



Toyota Camry 2.5 Hybrid Executive

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Knapp 15 Jahre lang stand der Camry nicht beim deutschen Toyota-Händler - was ihn aber nicht davon abhielt, die weltweit meistverkaufte Limousine im oberen Segment zu werden. Über 19 Millionen Camry haben die Japaner seit 1982 weltweit verkauft. Die 2017 vorgestellte, siebte Generation rollt seit April 2019 auch wieder auf die deutschen Straßen, hierzulande ausschließlich als Hybrid erhältlich. Nur für andere Märkte übersee gibt es unter anderem noch einen 3,5 Liter großen V6-Benziner.

Darüber muss man nicht traurig sein, denn der Hybrid überzeugt. Sportliche Naturen wird er trotz 218 PS Systemleistung nicht zufrieden stellen, aber vom Gemüt her ist der Camry auch eher Gleiter als Kurvenfeile. Der Ecotest-Verbrauch liegt bei 5,4 Litern, das macht ihm eine Limousine dieser Größe nicht so leicht nach. Das Fahrwerk und auch die Lenkung haben eine sehr sorgfältige Abstimmung bekommen, man reist entspannt.

Die Sicherheitsausstattung ist komplett, und das schon serienmäßig. Überhaupt kann man nur zwischen zwei Ausstattungsvarianten wählen, wobei die teurere des Testwagens 42.390 Euro kostet. Außer einem Metalliclack kann man dann aber nichts mehr hinzu wählen.

Insgesamt ist der Camry eine gut gemachte Limousine, die einen niedrigen Verbrauch, Komfort und viele Assistenzfunktionen zu einem realistischen Preis bietet. Wirklich mehr braucht es eigentlich nicht. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse, Skoda Superb.

- +** attraktiver Preis, vergleichsweise niedriger Verbrauch, gutes Platzangebot, sicheres und komfortables Fahrwerk, sehr umfangreiche Serienausstattung
- keine Anhängelast erlaubt, mäßige Bremsleistung, teure Kaskoklassen, kein Apple Carplay/ Android Auto

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,8
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Der Begriff "Spaltmaße" schreckt den Camry nicht, die Karosserie ist sauber verarbeitet, auch in den Unterboden floss einige Sorgfalt. Außer an der Hinterachse ist der Toyota von unten fast komplett glattflächig gestaltet. Im Innenraum werden die Materialien immer härter, je weiter unten man an Türen und Armaturenbrett nachfühlt. Hier kann der Camry den

3,9 Alltagstauglichkeit

Der Testwagen bietet eine Zuladung von nur 465 Kilogramm - da muss man bei einem vollbesetzten Fahrzeug und Gepäck im Kofferraum ein Auge darauf haben, dass die zulässige Gesamtmasse nicht überschritten wird. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,4 Litern Super auf 100 Kilometer kommt man mit dem 50 Liter fassenden Tank rund 925 Kilometer weit.

2,6 Licht und Sicht

Sowohl die Vorder- als auch die Heckkante entziehen sich dem Blick des Fahrers - Faktoren, die das Abschätzen der Karosserie erschweren. Bei der ADAC Rundumsichtmessung zeigt sich gerade nach schräg hinten eine eingeschränkte Sicht - breite hintere Dachsäulen sind bei aktuellen Autos Standard geworden.

⊕ Ein Assistent, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet, ist serienmäßig an Bord. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer bieten zwar eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn, Zusatzfunktionen wie Abbiege- oder Kurvenlicht gehen dem großen Toyota aber ab.

Ab Werk unterstützen Parksensoren vorn wie hinten und eine



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Materialstandard einiger Wettbewerber nicht halten. Verarbeitet aber ist der Innenraum tadellos, wenn auch nicht immer mit dem letzten bisschen Feinschliff.

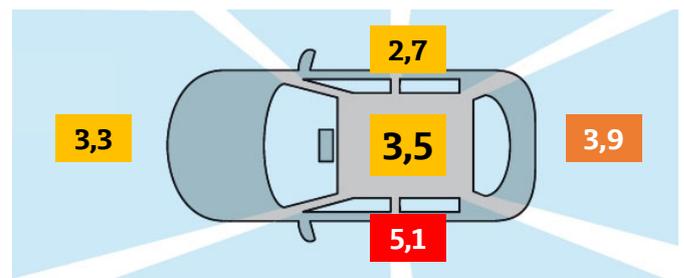
⊕ Die schwere Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern offen gehalten.

