
Fahrbericht Toyota Camry: Verkannter Weltbestseller

Von Frank Wald, cen

Mit mehr als 19 Millionen Millionen Verkäufen seit 1982 gehört der Toyota Camry fast überall in der Welt zu den Bestsellern. Nur in Europa und speziell gegen die deutsche Phalanx aus Audi A6, BMW 5er und Mercedes E-Klasse, aber auch gegen VW Passat, Skoda Superb oder Ford Mondeo konnte sich die Mittelklasse-Limousine nie durchsetzen. Allein mit V6-Benziner und ohne Kombi-Variante blieb Toyotas Topmodell auf der Strecke und verschwand 2004 sang- und klanglos vom europäischen Markt. Seit gut einem Jahr ist der Camry der achten Generation nun wieder da – und setzt voll auf den Hybridantrieb.

Neuer Vollhybridantrieb

Die Japaner glauben, die Dieselkrise sowie der allgemeine Trend zur automobilen Elektrifizierung könnten nun auch ihrem verkannten Weltbestseller hierzulande endlich zum Durchbruch verhelfen. Dafür haben sie der 4,89 Meter langen Limousine einen neuen Vollhybridantrieb spendiert. Der Benzin-Elektro-Zwitter besteht aus einem 2,5-Liter-Vierzylinder mit 177 PS und einer E-Maschine mit 88 kW. Macht nach Toyota-Technik zusammen 218 PS Systemleistung, mit der der Viertürer in 8,3 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 sprintet. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

Große oder gar sportliche Sprünge lassen sich damit natürlich nicht erzielen. Dafür demonstrierte der neue Camry auf unseren Testfahrten über Land und auf schnellen Autobahnetappen seinen ebenso kultivierten Lauf wie hohen Langstreckenkomfort. Selbst das von den Japanern unbeirrt eingesetzte stufenlose Automatikgetriebe schaltet aufgrund des größeren Motors erkennbar harmonischer und gelassener als beim Markenbruder Prius. Dessen berüchtigter Gummiband-Effekt lässt sich mit einem Gaspedal-Kickdown oder verschärften Beschleunigung am Berg zwar auch im Camry immer noch hervorlocken. Doch so unwillig, wie er dabei klingt, so unpassend ist auch sein Einsatz unter diesen Bedingungen.

Traumhafte Realverbräuche

Seine wahre Stärken nämlich spielt der Camry, analog zum Prius, im Stop-and-Go des städtischen Gewusels und im Kurzstreckenverkehr aus. Zwar fährt der sogenannte leistungsverzweigte Hybrid selten rein elektrisch, doch durch den automatisierten Einsatz des E-Motors bei niedrigen Geschwindigkeiten ergeben sich traumhafte Realverbräuche.

Auch der Camry weiß hier zu punkten – solange er sich in den städtischen Ballungsräumen bewegt und nicht auf der Autobahn gescheucht wird. Nach rund 200 Kilometern forcierter Fahrt über Land und viel Stop-and-go in der Stadt zeigte unser Bordcomputer 5,3 Liter im Schnitt an, was zwar genau einen Liter mehr als der angegebene Normverbrauch bedeutete, aber exakt mit dem neuen, realistischerem WLTP-Normwert übereinstimmte. Ein stolzer Wert für eine ausgewachsene Fast-Fünf-Meter-Limousine.

„Neuer Stern am Taxi-Himmel“

Und damit sind wir bei den Kunden, die Toyota dafür besonders ins Auge gefasst hat: die Taxifahrer. In Berlin etwa, so verkündet Toyota stolz, sitzt schon jetzt jeder vierte Droschkenbesitzer hinter einem Hybrid-Lenkrad, vorzugsweise im Prius und Prius Plus. Aber auch in Hamburg, München oder dem Ruhrgebiet machen die Japaner mit ihrem

Hybridantrieb dem klassischen Droschken-Diesel zunehmend Konkurrenz.

