üblich für jene Fahrzeuge, die unsere Großeltern einst als Kraftdroschken bezeichneten und die in einem Segment laufen, in das die Marketingleute der Toyota Deutschland-Zentrale in Köln demnächst die meisten neuen Camry unterbringen wollen. Mit einer ganzen Reihe von Argumenten wollen und können sie in dieser Branche Punkten: geringer Verbrauch, mit 41 Prozent sehr hoher Wirkungsgrad des Benzinmotors, emissionsfreier Hybridantrieb auf kurzen Strecken. Wofür allerdings ein Taxifahrer die sequentielle Shiftmatic-Technologie des Hybridsystems benötigt, mit der er über einen Wählhebel auf der Mittelkonsole die einzelnen Gänge selbst für eine besonders dynamische Fahrweise einlegen kann, bleibt ein Geheimnis.

Das Auto verdient eigentlich weit mehr als eine Arbeitspferd-Rolle auf Taxi-Standplätzen. Die vielen Kilometer, die wir mit ihm im kargen Binnenland Kroatiens unweit der Adria und am Rand der eindrucksvollen Küstenstraße des im Krieg mit Serbien Anfang der 1990er Jahre arg gebeutelten Staats zurücklegten, zeigten deutlich: Der Toyota Camry Hybrid empfiehlt sich zunächst als angenehme Reiselimousine. Allerdings kann sie dann bei längerer Fahrt mit hohem Tempo ihre Verbrauchs- und Abgas-Vorteile als Hybrid nicht als Trumpf gebührend ausspielen. Das schon eher im urbanen Umfeld. Weil der Wagen sich mit dem kleinen Finger präzise führen lässt, ist er für den stressigen Stadtverkehr ein gut abgestimmter Partner. Und dort ist genau der richtige Platz für seine Art von Antrieb, bestehend aus einer Kombination von Benzin- und Elektromotor.

Den Strombedarf deckt eine Nickel-Metallhydrid-Batterie hinter den Rückenteilen der Sitze im Fond. Notwendiger Nachschub erhält sie nicht aus Steckdose oder Ladestation,

---

sondern automatisch vom Verbrennungsmotor oder durch die Rückgewinnung von Energie beim Bremsen. Rekuperation heißt so etwas.

Das Hybridsystem sorgt für geringen Verbrauch und wenig Abgas, teilt sich innen wie nach draußen zudem mit besonders angenehmer Ruhe aus. Laut Toyota kann der Camry Hybrid im günstigsten Fall „bis zu 50 Prozent der alltäglichen Fahrstrecken emissionsfrei zurücklegen“. Stromert er noch oder verbrennt er schon? In diesem Auto ist eine solche Frage so gut wie nicht zu beantworten. Weder Fahrerin noch Fahrer, geschweige denn die übrigen Passagiere, bemerken einen nennenswerten Geräuschunterschied, wenn der Mittelklassewagen vom Antrieb seines Elektromotors auf die Kraft seines 2,5 Liter großen Vierzylinder-Benzinmotors umschaltet. Überhaupt ist die Bescheidenheit in punkto Geräusch eines der besonders angenehmen Merkmale des neuen Camry Hybrid. Was selbst bei flotter Bewegung in die Ohren dringt, sind vorwiegend die Abrollgeräusche der Räder. Noch nicht einmal der Fahrtwind stört eine Unterhaltung in Zimmerlautstärke.

Das sowie den üppig bemessenen Innenraum dürften nicht zuletzt Taxi-Kunden begrüßen. Auch im Fond ist die Kniefreiheit nicht von schlechten Eltern. Nur die Oberschenkel-Auflage der Vordersitze könnte eine Idee großzügiger ausgefallen sein, im Gegensatz dazu geht der Seitenhalt in Ordnung. Der Platz von Fahrerin oder Fahrer sorgt für ein angenehmes Arbeitsklima, das im Taxi eine solche Bezeichnung wahrhaft verdienen dürfte – und das nicht nur in übertragener, auch in tatsächlicher Funktion: Mit einer modernen Zweizonen-Klimaautomatik lässt sich die Innentemperatur individuell getrennt einstellen.

Zwei verschiedene Ausstattungsvarianten – beide mit identischem Hybridantrieb und Automatikgetriebe – bietet Toyota in Deutschland an, die Business- und die 2400 Euro teurere Executive-Edition. Letztere rollt statt auf 17-Zoll auf 18-Zoll-Leichtmetallfelgen und bietet zusätzlich zur preiswerteren Ausgabe unter anderem einen Acht-Zoll Touchscreen mit Rückfahrkamera, Navigationssystem, LED-Nebelscheinwerfer und ein elektrisch verstellbares Lenkrad. Die Business-Edition (Planziel: 70 Prozent) ist ebenfalls nicht gerade ärmlich ausgestattet, ihr Touchscreen ist lediglich einen Zoll kleiner. Aber auch sie verfügt unter anderem über Einparksensoren vorne und hinten, elektrisch verstellbare Ledersitze vorne, Klimaanlage oder eine Sitzheizung.

Sicherheit wird bei beiden Varianten großgeschrieben: Es gibt ein Pre-Collision-System mit Fußgängererkennung, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und einen Spurhalteassistenten, um nur einige der Schutzkomponenten zu erwähnen. Eine ganze Reihe weiterer Einrichtungen komplettieren das System.

