

DER NEUE CAMRY HYBRID

APRIL 2019

DE



TOYOTA

NICHTS IST
UNMÖGLICH

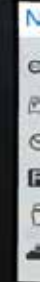




SRS
AIRBAG
100%



HOME
MENU
AUDIO
MAP



INHALT

DER NEUE CAMRY HYBRID

4 EINLEITUNG

6 VORWORT VON MASATO KATSUMATA,
CHEFINGENIEUR DES NEUEN CAMRY

8 DESIGN

14 TECHNOLOGIE UND INNOVATION

20 NEUER DYNAMIC FORCE-HYBRIDANTRIEB
MIT 2,5 LITER HUBRAUM

26 FAHRDYNAMIK

32 SICHERHEIT

38 TECHNISCHE DATEN

40 USB STICK & NEWSROOM

Toyota Motor Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern. Zudem unterliegen Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben den gesetzlichen Bestimmungen und Anforderungen des jeweiligen Landes. Bitte erfragen Sie etwaige landesspezifische Bestimmungen bei Ihrer Toyota Pressestelle. Die in dieser Pressemappe angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten sowie die abgebildeten Fahrzeuge können in den verschiedenen Märkten variieren. Die Fahrzeugfarbe kann aus drucktechnischen Gründen von der Original-Lackfarbe abweichen.

EINLEITUNG

MIT DEM NEUEN CAMRY stärkt Toyota seine Präsenz im D- und E-Segment und erweitert mit der neuen Stufenheck-Limousine sein Hybridangebot in Europa auf nun acht Modelle. Dank seines leistungsstarken Hybridantriebs stellt er eine einzigartige Option dar und profitiert vom steigenden Interesse an Hybridfahrzeugen, das nach 15 Jahren den Weg für die Rückkehr des Camry nach Westeuropa ebnet.

Der neue Camry ist die achte Generation einer Baureihe, die seit ihrer Markteinführung 1982 unzählige Preise und Auszeichnungen gewonnen hat. Toyota bietet das Modell weltweit in mehr als 100 Ländern an und hat bis heute bereits über 19 Millionen Exemplare produziert. Mit einem jährlichen Absatz von mehr als 700.000 Fahrzeugen bleibt der Camry die weltweit meistverkaufte Limousine im D-/E-Segment.

Der neue Camry Hybrid mit 2,5 Liter großem Dynamic Force-Benzinmotor vereint exzellente Kraftstoffeffizienz und Laufruhe sowie geringe Emissionen mit kraftvollem Temperament und erstklassigem Ansprechverhalten. Er bietet eine Systemleistung von 160 kW / 218 PS

und emittiert in der Business Edition pro Kilometer nur 98 g CO₂ (nach WLTP: 119 g/km). Dabei verbraucht er kombiniert lediglich 4,3 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer.¹

Das neue Toyota Hybrid System (THS II) umfasst die neue Sequential Shiftmatic-Technologie. Mit ihr kann der Fahrer über den auf der Mittelkonsole positionierten Wählhebel einen Gangwechsel wie bei einem schnell schaltenden Sechsgang-Automatikgetriebe auslösen, um das Temperament und den Fahrspaß des neuen Camry zu genießen.

Die jüngste Generation des Camry basiert auf der neuen Toyota New Global Architecture (TNGA). Sie ermöglicht begeisternden Fahrspaß und vereint dies mit erstklassiger Verarbeitungsqualität, hoher Zuverlässigkeit und einem exzellenten Sicherheitsniveau. Die neue GA-K-Plattform bot Toyota dabei die Möglichkeit, alle Elemente der Mittelklasse-Limousine vom Design über das Packaging bis hin zu den technischen Komponenten noch einmal komplett zu überarbeiten.

Mit der achten Generation präsentiert Toyota somit einen völlig neuen Camry, der praktisch kein Detail von seinem Vorgänger übernommen hat

¹ Camry Business Edition basierend auf der Richtlinie EC 2017/1153 und dem Anhang EC 2017/1231

Mit dem neuen Camry stärkt Toyota seine Präsenz im D- und E-Segment und erweitert mit der neuen Stufenheck-Limousine sein Hybridangebot in Europa auf nun acht Modelle

– weder beim optischen Erscheinungsbild noch in puncto Bedienkonzept, Cockpit-Design, Antrieb, Handling oder Sicherheit.

Die Entwicklung des brandneuen Camry basierte auf zwei Säulen: Performance – also Fahrdynamik, Geräusch- und Vibrationseigenschaften, Qualität und Langlebigkeit sowie Raumaufteilung – und Intelligenz, die sich in der hochmodernen Ausstattung, Komfort und Sicherheit widerspiegelt.

Das selbstbewusste und unverwechselbare Design des neuen Camry Hybrid zeichnet sich durch einen stämmigen, kraftvollen und aerodynamisch effizienten Auftritt aus. Es führt die Toyota Designsprachen Under Priority und Keen Look auf das nächsthöhere Level.

Das Interieur des neuen Camry bildet eine sorgfältig durchdachte Einheit von Funktion, Stil und Handwerkskunst. Seine reduzierte Bodenfreiheit und tiefer positionierte Hüftpunkte begünstigen einen niedrigen Fahrzeugschwerpunkt.

Die Rundungen der neuen Instrumententafel verbinden ein ergonomisch optimiertes, fahrerorientiertes Cockpit mit einem ebenso

geräumigen wie komfortablen Innenraum. Sportliche Vordersitze kombinieren erstklassigen Komfort mit großem Seitenhalt. Die Sitzbank im Fond kann im Verhältnis 60:40 geteilt umgeklappt werden.

Alle Bedienelemente sind sorgfältig geformt und ergonomisch optimiert. Das neue Multimedia-Display des Camry zeichnet sich ab der Ausstattungslinie Executive durch zwei leicht ablesbare Bildschirme aus: ein sieben Zoll großes Multi-Informationen-Display sowie ein 8-Zoll-Monitor in der Mittelkonsole, der über die neueste Version des Toyota Touch® 2 Multimedia-Systems verfügt. Der Camry Business Edition besitzt in der Mittelkonsole einen sieben Zoll großen Bildschirm.

Von den Qualitäts- bis hin zu den Komforteigenschaften, die in seinem Segment die Maßstäbe setzen: Der neue Camry greift alle klassischen Stärken dieser Baureihe auf und vereint sie mit Aufsehen erregendem Interieur- und Exterieur-Design, innovativen Technologielösungen und fortschrittlichen Sicherheitsmerkmalen zu einem begeisternden Fahrerlebnis.

VORWORT VON MASATO KATSUMATA, CHEFINGENIEUR DES NEUEN CAMRY



DER CAMRY ZÄHLT WELTWEIT zu den wichtigsten Modellen von Toyota. Seit 1982, als die erste Generation auf den Markt kam, haben wir mehr als 19 Millionen Exemplare verkauft.

Seit jeher verkörpert der Camry die besonderen Stärken von Toyota in puncto Qualität, Haltbarkeit und Zuverlässigkeit geradezu sinnbildlich, wird aber auch für seine hohe Kraftstoffeffizienz und die gute Fahrdynamik gelobt – nicht zu vergessen der Geräusch- und Federungskomfort, mit dem er in seiner Klasse als Maßstab gilt.

Dennoch: Die Entwicklung geht unaufhörlich weiter. Damit der Camry auch weiterhin weltweit interessant bleibt, durften wir uns nicht auf den Erfolgen der Vergangenheit ausruhen. Wir stellen uns auch weiterhin der Herausforderung des Marktes und haben ein attraktives Fahrzeug für die kommende Ära kreiert. Anders als bei ihren Vorgängern stellt die achte Generation des Camry ein von Grund auf neu entwickeltes Auto dar.