Einziges Manko: die Fahrgäste sitzen in den Modellen mit Stern auf der Haube besser als in den Toyotas. Deshalb soll jetzt der Camry „der neue Stern am Taxi-Himmel“ werden, wie es der Geschäftskunden-Leiter des deutschen Importeurs, Mario Köhler, selbstbewusst formuliert. Genügend Platz und Geräumigkeit bringt er dafür mit. Auf den Rücksitzen finden die Passagiere sehr viel Bein- und Kniefreiheit. Und die Lederpolster hinterlassen einen ebenso bequemen wie gediegenen Eindruck. Und der großzügig geschnittene Kofferraum schleppt mit seinen anständigen 524 Litern auch noch das Familiengepäck zum Flughafen. Im größten europäischen Taxi-Vergleichstest des Münchener Fachmagazins „taxi heute“ fuhr der Camry dafür bereits auf Platz eins in der Kategorie Funktionalität.

Üppige Ausstattungen

Aber auch der Taxi-Chauffeur darf sich angesichts seines elegant gestalteten Arbeitsplatzes und der üppigen Ausstattung wohlfühlen. In der Basisversion „Business“ für 39.990 Euro sind unter anderem Klimaautomatik, 17-Zoll-Alufelgen, elektrisch verstell- und beheizbare Ledersitze, Infotainment-System mit Sieben-Zoll-Touchscreen inklusive Rückfahrkamera und USB-Schnittstelle sowie Toyotas Safety Sense-Paket mit Kollisionswarner, Fußgänger- und Verkehrsschilderkennung, Abstandstempomat, Fernlicht- und Spurhalteassistent zu haben.

Für 2400 Euro mehr gibt's in der von uns gefahrenen „Executive“-Ausgabe auch noch LED-Scheinwerfer, ein Acht-Zoll-Monitor inklusive Navigationssystem, Rückfahr- und Spurhalteassistent mit Lenkeingriff sowie die 18-Zoll-Alu-Felgen dazu.

Doch selbst das gute Preis-Leistungsverhältnis scheint die Deutschen nicht wirklich zu locken, wie die KBA-Zahlen fürs erste Jahr vermuten lassen. Demnach zählte die Flensburger Behörde mit 60 bis 70 Zulassungen pro Monat bis Ende Februar gerade mal 767 Exemplare auf hiesigen Straßen. Was im Segment der oberen Mittelklasse einem Marktanteil von 0,5 Prozent entspricht. Damit bewegt sich Toyotas Top-Limousine auf Augenhöhe mit dem Jaguar XF, aber meilenweit entfernt vom deutschen Triumvirat Audi A6 (33,5 Prozent), Mercedes E-Klasse (33 Prozent) und BMW 5er (27,4 Prozent), die das Segment quasi unter sich aufteilen. (ampnet/fw)

Daten: Toyota Camry Hybrid Executive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,89 x 1,84 x 1,45
Radstand (m): 2,83
Motor: R4-Benzindirekteinspritzer, 2487 ccm
Leistung Benzin: 131 kW /177 PS bei 5700 /min
Max. Drehmoment: 221 Nm bei 3600-5200 /min
Leistung E-Motor; 88 kW/120 PS
Max. Drehmoment: 202 Nm
Systemleistung: 160 kW/218 PS
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.
Kraftübertragung: Frontantrieb
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,4 Liter
Abgasnorm: Euro 6 d-TEMP
CO₂-Emissionen (NEFZ): 101 g/km
CO₂-Emissionen (WLTP): 127 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1660 kg / max. 440 kg
Kofferraumvolumen: 524 Liter
Bereifung: 235/45 R18

Basispreis: 39.990 Euro
Testwagenpreis: 43.390 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



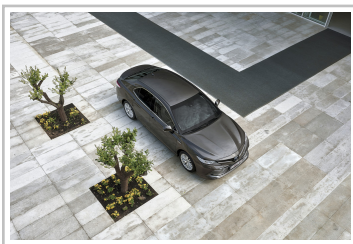
Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Camry.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
