



Eins der meistverkauften Autos weltweit. Den neuen Camry gibt es ab August auch bei uns

Ich bin 19 Millionen

Der Toyota Camry kommt nach 15 Jahren wieder nach Deutschland. Ob und für wen die Hybrid-Limousine taugt, hat Autoflotte gecheckt.



4,7 Liter

sind beim Toyota Camry in der Praxis möglich. **Richtig wohl fühlt sich der Hybrid** im urbanen Umfeld. Dann trumpft sein Doppelherz richtig auf

Es war 1982 als Toyota den Camry einführte. In Deutschland und Europa war das Modell jedoch stets Nebendarsteller. Das merkten die Japaner und designten und entwickelten ab 2004 den Avenis für Europa. Der Erfolg war ebenfalls überschaubar. Jetzt also wieder Camry; es ist übrigens die Nummer acht.

Und selbstverständlich kommt dieser mit Doppelherz – ausschließlich. Toyota war und ist Hybridvorreiter – seit 1997. Und jetzt drückt Toyota die Technologie auch hier mit Nachdruck in den Markt. Jedoch „nicht um jeden Preis“, wie Toyota Flottenchef Mario Köhler unterstreicht. Die Geschäfte müssen und sollen sich lohnen. Daher wird auch der neue Camry, der ab August beim Händler steht und bereits 400 Vorbestellungen hat, hierzulande eine untergeordnete Rolle spielen. Dass es ihn ausschließlich mit einem Motor und immer als Limousine gibt, wird den Erfolg

oder Nichterfolg kaum beeinflussen. Denn Deutschland ist ein Nischenmarkt für große Fahrzeuge aus Japan, Hybride und Limousinen sowieso. Anders in den USA. Dort ist der Camry seit Jahren die Nummer eins. Und in rund 100 Ländern hat er sich 19 Millionen Mal verkauft. Hut ab.

Zielgruppe Taxi

Das größte Potenzial des Camry sieht Köhler daher bei den Gewerbetreibenden und im Speziellen bei den Fahrdienstleistern; sei es das Taxi, Uber oder wie auch immer der Shuttle-Service genannt wird. Ein-Mann-Unternehmen, die sich und Fahrgäste entspannt von A nach B befördern wollen, könnten tatsächlich Gefallen am komfortablen Camry finden. Und es gibt eine immer größere Anzahl, die dem Diesel den Rücken kehrt. Das zeichnet sich in vielen europäischen Großstädten ab. In Deutschland ist nach wie vor der Selbstzünder Trumpf. Berlin ist laut Toyota eine Ausnahme und rund 25 Prozent der Taxis in der Hauptstadt sind hybridisiert und haben das blaue Toyota-Emblem auf der Haube. Der Camry soll nun alle abholen, die keinen Prius oder den größeren Prius+ mögen und das Stufenheck lieben.



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Über Geschmack lässt sich streiten, über die richtigen Materialien weniger. Robust geht's im Camry zu, was für ein langes Leben spricht. Die Front wirkt imposant. Matrix-LED-Scheinwerfer sucht man dennoch vergebens; einfaches LED-Licht ist Serie

Schmackhaft macht den Umstieg unter anderem der 2,5-Liter-Benziner im Bug des Camry. Diesen koppeln die Japaner noch immer mit einem Nickelmetallhydrid-Akku (NiMh) und einem kleinen E-Motor. Lithium-Ionen-Akkus, die eine höhere Energiedichte haben, gibt's merkwürdigerweise lediglich für die US-Basisversion. Wie dem auch sei. Das Konglomerat leistet 218 PS, auf die Chefentwickler Masato Katsumata mächtig stolz ist. Engagiert soll er sich fahren, was vielleicht mit verbindlich oder dynamisch übersetzt werden könnte. Die Längsdynamik hat er. Und der Vierzylinder

verstummt oft, wenn das Hybridherz genug Energie beim Rekuperieren gesammelt hat. Dann ist nichts vom stufenlosen Getriebe zu spüren, was sich lediglich im Zusammenspiel mit dem Ottomotor bemerkbar macht und in dem Fall oft einen heiseren und keineswegs zurückhaltenden Tenor anstimmt. Wer den Gasfuß zügelt, gleitet geräuscharm mit unter fünf Litern durch Stadt und über Land. Auf der Autobahn sind es freilich mehr. Doch das ist nicht das Metier des auf 4,89 Meter gestreckten Camrys.