Das Konzept hinter dem neuen Modell haben wir „Beispiellosen Wandel“ (Unprecedented Change) genannt. Es legt besondere Schwerpunkte auf „Leistungsfähigkeit“ und „Intelligenz“. Das Ziel ist eine Limousine, die die Menschen einbezieht und in der sich die Passagiere wohlfühlen.

Die Leistungsfähigkeit oder Performance des neuen Camry beschreibt fundamentale Eigenschaften eines Autos wie Fahrdynamik, Geräumigkeit und Kraftstoffeffizienz. Unter „Intelligenz“ fassen wir besondere Innovationen und vorbildliche Ingenieurskunst zusammen, die den Gebrauch des Fahrzeugs noch bequemer gestalten und seine Nutzer zufriedenstellen.

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 wie die Kaizen-Philosophie – den kontinuierlichen Verbesserungsprozess – und Innovationsfreudigkeit.

Die neue TNGA-Vorlage hat den Konstrukteuren des Camry zuvor nicht gekannte Freiheiten verliehen. So ermöglichten der

verlängerte Radstand und größere Spurmaße zum Beispiel ein besonders sportliches und modernes Design. Zugleich hat Toyota die Bodengruppe ebenso wie die Hüftreferenzpunkte tiefer positioniert. Dies führt zu einer optimaleren Sitzposition und betont die Aufsehen erregende, emotional gestaltete Silhouette des neuen Modells.

Der neue Dynamic Force-Hybridantrieb mit 2,5 Litern Hubraum vereint einen beeindruckend niedrigen Verbrauch mit einer Motorcharakteristik, die unmittelbar auf die Wünsche des Fahrers reagiert.

Dank der hochmodernen TNGA-Architektur setzen unsere Fahrzeuge neue Maßstäbe. 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.

DAMIT DER CAMRY AUCH WEITERHIN WELTWEIT INTERESSANT BLEIBT, DURFTEN WIR UNS NICHT AUF DEN ERFOLGEN DER VERGANGENHEIT AUSRUHEN. WIR STELLEN UNS AUCH WEITERHIN DER HERAUSFORDERUNG DES MARKTES UND HABEN EIN ATTRAKTIVES FAHRZEUG FÜR DIE KOMMENDE ÄRA KREIERT.

DESIGN

-
- Neue GA-K-Plattform bietet größere Freiheiten für Konzeption und Konstruktion
 - Attraktives Karosseriedesign, kompromisslose Raumausnutzung
 - Neuer Camry greift Toyota Designsprache auf
 - Ergonomisch verbesserte Vorder- und Rücksitze



DESIGN

RAUMAUFTEILUNG

Die neue GA-K-Plattform von Toyota hat den Weg freigemacht für einen ebenso stämmigen wie kraftvollen Auftritt des neuen Camry und sein aerodynamisch besonders effizientes Design. Der betont kurze vordere Überhang – durch den die Räder so weit wie möglich nach vorne rücken – sowie die markant flachere Dachlinie und die niedriger positionierte Motorhaube unterstreichen diesen Effekt zusätzlich.

Sowohl die Bodengruppe als auch die Hüftreferenzpunkte der vorderen und hinteren Passagiere konnten besonders tief angesiedelt werden und senken auf diese Weise den Fahrzeug-Schwerpunkt. Zudem ermöglicht der lange Radstand die optimale Positionierung der Hüftpunkte auch in Längsrichtung. Das Ergebnis ist eine perfekte Sitzposition für den Fahrer und souveräne Platzverhältnisse vorne, ohne das Raumangebot für die Fondpassagiere einzuschränken.

KAROSSERIEDESIGN

Das Design des neuen Camry Hybrid besitzt eine starke und unverwechselbare Ausstrahlung. Es vereint athletische Linien und spannungsgeladene Oberflächen mit ebenso schlanken wie sinnlichen Formen, die ein großes Selbstbewusstsein und ein hohes Maß an Verarbeitungsqualität unterstreichen.

Der schlanke, in die Breite gezogene und besonders tief wirkende obere Kühlergrill stellt das Toyota Logo in den Mittelpunkt. An den Seiten geht er jeweils in flache Scheinwerfer-Cluster mit LED-Lichttechnologie und markanten Tagfahrlichtern über.

Der großzügig dimensionierte, trapezförmige untere Kühlergrill erstreckt sich nahezu über die gesamte Breite der Frontschürze. Die

äußeren Ecken des Stoßfängers rahmen den Lufteinlass ein. Mit ihrer speziellen Form verleihen sie dem Fahrzeugbug eine optische Ähnlichkeit mit einem Katamaran. Dies betont die weite Spur und lässt den neuen Camry noch breitschultriger, noch sprungbereiter wirken. Der Grill selbst setzt sich aus verschiedenen horizontalen Ebenen zusammen.



Eine Spoilerlippe bildet den unteren Abschluss der Frontschürze. Sie unterstreicht den sportlich geduckten Auftritt des neuen Camry, während ihre Linien optisch von den Seitenschwellern fortgeführt werden.

In der Seitenansicht gehen die flach angesetzte Motorhaube und die schlanke Dachlinie Hand in Hand mit der niedrigen



Gürtellinie. Die Passagierkabine scheint auf diese Weise noch tiefer im Fahrzeug zu liegen und der Schwerpunkt des neuen Camry rückt rein optisch noch weiter nach unten. Die energiegeladene Gürtellinie steht dabei im Dialog mit den markanten Seitenschwellern. Ergänzend kommt eine feine Karosseriekante hinzu, die sich aufsteigend - vorne auf Höhe der Radnaben beginnend und im hinteren Bereich in den Radlauf mündend - über die untere Türfläche erstreckt. Dies unterstreicht die dynamische Wirkung des neuen Camry zusätzlich.

Die sanft ausgestellten, muskulös wirkenden Kotflügel betonen die Breite des Fahrzeugs und lassen das neue Modell sportlich-standfest auf der Straße kauern.

Die Dachlinie erstreckt sich weit nach hinten und bietet auf diese Weise den Passagieren im Fond eine souveräne Kopffreiheit. Zeitgleich konzentriert sich die kompakt dimensionierte Seitenfensterfläche auf den Bereich zwischen den Achsen und lässt den neuen Camry hierdurch modern und sportlich auftreten.

Leicht eingezogene C-Säulen stützen sich auf den breitschultrigeren hinteren Radkästen ab. Den Heckabschluss prägen LED-Rückleuchten, die sich mit ihrer aerodynamisch optimierten Form bis in die hinteren Flanken ziehen und ebenfalls den sportlichen Charakter des neuen Camry hervorheben.

Dieses fein komponierte Zusammenspiel aus scharfen, bewusst betonten Linien und soliden, spannungsgeladenen Flächen sowie geschickt geformten Radien verleiht dem Camry eine unverwechselbare, sinnliche Ästhetik, wie sie für gewöhnlich nur Limousinen der Premiumkategorie kennzeichnet.

DESIGN

Toyota stellt für den neuen Camry 17 und 18 Zoll große Leichtmetallräder sowie acht verschiedene Karosseriefarben zur Wahl.

INTERIEURDESIGN

Der Innenraum des neuen Camry Hybrid überzeugt mit einer akkuraten Kombination aus praktischen Vorteilen, modernem Design und hochwertiger Verarbeitung.