⊖ Ein Reserve- oder Notrad ist nicht erhältlich. Ab Werk gibt es nur ein Reifenreparaturset. Eine Anhängerkupplung ist genauso wenig vorgesehen wie Last auf dem Fahrzeugdach. Auch ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden. Der Wendekreis fällt mit 12,3 Metern nicht gerade klein aus, auch die schiere Fahrzeugbreite macht den Camry unhandlich in der Stadt: Von Außenspiegel zu Außenspiegel misst der er 2,13 Meter.

Rückfahrkamera beim Rangieren. Vor dem Fahrzeug sind niedrige Gegenstände gut wahrnehmbar. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel etwas verkleinert.

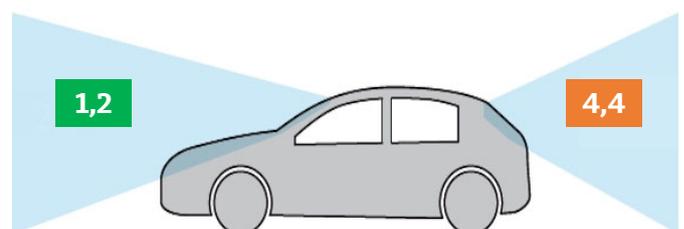
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,8 Ein-/Ausstieg

Die Vordersitze im Camry sind in der untersten Stellung 42 Zentimeter über der Straße - ein typischer Wert für eine Limousine. Die Schweller sind nicht allzu breit und hoch, man kommt beim Camry insgesamt vorn wie hinten angemessen komfortabel hinein und hinaus.

⊕ Haltegriffe über allen Türen helfen beim Aussteigen. Serienmäßig beleuchtet der Camry nach dem Auf-/Absperren den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der große Toyota bietet eine vernünftige Kofferraumgröße. In den Kofferraum passen 490 Liter. Alternativ sind bis sieben Getränkekisten möglich. Bei umgeklappter Rücksitzlehne gehen bis zur Scheibenunterkante 685 Liter hinein. Weiteren Stauraum, z.B. unter dem Kofferraumboden, gibt es nicht.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt mit 69 cm recht hoch über der Straße; beim Ausladen behindert die innere Stufe von 16 cm.

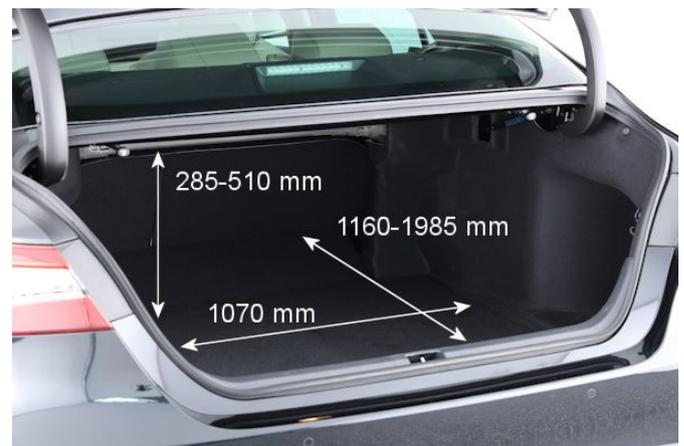
⊕ Auf Knopfdruck am Kofferraum, am Armaturenbrett oder am Fahrzeugschlüssel schwingt die Heckklappe per Gasdruckfeder selbsttätig auf. Schließen muss man die Klappe aber manuell.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht ein eher schmaler Durchgang. Zudem ist der Ladeboden dann nicht

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umklappen, das Entriegeln geht über zwei Griffe vom Kofferraum aus. Die äußeren Gurte liegen in festen Führungen, können also normalerweise beim Wiederaufstellen der Rücksitzlehne nicht eingeklemmt werden - prima. Der Gurt des mittleren

⊖ Das schlüssellose Ver- und Entriegelungssystem funktioniert gut, weist aber einen ungenügenden Diebstahlschutz auf. Man kann es durch einen vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten. Weiterführende Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit 490 l Stauvolumen bietet der Kofferraum des Camry ordentlich Platz für das Gepäck.

eben, sondern von einer hohen Stufe unterbrochen. Nur eine Lampe leuchtet den Kofferraum unzureichend aus.

Fondsitplatzes ist nach dem Umklappen aber im Weg. Es gibt ein paar Fächer unter dem Kofferraumboden für Kleinkram. Außerdem verkauft Toyota im Zubehör ein Netz, das man quer im Kofferraum spannen kann, um ein paar leichte Einkäufe zu sichern.