Er fühlt sich im urbanen Stop-and-go-Verkehr wohl und unterstützt den Fahrer serienmäßig mit diversen Assistenten, die Auffahrunfälle vermeiden helfen. Dass es nicht knirscht, dazu trägt auch die gute Übersichtlichkeit nach vorn und zu den Seiten bei. Die A-Säulen sind erfreulich schlank, das Spiegeldreieck fehlt und die Sicht nach schräg vorn ist auffallend gut.

No More Boring Cars

Das Cockpit schmiegt sich an den Fahrer, Tacho und Lenkradbedienung sind einfach zu durchschauen. Beim sieben (Business Edition) oder acht Zoll (Executive) großen Mittelmonitor scheiden sich ebenso die Geister wie bei der Gestaltung der Sitzheizungstasten. Das linke Beifahrerknie scheuert stets am „Designbogen“, der ins Handschuhfach übergeht. Aber egal. Taxikunden sitzen meistens eh hinten. Allerdings gelingt dort der Ein- und Ausstieg nicht so geschmeidig wie beispielsweise im hochaufragenden Prius+.

Das Credo „No More Boring Cars“, das Toyota-Chef Akido Toyoda 2014 ausrief, passt. Langweilig ist der Camry weder innen noch außen. Und dass er in vielen Ländern das Dauerabo auf den ersten Platz hat, wirft die Frage auf: Warum klappt das in Deutschland nicht annähernd? 33.600 Euro netto könnte eine Hürde sein, wenn gleich er in den USA mit ähnlicher Ausstattung identisch viele Dollar kostet. Vielleicht sind es aber auch Dinge wie der labbrige Tankdeckel, der den Weg zum 50-Liter-Tank freigibt, die Plastikeinsätze um die Fensterheber herum oder die Kofferraum-Innenverkleidung. Aber! In Gänze sieht es dann doch so aus, als sei es für die Ewigkeit gemacht. Simpel, funktional, aber eben nicht fein. Toyota fasst das wohl mit

Toyota Camry Hybrid

Executive

Preis: ab 35.622 Euro

R4/2.487 cm³ + Synchronmotor

160 kW/218 PS (Systemleistung)

221 Nm ab 3.600 | stufenl. AT | 8,3 s

180 km/h | WLTP 5,5 S | 127 g/km

4.885 x 1.840 x 1.445 mm | 524 Liter

Effizienz: A+

HK | VK | TK: 18 | 28 | 26

Wartung: 12 Monate/15.000 km

Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Autoflotte-Empfehlung

Camry Hybrid Business Edition

Preis: ab 33.605 Euro

Serie: Ledersitze mit Lordosenstütze

LED-Scheinwerfer, Verkehrsschild-

und Fußgängererkennung, ACC-Tem-

pomat, Spurassistent, 17-Zoll-

Aluminiumfelgen

Taxipaket: 1.490 Euro

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

dem Kürzel „QDR“ zusammen: Quality, Durability und Reliability (Qualität, Haltbarkeit, Verlässlichkeit) und unterfüttert es mit niedrigen TCO, die unter anderem auf kleinem Spritverbrauch und Bremsenverschleiß beruhen.

24.000 Mal perfektioniert

Vielleicht ist es mit dem Camry tatsächlich so wie mit Jeans und Automatik-Uhren. Die besten kommen Insidern zufolge aus dem Land der aufgehenden Sonne; selbst wenn das US-Amerikaner und Schweizer anders sehen. Alles ist auf Langlebigkeit und Exaktheit gepolt. Zum Perfektionieren hatte Chef-Entwickler Katsumata 24.000 Gelegenheiten. Aus so vielen Neuteilen besteht der in Japan produzierte Camry. Bei wie vielen Teilen es gelungen ist, erfährt vielleicht der eine oder andere Toyota-Fan mit einer Momotaro-Jeans am Leib und der Grand Seiko am Handgelenk. *mb*



VIDEO

Das Video zum Camry auf:
autoflotte.de