Die Radian des Armaturenbretts vereinen ein ergonomisch optimiertes, auf den Fahrer ausgerichtete Cockpit mit einem geräumigen, komfortablen Innenraum. Alle Komponenten gehen nahtlos ineinander über und bilden zusammen mit sorgfältig ausgewählten Oberflächen und homogen eingesetzten Materialien ein Interieur, das sich durch Qualität und ein gehobenes Ambiente auszeichnet.

Das Armaturenbrett selbst fällt flach und schmal aus. Gemeinsam mit der niedrigen Motorhaube und der tief positionierten Gürtellinie sowie den schlanken A-Säulen und Außenspiegeln ergibt dies eine hervorragende Rundumsicht.

Bedienelemente für das Multi-Informations-Display und die Fahrerassistenzsysteme kennzeichnen das Lederlenkrad. Es lässt sich – auf Wunsch auch elektrisch und inklusive einer Memory-Funktion – über einen besonders großen Bereich in der Länge und Höhe verstellen.

Das Audiosystem, die Steuerung der Klimaanlage und der acht Zoll große Monitor des Infotainmentsystems hat Toyota in die breite und hohe Mittelkonsole integriert. Diese erzeugt mit ihrer schwarzen Klavierlack-Oberfläche und bündig integrierten Elementen einen betont wertigen Eindruck.

Das Bedienkonzept der neuen Hybrid-Limousine basiert auf zwei leicht ablesbaren und aufeinander abgestimmten Displays: dem sieben Zoll großen Multi-Informations-Bildschirm sowie einem 8-Zoll-Monitor in der Mittelkonsole des Camry Executive, der über die neueste Version des Touch 2 Multimedia-Systems von Toyota verfügt. In der Business Edition besitzt das Modell einen 7-Zoll-Bildschirm in der Mittelkonsole. Im Kapitel „Technologie und Innovation“ findet sich eine detaillierte Beschreibung dieser Komponenten.

Die ergonomisch gut erreichbaren Schalterelemente überzeugen mit herausragender Funktionalität, attraktivem Design und hoher Berührungsfreundlichkeit. Sie fügen sich nahtlos ein und liefern – ebenso wie die Metallschalter mit ihren satinierten Oberflächen – ein Paradebeispiel für die Präzision und Qualität des Innenraums.

Edle Softtouch-Verkleidungen, geschmeidiges Leder und Blenden mit elegantem Holzmaser- oder satiniertem Chromdekor verleihen dem geräumigen Innenraum ein besonders wohlliches und modernes Ambiente. Zugleich stehen aber auch neue „Tigeraugen“-Ornamente für den Camry Executive zur Auswahl. Sie begeistern mit einer besonderen optischen Tiefe und einem Schimmern, das je nach Blickwinkel variiert.

Das Gefühl, in der Ersten Klasse zu sitzen, wird auch durch die indirekte Beleuchtung des Innenraums befördert. Sie taucht den Fußraum auf der Fahrer- und Beifahrerseite ebenso in ein dezentes Licht wie das Handschuhfach und die Ablagen vor dem Schalthebel. Dort finden sich auch Anschlussmöglichkeiten für mobile Elektronikgeräte und eine USB-Schnittstelle.

Toyota bietet für das Interieur des neuen Camry zwei verschiedene Farbthemen an. Beiges Leder steht in Kombination mit dunkelgrauen





Teppichen und einem oberen Armaturenbrett zur Verfügung, das mit zwei Beige-Schattierungen den harmonischen Eindruck abrundet. Wählt der Kunde die Sitze mit dunklen Leder- oder Stoffbezügen, dann setzen Zierelemente mit satinierten Chromoberflächen kontrastierende Akzente.

SITZE UND STAURAUM

Die besonders agilen Fahrdynamik-Eigenschaften des neuen Camry, ermöglicht durch die hochmoderne GA-K-Plattform, ließen Toyota auch die Konstruktion der Vordersitze überdenken. Sie wurden vollkommen neu konzipiert und warten mit einem hohen Maß an Seitenhalt und Komfort auf, mit dem sich auch lange Strecken ermüdungsfrei absolvieren lassen.

Ein Justierbereich von 260 Millimeter in der Länge stellt sicher, dass Fahrer unterschiedlichster Staturen am Lenkrad des Toyota Camry eine perfekte Sitzposition finden. Die Vordersitze lassen sich elektrisch verstellen und beheizen.

Die Rücksitze sind im Verhältnis 60:40 zweigeteilt und umklappbar. Dem Kofferraum kommt der Einsatz einer modernen Doppelquerlenker-Hinterachse zugute – sie reduziert den Platzbedarf für die Anlenkung der Stoßdämpfer. Hieraus ergibt sich für den neuen Toyota Camry ein Stauvolumen von 524 Litern.

TECHNOLOGIE UND INNOVATION

-
- Neue Bedienschnittstelle mit sieben Zoll großem Multi-Informations-Monitor und 8-Zoll-Display in der Mittelkonsole
 - Zweizonen-Klimaautomatik mit Nanoe™-Technologie
 - Bedieneinheit mit zwei vernetzten Displays



TECHNOLOGIE UND INNOVATION

DIE HMI-BEDIENKONZEPT (Human Machine Interface) des neuen Camry Hybrid zeichnet sich durch einen sieben Zoll großen Multi-Informationen-Monitor in der Instrumententafel und einen weiteren Bildschirm in der Mittelkonsole aus. Im Camry Executive besitzt er einen Durchmesser von acht Zoll und nimmt das Multimedia-System Toyota Touch® 2 auf.

Das HMI besitzt eine neue, erweiterte Multimedia-Schnittstelle. Zusätzlich zu der bisherigen Verknüpfung und der Anzeige für die Bedienung des Audiosystems verfügt sie über Displays für Telefonanrufe und Spracherkennung.

Sie informiert zum Beispiel über den jeweiligen Anrufer oder den gerade gespielten Audiotitel. Vorteil: Der Fahrer muss nur einen Bildschirm im Blick behalten und wird weniger vom Verkehrsgeschehen abgelenkt.

SIEBEN ZOLL GROSSES MULTI-INFORMATIONSDISPLAY IN DER INSTRUMENTENTAFEL

Das sieben Zoll große Multi-Information-Display hat Toyota in der Instrumententafel zwischen Tachometer und Drehzahlmesser positioniert. Es arbeitet in mehr als 20 Sprachen. Dank seiner besonders tief wirkenden Perspektivdarstellung bildet der neue 7-Zoll-Monitor den tatsächlichen Straßen- und Fahrzeugzustand besonders prägnant und leicht verständlich ab.

Dabei lässt sich die Bildschirmdarstellung teilen und in der Anzeigegröße variieren. Der Nutzer kann zu einer Registerkarten-Struktur wechseln, um die Informationen noch leichter aufnehmen. Über einen Schalter am Lenkrad kann er zudem zwischen zahlreichen





Kategorien wie Kraftstoffeffizienz, Fahrerunterstützung, Navigation, Audio- und Fahrzeuginformationen sowie -einstellungen wechseln.

8-ZOLL-DISPLAY IN DER MITTELKONSOLE INKLUSIVE TOYOTA TOUCH® 2 WITH GO

Das Toyota Touch® 2-Multimediasystem des Camry Executive lässt sich über den acht Zoll großen, farbigen Touchscreen in der Mittelkonsole steuern. Es lässt sich mit Wisch- und Zoom-Bewegungen leicht bedienen.

Toyota Touch® 2 arbeitet in über 20 Sprachen. Das System umfasst ein Radio sowie eine Bluetooth-Schnittstelle für Mobiltelefone. Serienmäßig besitzt der neue Camry zudem eine Rückfahrkamera, deren Bild ebenfalls über den acht Zoll großen Monitor abgebildet wird.