2,4 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist insgesamt übersichtlich gestaltet, da viele Funktionen im Multimedia-System Toyota Touch gebündelt sind. Das dazugehörige, acht Zoll große Touchdisplay ist in ordentlicher Höhe positioniert und gut erreichbar, übersichtliche Menüstrukturen und eingängige Bedienlogik sind aber nicht Toyotas Stärke. Die Bedienung erfordert eine zielgenaue Betätigung der Schaltflächen. Was vor allem stört: Manche Funktionen und Fahrzeugeinstellungen sucht man über den Touchscreen vergebens, sondern muss sich durch das

Menü im Kombiinstrument hangeln. Zumindest verfügt das System anders als viele Konkurrenten über einen Drehregler zur Lautstärkeneinstellung.

Das Kombiinstrument liegt im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen. Anstatt eines Drehzahlmessers gibt es beim Hybrid eine Leistungsanzeige, über die man ablesen kann, wie viel Energie man gerade vom Antriebsstrang abrufen kann. Der Bordcomputer zeigt alle wichtigen Infos an. Scheibenwischer und Licht werden von einem Sensor aktiviert.

Angenehm: Serienmäßig werden die Vordersitze und auch das Lenkrad elektrisch eingestellt.

⊖ Bei voll geöffneten Türen kommt man nicht an die Türringel, ohne sich weit aus dem Auto zu lehnen.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Jeder Camry kommt serienmäßig mit einem Navigationssystem. Hat man ein Toyota-Kundenkonto eingerichtet, kann man die Datenverbindung eines gekoppelten Handys nutzen und zum Beispiel für die Zielsuche verschiedene Online-Suchen wie Google, Here oder auch Tomtom nutzen. Außerdem verwendet das Auto dann das Handy, um Echtzeit-Verkehrsdaten in das Navigationssystem einzuspielen. Zudem sind Freisprecheinrichtung, eine einfache Sprachsteuerung, digitaler Radioempfang und der Zugriff auf einige Apps (z.B. Wetterbericht, Kraftstoffpreise) dabei. Physische Verbindungsmöglichkeiten gibt es in Form eines Klinkeanschlusses vorn und USB-Anschlüssen vorn und hinten.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Auch große Menschen finden im Camry Platz - der Fahrersitz bietet Leuten bis 1,95 Meter Körpergröße genügend

3,0 Raumangebot hinten

Ist der Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, wäre noch genug Beinfreiheit für gut zwei Meter große Personen da. Das Dach limitiert die Personengröße aber auf 1,85 m. Das Raumgefühl ist angenehm und typisch für eine lange Limousine: Viel Platz nach vorn, der Dachhimmel kommt gerade größeren Menschen aber merklich nahe.

3,3 Innenraum-Variabilität

Ein Stauraumwunder ist der Camry nicht, aber Handschuhfach, der Raum unter der Mittelarmlehne und die zwei Becherhalter davor nehmen das Meiste auf. Nur die Türrächer könnten wirklich größer sein. Immerhin wurde an eine Ablage für das Handy gedacht. Hinten stehen zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen und kleine Türrächer zur Verfügung.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum des Camry stimmt, bei den verwendeten Materialien hätte Toyota jedoch etwas mehr Anspruch walten lassen können. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, auch wenn sie nicht bis ins Detail überzeugen kann.

⊖ Android Auto oder Apple Carplay gibt es in Deutschland (noch) nicht, in den USA ist es schon verfügbar. Damit ist Toyota einer der wenigen Hersteller, der auf die populäre Smartphone-Integration verzichtet.

Bein- und Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist klassentypisch und angenehm, trotz des recht wuchtigen Armaturenbretts.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz, beschränkend wirkt hier die Kopffreiheit.

2,4 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Der Camry ist, anders als viele Konkurrenten in der Klasse, nicht mit einem elektronisch geregelten Fahrwerk erhältlich. Das alternativlose Serienfahrwerk lässt aber eigentlich nie den Wunsch danach aufkommen. Es spricht auch in der Stadt auf Unebenheiten wie Kanaldeckel gut an, liegt bei höheren

Geschwindigkeiten auf der Autobahn aber angenehm satt und stuckerfrei. Auch Bodenwellen auf der Landstraße pariert der große Japaner passend - das Fahrwerk ist gut abgestimmt und gibt sich im besten Wortsinne im Alltag unauffällig.