In der Executive-Edition erkennt der Totwinkel-Assistent des Camry mittels eines nach hinten gerichteten Millimeterwellen-Radars Fahrzeuge im schwer einsehbaren Bereich schräg hinter dem Auto sowie sich rasch nähernde Verkehrsteilnehmer auf benachbarten Spuren. Der Fahrer wird über ein Warnsymbol im entsprechenden Außenspiegel gewarnt. Bei aktiviertem Richtungsanzeiger blinkt auch die Warnleuchte. Der Querverkehrs-Assistent nutzt das Radar des Totwinkel-Assistenten, um den Fahrer beim Rückwärtssetzen vor Fahrzeugen zu warnen, die in den Rückspiegeln oder im Rückfahrmonitor nicht zu sehen sind. Wenn das System sich nähernde Fahrzeuge erkennt, leuchten die BSM-Warnsymbole in den Außenspiegeln auf und ein Warnton erklingt. Stellen die Sensoren eine drohende Kollision fest, aktiviert das System die Bremsen, um mögliche Schäden zu verhindern oder zu mildern.

Zuletzt noch ein paar Worte zum Design, das allerdings die meisten Leute, die in Zukunft nach Vorstellungen von Toyota von A nach B kutschiert werden, nämlich die Taxi-Kunden, nur wenig interessieren dürfte: Der neue Camry wirkt stämmig und kraftvoll, was durch den kurzen vorderen Überhang - durch den die Räder nach vorne rücken – sowie die flache

---

Dachlinie und die niedrig positionierte Motorhaube betont wird.

Von der Seite betrachtet zeigt sich eine markant niedrige Gürtellinie. Die Passagierkabine scheint auf diese Weise noch tiefer im Fahrzeug zu liegen und der Schwerpunkt des neuen Camry rückt optisch nach unten. Die sanft ausgestellten, muskulös wirkenden Kotflügel betonen die Breite des Fahrzeugs und lassen das neue Modell sportlich-standfest so auf der Straße kauern, als würde es zum Sprung ansetzen.

Am Ende der Pressekonferenz in Kroatien kam noch einmal Chefsingenieur Katsumata zu Wort. „Die Entwicklung des neuen Camry profitierte von der TNGA-Plattform (Toyota New Global Architecture). Sie steht für immer bessere Automobile und schließt bewährte Stärken von Toyota ein“, meinte er. „Jeder, der den neuen Camry gesehen, gefühlt und gefahren hat, wird den Unterschied sofort erkennen und verstehen, warum ich fest davon überzeugt bin, dass er seinen künftigen Besitzern ein Lächeln ins Gesicht zaubern wird.“

Wer in Deutschland am meisten zu Lächeln hat, müssen und werden die kommenden Monate zeigen. (ampnet/hrr)

#### Daten Toyota Camry Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,89 x 1,84 x 1,45

Radstand (m): 2,83

Motor: R4-Benziner, 2487 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 131 kW / 177 PS bei 5700 U/min

Max. Drehmoment - Verbrennungsmotor: 221 Nm bei 3600-5200 U/min

Elektromotor: 88 kW

Drehmoment E-Motor: 202 Nm

Batterie: Nickel-Metallhydrid, 6,5 Ah

Systemleistung: 160 kW / 218 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

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

NEFZ-Durchschnittsverbrauch; (17"/-18"-Räder): 4,3/4,4 Liter

WLTP-Durchschnittsverbrauch; (17"/-18"-Räder): 5,3/5,5 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen (NEFZ, 17"/-18"-Räder): 98/101 g/km (Euro 5)

CO<sub>2</sub>-Emissionen (WLTP, 17"/-18"-Räder): 119/127 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 1595 kg / max. 505 kg

Kofferraumvolumen: 524

Min. Wenderadius - Reifen/Karosserie (m): 5,7 (5,8 mit 235/45 R18) / 6,1 (6,2 mit 235/45 R18)

Bodenfreiheit: 145 mm

Bereifung: 215/55 R 17 94W oder 235/45 R18 94Y

Basispreis: 39 990 Euro

---

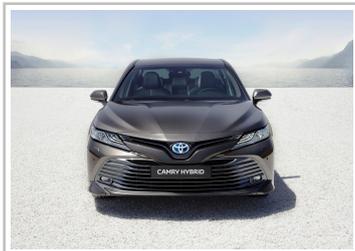
## Bilder zum Artikel



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



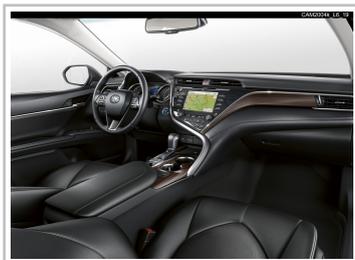
Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



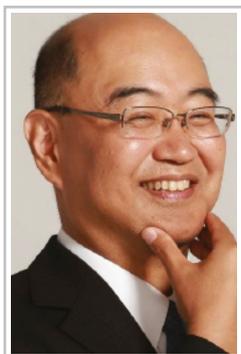
Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Masato Katsumata

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Masato Katsumata

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---