TECHNOLOGIE UND INNOVATION



Das Multimediasystem lässt sich zu Toyota Touch® 2 with Go upgraden. Dieses Navigationssystem verfügt über Städtemodelle in 3D-Darstellung, Orientierungsgrafiken, eine Visualisierung des Verkehrs, eine SOS-/Notruffunktion sowie eine „Text-to-Speech“-Funktion und bietet Zugang zum Online-Kundenportal von Toyota.

Die fortschrittliche Sprachsteuerung funktioniert in 17 Sprachen und erlaubt es dem Fahrer, mit einem simplen Sprachbefehl ein

Fahrziel eingeben, ein Telefonat einzuleiten oder einen speziellen Song vom angeschlossenen Gerät auszuwählen.

Toyota Touch® 2 with Go umfasst drei Jahre kostenlose Kartenupdates. Außerdem lässt sich das System einfach mit den neuesten Funktionen und Apps aktualisieren, sobald diese verfügbar sind.

ZWEIZONEN-KLIMAAUTOMATIK MIT NANOETM-TECHNOLOGIE

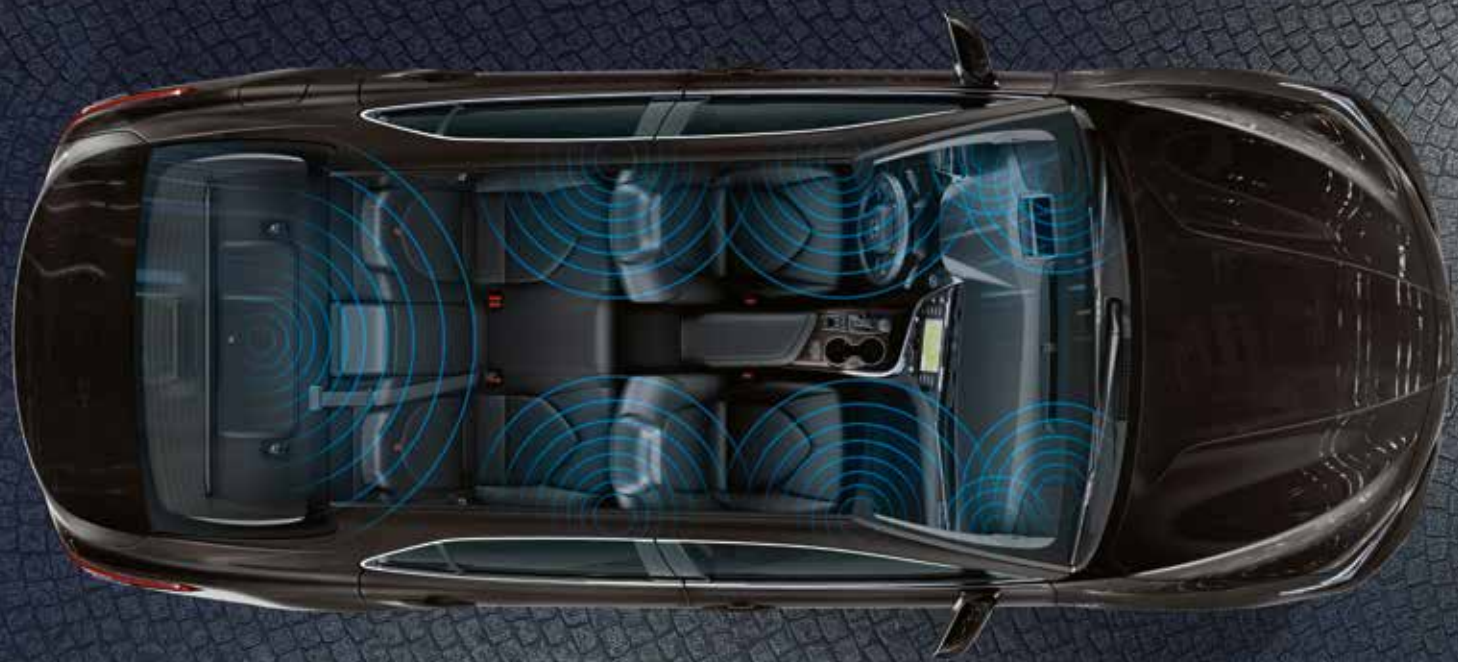
Der Camry Hybrid besitzt eine moderne Zweizonen-Klimaautomatik. Mit ihr können Fahrer und Beifahrer die Temperatur individuell getrennt einstellen.

Die Klimaautomatik umfasst die sogenannte Nanoe™-Technologie zur Luftreinigung. Sie arbeitet automatisch, sobald die Lüftung eingeschaltet wird. Das System setzt über die Belüftungsöffnung auf der Fahrerseite fünf bis 20 Nanometer große Nanoe™-Partikel frei – negativ geladene Ionen, die in Wassermolekülen eingeschlossen sind.

Der Feuchtigkeitsgehalt der Nanoe™-Ionen liegt etwa 1.000 Mal höher als jener herkömmlicher Ionen, zugleich haben die Partikel leicht saure Eigenschaften. Hierdurch wirken sie sanft feuchtigkeitsspendend auf Haut und Haar und schaffen eine erfrischende Raumatmosphäre.

KABELLOSE LADESTATION FÜR MOBILTELEFONE

Über ein induktives Feld vor dem Schalthebel lassen sich im Camry Executive alle Mobiltelefone kabellos aufladen, wenn diese kompatibel mit dem Qi-Standard des Wireless Power Consortiums sind.



NEUER DYNAMIC FORCE- HYBRIDANTRIEB MIT 2,5 LITER HUBRAUM

-
- CO₂-Emissionen von nur 98 g/km bei einem Verbrauch von 4,3 Liter auf 100 Kilometer im Camry Business Edition
 - Toyota Camry Hybrid kann bis zu 50 Prozent der alltäglichen Fahrstrecken emissionsfrei zurücklegen
 - Neuer Dynamic Force-Vierzylinder zählt mit thermischem Wirkungsgrad von 41 Prozent zu den effizientesten Verbrennungsmotoren
 - Überarbeitetes Toyota Hybridsystem mit neu entwickelter Nickel-Metallhydrid-Batterie
 - Sequenzielle Shiftmatic-Technologie mit sechs Gängen für temperamentvolle Performance und begeisternden Fahrspaß
-



NEUER DYNAMIC FORCE-HYBRIDANTRIEB MIT 2,5 LITER HUBRAUM

DER DYNAMIC FORCE-ANTRIEB des neuen Camry erfüllt alle Erwartungen, die anspruchsvolle Kunden an ein 2,5 Liter großes Hybridaggregat von Toyota stellen: Er ist leise und reaktionsschnell, funktioniert intuitiv und arbeitet autark ohne die Notwendigkeit, an eine Steckdose angeschlossen zu werden. Er vereint günstige Unterhaltskosten mit vorbildlich niedrigem Kraftstoffverbrauch und geringen CO₂-Emissionen. Bis zu 50 Prozent des täglichen Mobilitätsbedarfs kann der Camry Hybrid abgasfrei im Elektromodus zurücklegen.

Die Systemleistung des kraftvollen, besonders direkt ansprechenden Camry Hybrid erreicht 160 kW/218 PS. Er beschleunigt in 8,3 Sekunden auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h an. Dem stehen ein Abgasausstoß von 98 Gramm CO₂ pro Kilometer und ein durchschnittlicher Verbrauch von nur 4,3 Liter/100 km gegenüber.