2,3 Sitze

⊕ Passend zum gemütlichen Auftritt des Camry sind die Sitze komfortabel gestaltet und komplett elektrisch einstellbar. Die Flächen sind auch für große oder breitere Menschen passend, selbst lange Etappen lassen sich mühelos meistern.

Die Rücksitze kommen natürlich nicht an die Vordersitze heran, auf Ihnen sitzt man aber auch durchaus angenehm, zu viert lässt es sich prima verreisen.

2,9 Innengeräusch

Bei 130 km/h herrscht im Camry ein Schallpegel von 67,9 dB(A). Damit ist der Camry nicht gerade das leiseste Auto seiner Klasse, die bei diesem Tempo meist vorherrschenden Windgeräusche können andere besser unterdrücken. Unangenehm

laut wird die Limousine aber auch nicht. Was akustisch wie bei allem Toyota-Hybriden mit stufenlosem Getriebe negativ auffällt, ist das unter Last vergleichsweise hohe Drehzahlniveau und die damit verbunden lautere Geräuschkulisse.

2,5 Klimatisierung

⊕ Die Toyota-Limousine ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - eine getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht, nur die Temperatur kann für links und rechts separat vorgewählt werden. Darüber hinaus zählt eine Sitzheizung vorn zum Serienumfang, wie auch jeder Camry ab der B-Säule leicht abgedunkelte Seitenscheiben trägt.

⊖ Nicht für jede persönliche Vorliebe der Passagiere gelingt die Luftverteilung optimal, weil sich die mittleren Düsen auf dem Armaturenbrett nicht schließen lassen.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Für den Camry greifen die Japaner auf den stärksten Hybrid-Antrieb unter den Toyotas zurück. Benzin- und Elektromotor legen sich auf Wunsch richtig ins Zeug und produzieren gemeinsam maximal 218 PS. Der 2,5 Liter große Vierzylinder-Benziner steuert von 3.600 bis 5.200 Touren 221 Nm bei, der Elektromotor schiebt aus dem Stand mit 202 Nm an. Damit geht es laut Hersteller in 8,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur (abgeriegelten) Spitze von 180 km/h.

Die vergleichsweise niedrige Höchstgeschwindigkeit ist in Deutschland in dieser Fahrzeugklasse selten.

Auch die Messungen des ADAC Autotest zeugen vom Potential des Antriebs. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist in 4,9 Sekunden erledigt. Fast noch wichtiger ist, wie gut der Toyota von 15 bis 30 km/h anschiebt, denn in diesem Bereich fädelt man nach dem Abbiegen in den fließenden Verkehr ein: In knapp über einer Sekunde ist dieser Zwischensprint erledigt.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Großes Thema bei den Toyota-Hybriden ist das Verhalten unter höherer Last, denn dann lässt das stufenlose Planetengetriebe die Benzinmotoren mit recht hohen Drehzahlen im möglichst effizienten Bereich laufen. Akustisch ist dies manchmal kein

wirkliches Vergnügen, mittlerweile aber lassen sich wie beim Testwagen mit dem großen Vierzylinder Fortschritte erkennen - auch beim Beschleunigen auf die Autobahn übertreibt es der Motor nicht mit dem Dröhnen. Beim Dahinrollen hört man

den Motor zwar (wenn man nicht gerade rein elektrisch fährt), aber da surrt er nur gemütlich vor sich hin.

⊕ Der Vierzylinder schickt nur unter hoher Last deutlicher merkliche Vibrationen in den Innenraum, ansonsten bleibt er angenehm im Hintergrund oder gleich ganz aus.

1,4 Schaltung/Getriebe

Anders als beim Prius entschied sich Toyota beim Camry für einen konventionellen und übersichtlich beschrifteten Wählhebel der Automatik, ein weiser Entschluss. So ist das Getriebe einfach zu bedienen und es kommen keine Fragen auf. Im

Alltag gibt es keine Probleme, man kann feinfühlig anfahren, der Rückwärtsgang wird zügig eingelegt und dank des stufenlosen Getriebes stellt sich nie die Frage, ob eine gerade passende Übersetzung bereits steht.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Beim Camry handelt es sich um eine gelassene Limousine, dementsprechend spurstabil ist er abgestimmt. Es müssen schon derbere Spurrinnen kommen, um den Toyota Richtungsänderungen aufzuzwingen. Auch Lastwechsel in Kurven moderiert der Japaner gelassen weg. Die Traktion ist trotz des auf die ersten Meter hurtigen Spurtvermögens tadellos, da der in dieser Situation maßgeblich anschubsende Elektromotor feinfühlig geregelt werden kann.