NEUER 2,5-LITER-DYNAMIC FORCE-BENZINER

Der laufruhige Verbrennungsmotor des Dynamic Force-Hybridantriebs besitzt 2,5 Liter Hubraum und entwickelt 131 kW/178 PS bei 5.700 Touren. Das maximale Drehmoment des Benziners – 221 Newtonmeter – steht von 3.600 bis 5.200/min zur Verfügung. Der Vierzylinder zeichnet sich durch einen langen Kolbenhub von 103,4 Millimetern sowie eine Kompression von 14:1 aus. Mit einem thermischen Wirkungsgrad von 41 Prozent gehört er zu den effizientesten Benzinmotoren der Welt. Dies verdankt das Dynamic Force-Aggregat so fortschrittlichen Technologien wie der kombinierten Saugrohr-/Direkteinspritzung D-4S-(Direct injection 4-stroke gasoline engine Superior version), der variablen

Ventilsteuerung Dual VVT-i mit VVT-iE (Variable Valve Timing intelligent system by Electric motor) und lasergeschweißten Ventilsitzen. Zusammen ermöglichen sie eine hochentwickelte Kombination aus souveränem Leistungsangebot, geringem Verbrauch und niedrigen Abgasemissionen.

Die hocheffiziente Einlassseite profitiert von einem größeren Ventilwinkel, der gleich zwei Vorteile bietet: einen höheren Luftdurchsatz und eine stärkere Verwirbelung im Zylinder, die einen stabileren Verbrennungsprozess unterstützt. Dabei zeichnet sich das D4-S-System durch neue 6-Loch-Injektoren aus und kombiniert – je nach aktuellem Bedarf – Saugrohr- und Direkteinspritzung miteinander. Ziel dabei ist es, die bestmögliche Leistungsentwicklung in Einklang mit höchster Kraftstoffeffizienz und Umweltverträglichkeit zu bringen.

Der hohe Entwicklungsgrad des Motors spiegelt sich auch im Zusammenspiel der VVT-i- und VVT-iE-Systeme wider. Während die variable Ventilsteuerung VVT-i auf der Auslassseite zum Einsatz kommt, kontrolliert VVT-iE die Einlassventile. Dabei ersetzt ein elektrischer Stellmotor die ölhydraulische Betätigung und ermöglicht auf diese Weise größere Öffnungszeiten. Dies verbessert speziell bei geringen Drehzahlen oder niedrigen Temperaturen die Verbrauchs- und Abgaseigenschaften.

Eine elektronisch geregelte Ölpumpe mit variabler Kapazität verbessert den Wirkungsgrad des Dynamic Force-Motors. Sie passt die Fördermenge und damit ihren Energiebedarf den Umdrehungen und der Öltemperatur an. Dies bedeutet: Bei kaltem Motor werden zum Beispiel jene Düsen abgeschaltet, die für die Kühlung der Kolbenböden zuständig sind. Hierdurch wärmt sich der Vierzylinder schneller auf und erreicht eher das für die Abgasreinigung optimale Temperaturfenster.



Das variable Kühlsystem verfügt über eine elektrische Wasserpumpe und ein elektronisch geregeltes Thermostat sowie ein spezielles FSV-Durchflussventil (Flow-Shutting Valve). Das Kühlmittelvolumen wird dabei so gesteuert, dass sich der optimale Kompromiss zwischen schnellem Aufheizen des Innenraums und des Motors einstellt. Auf der anderen Seite öffnet das Thermostat den vollen Kühlkreislauf bei hohen Drehzahlen und starker Leistungsabfrage früher, um

die Temperatur in den Brennräumen im grünen Bereich und den Verbrauch niedrig zu halten.

VERBESSERTES HYBRIDSYSTEM

Die zweite Generation des Toyota Hybridsystems (THS II) überzeugt mit einer besonders fortschrittlichen Mischung aus dynamischer Performance und niedrigem Kraftstoffverbrauch. Die Verbesserungen

NEUER DYNAMIC FORCE-HYBRIDANTRIEB MIT 2,5 LITER HUBRAUM

betreffen speziell Effizienzsteigerungen des elektronischen Inverters/ Konverters – der sogenannten Power Control Unit (PCU) – und der Transaxle-Kraftübertragung sowie des Elektromotors. Insgesamt konnten die Energieverluste in diesen Bereichen um rund 20 Prozent reduziert werden.

Charakteristisch für das Hybridsystem ist die schlanke, leichte Bauweise. Eine neue, zweiachsige Struktur verbindet das Getriebe mit dem Motor und Generator. Dies ergibt einen besonders verlustarmen Getriebezug mit einer schmalen Gesamtbreite. Die parallele Achsenstruktur erhöht die Rotationsgeschwindigkeit des Motors, der ebenfalls kompakter ausfallen kann.

Das optimierte Übersetzungsverhältnis unterstützt die Verbrauchseffizienz und die dynamische Performance des Camry Hybrid. Auch dank ihrer polierter Oberflächen merzen die Zahnradstrukturen Schwingungsresonanzen und Arbeitsgeräusche weitgehend aus – das THS II ist so leise wie kein Hybridsystem zuvor.

Geringere Verluste innerhalb der neu strukturierten Leistungselemente sowie ein verbessertes Kühlsystem reduzieren die Energieeinbußen innerhalb der PCU um gut zehn Prozent. Dank der Integration von Mikro-Controllern hat Toyota die Abmessungen der leichten PCU so weit reduziert, dass sie auf der Transaxle-Einheit positioniert werden kann und dennoch eine besonders flache Motorhaube ermöglicht.

Dank seines optimierten Aufbaus fiel auch der Ausgangsfilter des DC-DC-Gleichspannungskonverters spürbar kleiner aus und erzeugt zudem geringere Geräusche. Die Ausgangsspannungsskala des Wandlers wurde nach unten erweitert und die Steuerleistung optimiert, um den Strombedarf des Hybridfahrzeugs zu senken und die Systemeffizienz zu verbessern.

Die neu entwickelte, leichtere Nickel-Metallhydrid-Batterie verbindet eine höhere Leistung mit geringerem Platzbedarf. Hierdurch passt sie nun unter die hinteren Sitze und gibt zusätzliches Stauvolumen im Kofferraum frei. Zugleich senkt die tiefere Anordnung auch den Fahrzeugschwerpunkt, was sich wiederum positiv auf die Fahrdynamik des neuen Toyota Camry Hybrid auswirkt.

Über den Fahrmodus-Schalter stehen die Fahrprogramme ECO, NORMAL und SPORT zur Verfügung. Sie können auch eingesetzt werden, wenn sich das Auto im separat aktivierbaren EV-Modus befindet.

Hinzu kommt die neue Sequenzielle Shiftmatic-Technologie des Toyota Hybridsystems. Sie vermittelt dem Fahrer den Eindruck, ähnlich wie bei einer schnellen 6-Gang-Automatik über einen Wahlhebel in der Mittelkonsole die einzelnen Gänge selbst einlegen zu können. Dies ermöglicht ein dynamischeres, aktiveres Fahrerlebnis.



FAHRDYNAMIK

-
- Neue Karosseriestruktur mit 30 Prozent höherer Verwindungssteifigkeit
 - Vierpunkt-Motorlager senken Übertragung von Vibrationen und sorgen für größere Stabilität
 - Neues Fahrwerk verbessert Handling und Premium-Federungskomfort



FAHRDYNAMIK

HOCHGRADIG VERWINDUNGSSTEIFE KAROSSERIE

Die neue GA-K-Plattform von Toyota liefert die Grundlage für die weiter verbesserten Fahrdynamik- und Komforteigenschaften des neuen Camry Hybrid. Ihre gewichtsoptimierte, aber dennoch überaus stabile Karosseriestruktur ermöglicht eine überlegene Torsionssteifigkeit. Sie basiert insbesondere auf hochmodernen Verbindungstechnologien wie zum Beispiel Klebetechniken, die an zahlreichen Schlüsselstellen zum Einsatz kommen.

Über ein fortschrittliches Verfahren werden auch die – außen zusätzlich verstärkten – Längsträger sowie die Schwellerstruktur mit den Anlenkpunkten zwischen den vorderen, mittleren und hinteren Karosseriesäulen sicher miteinander verbunden. Das gleiche gilt auch für den Bereich der hinteren Karosseriesäule und die Träger der Heckkonstruktion, die einen ringförmigen Rahmen bilden.

Ein geschlossenes Querelement fungiert wie eine Federbein-Domstrebe und versteift die Vorderradaufhängung, während für die Kühlerbefestigung eine spezielle V-Stütze verantwortlich zeichnet. Weitere Verstrebungen für den Vorderwagen kommen hinzu.

Im Bereich der Passagierzelle des Camry Hybrid hat Toyota den Mitteltunnel zusätzlich verstärkt. Die Schienen der Vordersitze werden direkt mit der Bodengruppe verschraubt. Ein durchgehender Flansch für den Sitz-Querträger und eine tiefgezogene Halterung für die hintere Sitzbefestigung verbessern ebenfalls die Steifigkeit. Spezielle Schweißpunkte optimieren die Verwindungsresistenz des Dachs und seiner Verstrebungen.

Der Karosserierahmen des Heckbereichs erhält eine Ringstruktur sowie spezielle Querverstrebungen, welche die Abstützung beider

Fahrzeughälften bei Kurvenfahrt verbessern. Dem gleichen Ziel dient der neu geformte Unterflur-Querträger, der dank moderner Verbindungstechniken die Verformung zwischen den Fahrwerksaufnahmen verringert.

MOTORAUFHÄNGUNGEN

Die neu entwickelte Vierpunktaufhängung des Motors wirkt zum Einen der unerwünschten Einleitung von Schwingungen in die Karosserie massiv entgegen und verbessert zum Anderen die Verwindungssteifigkeit des Toyota Camry sowie seine Handling-Stabilität.

Dabei nehmen vibrationsdämpfende Hilfsrahmen die vorderen und hinteren Motorlager auf, während die beiden seitlichen Befestigungen von Längsträgern gehalten werden. Vorteil dieser Konstruktion: Sie unterbindet selbst jene Eigenbewegungen des Motors und der Kraftübertragung, die beim Anlassen entstehen. Der Einsatz dieser Längsträger stützt den Motor zugleich gegen laterale Kräfte ab und wirkt sich ebenfalls positiv auf ein ruhiges Fahrverhalten aus.

NEUE RADAUFHÄNGUNGEN DER VORDER- UND HINTERACHSE

Der neue Toyota Camry Hybrid setzt auf eine MacPherson-Federbein-Vorderachse und ein Doppelquerlenker-Layout für die Hinterräder. Diese Konfiguration verleiht dem neuen Modell eine überlegene Fahrstabilität und sichere Kurveneigenschaften sowie einen erstklassigen Federungskomfort, der in seinem Segment Maßstäbe setzt.

An allen vier Rädern kommen Federbeine zum Einsatz, die mit innovativen Ventiltechniken die Dämpfungskräfte auf ein optimales Maß reduzieren und auf diese Weise den Spagat zwischen einem stabilen, sicheren und komfortablen Fahrverhalten schaffen.



An der Vorderradaufhängung bilden kurzen Schraubenfedern und eine tief positionierte obere Anlenkung ein bemerkenswert kompaktes Fahrwerkssystem – eine der Voraussetzungen für die besonders flach gestaltete Motorhaube. Der größere Nachlaufwinkel der Räder sorgt für einen verbesserten Geradeauslauf und ein direktes Ansprechen auf Lenkimpulse. Die Anordnung von Federbeinlagern, die auf der Schwenkachse der Rads liegen, minimiert die Störeffekte in der Lenkung.

Der große Abstand zwischen der linken und rechten Lagerung des Stabilisators ermöglicht eine bessere Abstützung der Karosserie gegenüber Rollbewegungen, verbessert das Ansprechen der Lenkung und unterstützt die stabile Geradeausfahrt. Die Charakteristik der Vorder- und Hinterachse wiederum zählt auf die Kurvenstabilität des neuen Toyota Camry ein, reduziert aber auch das Aufschwingen beim Überfahren von groben Fahrbahnunebenheiten wie zum Beispiel Bodenschwellen.

Zur verbesserten Absorption von hochfrequenten Schwingungen werden an allen Querlenkerlagern spezielle Gelenke verwendet, die darüber hinaus auch die Fahrwerksgeräusche vermindern. Zugunsten eines größeren Kofferraumvolumens rückte zudem die Dämpferaufnahme weiter vor.

Der höher positionierte, weicher gelagerte Längslenker lässt es zu, dass sich die Drehachse der Hinterräder auf schlechten Straßen leicht nach hinten verschiebt, um einwirkende Stöße besser abzufangen.

LENKUNG

Das Lenksystem des neuen Toyota Camry Hybrid bietet ein verbessertes Lenkgefühl und höheren Komfort. Dank seiner nochmals optimierten Ergonomie beugt es zudem Ermüdungserscheinungen auf langen Strecken vor.

Die neu entwickelte Elektrische Servolenkung EPS (Electric Power Steering) zeichnet sich durch eine Zahnstange mit parallel installiertem Elektromotor aus. Ihre Servounterstützung wird geschwindigkeitsabhängig gesteuert: Bei langsamem Tempo wartet sie mit geringen Lenkkräften auf, während bei schnellerer Fahrt

FAHRDYNAMIK

ein etwas höherer Kraftaufwand präzisere Rückmeldungen und ein direkteres Ansprechen ermöglicht.

Um Fahrern unterschiedlichster Größe und Statur gleichermaßen eine ergonomische Sitzposition zu ermöglichen, lässt sich das sportlich-griffige Lenkrad über einen weiten Bereich in der Höhe und Länge verstellen. Auf Wunsch geschieht dies auch elektrisch und mit einer Memory-Speicherfunktion.

BREMSSYSTEM

Das Bremssystem vereint 328 Millimeter große und 28 Millimeter starke Bremsscheiben an der Vorderachse, die innenbelüftet werden, mit 281x12-Millimeter-Scheiben an den Hinterrädern. Sie werden jeweils von schwimmenden Bremssätteln in die Zange genommen und verleihen dem neuen Camry Hybrid eine exzellente Verzögerungswirkung sowie eine höhere Bremsstabilität. Diese profitiert auch von einer optimierten Bremskraftverteilung, da das Anti-Lift-System der Hinterachse dem Entlasten der hinteren Räder entgegenwirkt.

Zugleich vermittelt das Bremspedal mehr Gefühl und genauere Rückmeldungen. Es spricht auf den ersten Zentimetern direkter an und reagiert schon auf leichten Druck besonders wirkungsvoll. Mit zunehmendem Pedalweg steigt der Kraftaufwand und erleichtert auf diese Weise ein präziseres Dosieren. Mit seinen deutlicher abgerundeten Kanten vereinfacht das Pedal darüber hinaus den Wechsel des Fußes zur Bremse und zurück.