Den ADAC Ausweichtest absolviert der Toyota Camry sicher. Er spricht auch auf zackige Lenkmanöver gut und mit wenig Untersteuern an, bleibt danach weitgehend neutral und lässt sich problemlos durch den Parcours auf dem Testgelände manövrieren. Dank der guten Fahrwerksabstimmung wird schnell klar: Der Camry mag zwar seine Kernkompetenz im gelassenen Reisen haben, in engagiert gefahrenen Kurven ist er aber alles andere als langsam.

1,9 Lenkung

⊕ Eine weitere positive Überraschung ist die Lenkung - hier lässt sich Toyota nicht lumpen und hat viel Arbeit in die Feinabstimmung gesteckt. Der passende Lenkkraftanstieg über den Lenkwinkel, die ausreichende Rückmeldung und das

angenehm homogene Einlenkverhalten machen präzise Kurvenfahrten möglich. Da gleichzeitig an eine auch auf der Autobahn passende Zentrierung gedacht wurde, ist die Lenkung eine runde Sache.

3,1 Bremse

Die Bremse im Camry spricht zwar sauber an und lässt sich angemessen dosieren, die im ADAC Autotest erzielten Bremswege sind aber kein Ruhmesblatt: 36,9 Meter beträgt der

Bremsweg aus 100 km/h. Für ein neues Fahrzeug dieser Klasse sind das ein paar Meter zu viel. Zur Einordnung: Ein VW Amarok schafft die gleichen Bremswege.

1,8 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben einem bis zur Höchstgeschwindigkeit funktionierenden Notbremsassistenten gibt es auch einen aktiven Spurhaltassistenten. Darüber hinaus ist der Camry serienmäßig mit einem Abstandsregeltempomat ausgestattet, der je nach Einstellung auch als "normaler" Tempomat arbeitet. Eine mittels Kamera erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung wird im Kombiinstrument angezeigt.

Vor Fahrzeugen im toten Winkel warnt der Toyota genauso wie vor querenden Fahrzeugen beim rückwärts Ausparken. Während einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach dem auch vom ADAC angewandten EuroNCAP-Kriterien wurde mit dem neuen Camry noch nicht durchgeführt. Front- und Seitenairbags vorn sowie über die gesamte Fahrzeugseite reichende Kopfairbags gehören zum Serienumfang, dem Fahrer steht zudem ein Knieairbag zur Verfügung. In den USA hat zusätzlich der Beifahrer einen Knieairbag, auch gibt es dort Seitenairbags für die Rücksitze. Schade, dass Toyota diese nicht auch in Europa verbaut.

⊕ Die Kopfstützen reichen vorn für Insassen bis zu einer Größe von knapp 1,90 Metern. Die äußeren Fondkopfstützen lassen sich für Personen bis 1,70 Meter genügend weit herausziehen.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden verstaut - hat man viel Gepäck geladen, kommt man im Notfall nicht schnell genug an diese wichtigen Utensilien.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Mit den Gurten lassen sich Kindersitze hinten außen und auch auf dem Beifahrersitz problemlos befestigen, dort kann es aufgrund der Sitzgeometrie aber vorkommen, dass der Sitz leicht schräg steht. Hinten außen gibt es darüber hinaus Isofix-Bügel, die eine i-Size-Freigabe haben. Die Beifahrerairbags lassen sich deaktivieren, so dass man auch dort einen nach hinten gerichteten Kindersitz montieren kann.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Der Fondmittelplatz eignet sich nicht zur Kindersitzmontage mit dem Gurten - ein Isofix-System gibt es darüber hinaus nicht. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann schon ein Kleinkind selbst bedienen - eine nicht sehr sinnvolle Konstruktion.

1,6 Fußgängerschutz

⊕ Ein Notbremssystem mit Fußgängererkennung gehört zum Serienumfang. Die Front des Camry ist mit nachgiebigem Kunststoff recht glattflächig gestaltet und der Motor hat Abstand zur Motorhaube - ein Aufprall sollte also verhältnismäßig weich ausfallen.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

In diesem Kapitel zeigt sich, ob das Hybridsystem seine Berechtigung hat. Im CO₂-Kapitel des ADAC Ecotest kommt der Camry 2,5 Hybrid mit einer CO₂-Bilanz von 148 g/km auf 34 von 60 Punkten. Der Testverbrauch beträgt 5,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Die Verbräuche im Einzelnen: Stadt 4,0 Liter, außerorts 4,9 Liter und im Autobahnteil verbraucht der Toyota 7,3 Liter auf 100 Kilometer.