GERÄUSCHKOMFORT UND LAUFKULTUR

Der Hybrid-Antriebsstrang von Toyota genießt einen erstklassigen

Ruf für seinen ruhigen und sanften Lauf. Im neuen Camry kommen zahlreiche Maßnahmen hinzu, die für gewöhnlich Premiumfahrzeuge auszeichnen und die Übertragung von Geräuschen und Vibrationen zusätzlich unterdrücken.

Hierzu zählt beispielsweise die Schallisolierung des Motorraums durch spezielle Dämmstoffe für die Motorhaube und die seitlichen Wände. Geräuschkämpfende Materialien im Armaturenbrett erstrecken sich über die gesamte Breite der Spritzwand. In vielen anderen Karosseriebereichen dichten Schäume und andere Füllstoffe den Innenraum gegen unerwünschte Einflüsse ab und verbessern den Akustikkomfort – so zum Beispiel auch beim Fahrzeugboden. Er erhält zu großen Teilen eine Beschichtung, die Vibrationen eliminiert, sowie eine zusätzliche Schutzmatte unterhalb des Teppichs. Unter dem Dachhimmel wiederum kommt Thinsulate zum Einsatz, ein wärme- und geräuschkämpfender Vliesstoff. Schottwände in den hinteren Radhäusern und an den Hinterachs-Radaufhängungen sowie größer dimensionierte Fahrwerkslager steigern den Akustikkomfort zusätzlich.

Lästigen Windgeräuschen sorgen schmalere Türrahmen, neu gestaltete Regenrinnen entlang der Windschutzscheibe und eine reduzierte Stufe am Windschutzscheiben-Fuß vor.

AERODYNAMIK

Das charakteristische Design des neuen Camry Hybrid erfüllt neben hohen ästhetischen Anforderungen auch in puncto Aerodynamik besonders ehrgeizige Ziele. Die Form der Motorhaube, vorderen Kotflügel und des Frontspoilers optimiert den Luftstrom über und unterhalb der Karosserie. Zugleich sorgt die Silhouette der Dachpartie



dafür, dass auch die Heckpartie sauber angeströmt wird.

An der unteren Schnittstelle zwischen den vorderen Seitenscheiben und den A-Säulen reduzieren speziell gestaltete Verkleidungen die Spaltmaße auf ein Minimum. Dies beruhigt den Fahrtwind zwischen dem vorderen Dachträger und den an den Türen angebrachten Seitenspiegel. Im Heckbereich wirkt die besondere Gestaltung der hinteren Karosseriekanten sowie der Heckschürze der Entwicklung störender Turbulenzen entgegen.

Die hohe Effizienz der Aerodynamik profitiert auch von der durchgehenden Unterbodenverkleidung mit ihren speziellen Luftführungen vor den Vorderrädern. Zusammen mit zusätzlichen Lamellen im Bereich der Windschutzscheiben-Wurzel und der Rückleuchteinheiten tragen sie zum exzellenten Geradeauslauf des Camry Hybrid bei.

SICHERHEIT

-
- Toyota Safety Sense-Sicherheitssystem gehört im Toyota Camry Hybrid zur Serienausstattung
 - Pre-Crash Safety System (PCS) mit Fußgängerschutz, Adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage, Spurwechsel-Warner (LDA), Fernlichtassistent (AHB) und Verkehrszeichenerkennung (RSA)
 - Totwinkel-Assistent (BSM) mit Querverkehrs-Assistent (RCTA) für den Camry Executive
 - Erhöhtes Level an passiver Sicherheit für den Schutz von Insassen und Fußgängern
-



SICHERHEIT

AKTIVE SICHERHEIT

Der neue Camry Hybrid zeichnet sich ab Werk durch das Toyota Safety Sense-Sicherheitssystem aus. Mit einem Bündel aktiver Sicherheitstechnologien trägt es dazu bei, Kollisionen bei einer Vielzahl von Verkehrssituationen zu verhindern oder deren Folgen zu mildern.

Zu den weiteren Systemen, die der Fahrerunterstützung und der Verbesserung des Sicherheitsniveaus dienen, zählen ein Totwinkel-Assistent (BSM) mit Querverkehrs-Assistent (RCTA), eine Anfahrkontrolle (DSC), eine Einparkhilfe für Front und Heck mit aktiver Bremsunterstützung (ICS), ein Rückfahrmonitor mit Park-Leitlinien sowie eine ganze Reihe von Brems- und Traktionssteuerungssystemen.

TOYOTA SAFETY SENSE

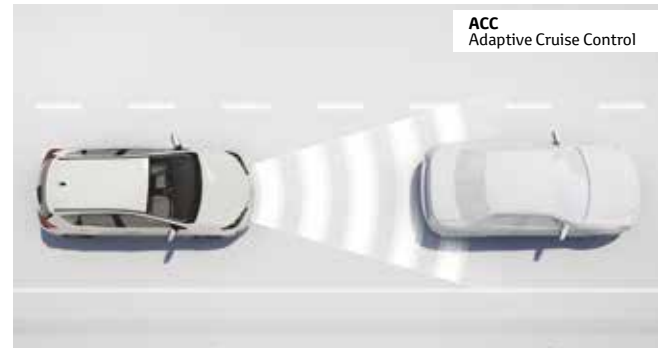
Das Toyota Safety Sense-Sicherheitssystem mit Kamera und Millimeterwellen-Radar verfügt über ein Pre-Crash Safety System (PCS) mit Fußgängerschutz, eine Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (ACC), einen Spurwechselwarner (LDA), einen Fernlichtassistenten (AHB) und eine Verkehrszeichenerkennung (RSA). Eine Kamera und ein Millimeterwellen-Radar stellen eine optimierte Gefahrenerkennung sicher.

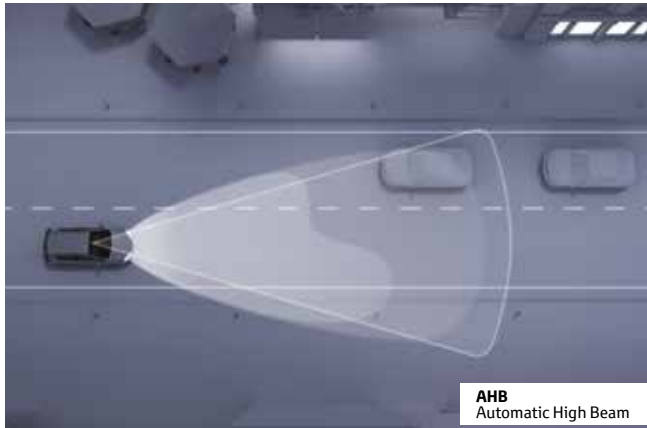
Im Geschwindigkeitsbereich von zehn bis 180 km/h erkennt das Pre-Crash Safety System Hindernisse vor dem Wagen und reduziert das Risiko einer Kollision mit anderen Fahrzeugen. Bei einem drohenden Zusammenstoß warnt PCS den Fahrer optisch und akustisch, um Auffahrunfälle zu vermeiden. Darüber hinaus sorgt das Assistenzsystem dafür, dass der maximale Bremsdruck sofort zur

Verfügung steht. Reagiert der Fahrer nicht rechtzeitig, erfolgt per autonomer Notbremsfunktion eine genau dosierte, selbstständige Abbremsung. Dabei wird der Toyota Camry um bis zu 40 km/h oder sogar bis zum Stillstand verzögert, um einen Aufprall zu verhindern respektive dessen Folgen auf ein Minimum zu reduzieren.

Außerdem kann das System drohende Kollisionen mit Fußgängern erkennen. Bei Geschwindigkeiten zwischen zehn und 50 km/h reduziert es die Fahrzeuggeschwindigkeit um bis zu 30 km/h.