Es gibt zwar sparsamere Fahrzeuge auf dem Markt, aber die wenigsten Benziner mit dem Leistungs- und Platzangebot des Camry können einen solch niedrigen Ecotest-Verbrauch vorweisen.

1,5 Schadstoffe

⊕ Erhöhte Stickoxid- oder Partikelaustritte sind nicht das Problem des Camry, einzig der CO-Ausstoß steigt im durch den hohen Vollastanteil anspruchsvollen Autobahnteil des ADAC Ecotest merklich an. Da es ansonsten aber keine Klagen gibt,

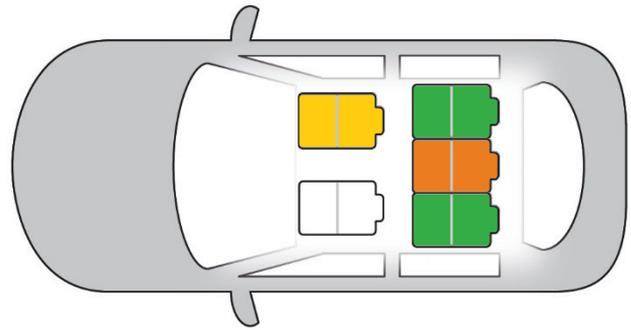
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 43.390 Euro ist der Camry Executive absolut gesehen kein billiges Auto, dafür aber schon gut ausgestattet - betrachtet man die Konkurrenz in der Klasse der fast fünf Meter langen Limousinen, geht er tatsächlich als Schnäppchen durch. Neben Klimaautomatik und Audio-/Navigationssystem gehören zahlreiche Assistenzsysteme

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

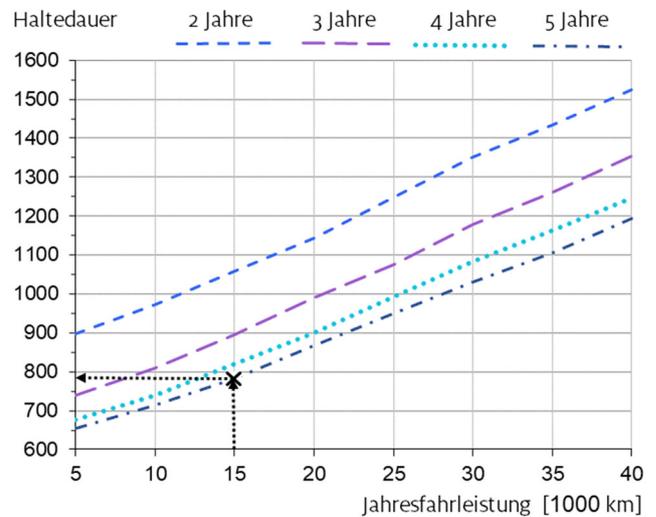
Stadt-Kurzstrecke	4,0		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,4		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

reicht es noch für 45 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Die insgesamt erzielten 79 Punkte sind für ein Auto dieser Klasse ein beachtenswertes Ergebnis.

Die Kfz-Steuer beträgt 110 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen kommen dem Halter aber teuer, weil besonders Teil- und Vollkasko hohe Beträge kosten. Toyota gewährt drei Jahre Garantie bis 100.000 Kilometer auf das Fahrzeug, gegen Aufpreis bis zu fünf Jahre. Auf alle Hybrid-Komponenten sind in jedem Fall fünf Jahre Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 783 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ **2.5 Hybrid Business Edition**

Aufbau/Türen	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2487
Leistung [kW (PS)]	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b.
0-100 km/h [s]	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	98
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	751
Preis [Euro]	39.990

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), geregelt	
Hubraum	2.487 ccm
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,5/4,4 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	125/101 g/km
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 R18W
Länge/Breite/Höhe	4.885/1.840/1.445 mm
Leergewicht/Zuladung	1.595/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	524/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km /12 Jahre
Produktion	Japan, Toyota

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Maxx 050
Wendekreis links/rechts	12,2/12,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,0/4,9/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	125 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.635/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	490/685/685 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	122 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	163 Euro	Wertverlust	437 Euro
Monatliche Gesamtkosten	783 Euro		
Steuer pro Jahr	110 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/28/26		
Basispreis Camry 2.5 Hybrid Executive	42.390 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.190 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	3,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,1
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,8
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	1,6
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	2,6
Federung	2,3	Schadstoffe	1,5
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Juni 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.