Die adaptive Geschwindigkeitsregelung unterstützt den Fahrer über den gesamten Tempobereich bei der Einhaltung des korrekten Sicherheitsabstands. Das System erkennt vorausfahrende Fahrzeuge und ermittelt deren jeweilige Geschwindigkeit. Wird der Mindestabstand unterschritten, passt ACC das Tempo automatisch an.





Nimmt der Abstand wieder zu, beschleunigt das Fahrzeug allmählich wieder bis auf die vorgewählte Geschwindigkeit.

ACC hält sogar in zähflüssigem Verkehr sowie bei Stop und Go bei Temp von null bis etwa 40 km/h den erforderlichen Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch ein.

Der Spurwechsel-Warner erkennt Straßenmarkierungen und hilft dabei, Unfälle zu vermeiden, die auf ein Abweichen von der Fahrspur zurückzuführen sind. Wenn das Fahrzeug seine Straßenseite ohne aktivierten Blinker verlässt, warnt das System den Fahrer optisch und akustisch. Im Camry Executive greift das System zudem mit einem

Lenkimpuls unterstützend ein und hilft so, in die ursprüngliche Spur zurückzufinden.

Der Fernlichtassistent ermöglicht auch bei Dunkelheit bestmögliche Sicht. Mithilfe der Frontkamera erkennt er sowohl die Scheinwerfer entgegenkommender als auch die Rückleuchten vorausfahrender Fahrzeuge. Bei freier Straße aktiviert das System automatisch das Fernlicht und ermöglicht so, dass der Fahrer Hindernisse oder Fußgänger am Wegesrand frühzeitig erkennt. Nähern sich wieder andere Verkehrsteilnehmer, schaltet der Assistent auf Abblendlicht um und verhindert so, dass diese geblendet werden.

Die Verkehrszeichenerkennung informiert den Fahrer über wichtige Verkehrsschilder, falls er einmal eines übersehen haben sollte. Das System erkennt beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote und zeigt diese auf dem großen TFT-Multi-Infos-Display im Blickfeld des Fahrers an. Bei



SICHERHEIT

Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit warnt RSA mithilfe eines optischen und akustischen Signals.

Fahrzeuge mit Toyota Safety Sense können von niedrigeren Versicherungskosten oder einer vorteilhafteren Kaskoeinstufung profitieren, da ihr Risiko an einer Verkehrsunfallbeteiligung geringer ausfällt.

TOTWINKEL-ASSISTENT (BSM) MIT QUERVERKEHRS-ASSISTENT (RCTA)

Der Totwinkel-Assistent des Camry Executive erkennt 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.

INTELLIGENTER ABSTANDSSONAR (ICS) UND QUERVERKEHRS-ASSISTENT MIT BREMSFUNKTION

Der Intelligente Abstandssonar (ICS) des Camry Executive erleichtert

das Einparken auf engstem Raum. Über insgesamt acht Sensoren an Front und Heck erkennt das System Objekte in unmittelbarer Nähe des Camry Hybrid und warnt den Fahrer akustisch, wenn er sich zu sehr nähert. Gegebenenfalls bremst es das Auto sogar ab.

ANFAHRKONTROLLE (DSC)

Die Anfahrkontrolle (DSC) verhindert unbeabsichtigte oder allzu abrupte Startmanöver, während der Fahrer den Schalthebel bedient. Dazu unterdrückt das System die Motorleistung, warnt den Fahrer und hält Fahrzeuggeschwindigkeit sowie -beschleunigung unter einem vorbestimmten Niveau. Wenn der Fahrer beispielsweise das Gaspedal betätigt, während er von der „P“-Position in den Fahrmodus „D“ schaltet, begrenzt das System automatisch die Leistungsabgabe des Motors und vermeidet so ein unbeabsichtigtes Beschleunigen.

BREMSKONTROLL-SYSTEM

Das Bremskontroll-System erhöht sowohl das Sicherheitsniveau als auch die Fahrstabilität mittels zahlreicher Technologien. Hierzu zählen ein Antiblockiersystem (ABS) mit elektronischer Bremskraftverteilung (EBD) und Bremsassistent (BA), eine Traktionskontrolle (TRC), die elektronische Stabilitätskontrolle (VSC) und die Berganfahrhilfe (HAC).

Die elektronische Bremskraftverteilung versorgt in Abhängigkeit vom Straßenzustand und der Beladung des Fahrzeugs jedes einzelne Rad mit der maximalen Bremskraft. ABS stellt dabei sicher, dass das Fahrzeug auch beim Bremsen in Kurven jederzeit lenkbar bleibt.

Wenn der Fahrer bei einer Notbremsung das Bremspedal nicht

mit der erforderlichen Kraft betätigt, erhöht der Bremsassistent BA automatisch die Bremskraft.

Die Traktionskontrolle (TRC) verhindert, dass die Räder beim Beschleunigen durchdrehen. Erkennt das System Radschlupf, nimmt es die Antriebsleistung des entsprechenden Rades zurück und bremst es unter Umständen sogar ab, bis es wieder an Traktion gewinnt.

PASSIVE SICHERHEIT

STOSSABSORBIERENDE KAROSSERIE

Die Karosseriestruktur des neuen Camry Hybrid kann Front-, Seiten- sowie Heckaufprallenergie absorbieren und einwirkende Kräfte so verteilen, um eine Verformung der hochfesten Fahrgastzelle bestmöglich zu verhindern.

Die Aufprallenergie bei einer Frontalkollision wird dank eines zusätzlichen Karosserieelements unterhalb des Längsträgers auf mehreren Wegen verteilt. Dies erhöht sowohl die Lastabsorption zu Beginn des Aufpralls als auch die Effizienz, mit der die Energie aufgenommen und über die Karosseriestruktur abgeleitet wird.

Die Karosserie kann auch hohe Seitenaufprallkräfte aufnehmen. Dies geht zurück auf konstruktive Optimierungen und auf dem Einsatz von hochfestem Stahl im Bereich der Gürtellinie sowie von Seitenaufprallträgern mit größerem Durchmesser in Front- und Hecktüren. Hinzu kommen hochfeste Stahlbleche für die Dachquerträger.

In der hochstabilen Fahrgastzelle schützt die Konstruktion der oberen B-Säule bei einem Aufprall die Köpfe der Insassen. Dem Schutz des unteren Rückenbereichs bei einem Seitenaufprall dienen die speziell konstruierten Türverkleidungen.

Verstärkungen am hinteren Stoßfänger sowie hochfeste Stahlbleche bei den Türschwellern und den hinteren Längsträgern erhöhen die Steifigkeit am Heck.

FUSSGÄNGERSCHUTZ

Mit ihrer „schwimmenden“ Struktur reduziert die neue Motorhaube gleich zu Beginn der Kollision mit einem Fußgänger die auftretenden Verzögerungskräfte, die auf den Passanten einwirken. Im weiteren Verlauf mildert der speziell konstruierte Windlauf die Schwere von Kopfverletzungen.

RÜCKHALTESYSTEME

Toyota stattet den Camry Hybrid mit einer kompletten Palette von SRS-Airbags aus. Die Bandbreite reicht von Fahrer- und Beifahrer-Airbags über einen Fahrer-Knieairbag und Front-Airbags bis hin zu durchgehenden Seiten-Airbags.

Für alle Mitfahrer stehen Dreipunkt-Sicherheitsgurte bereit. An den Vordersitzen verfügen sie zudem über Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer.

SPEZIFIKATIONEN

	2,5L HYBRID DYNAMIC FORCE
ENGINE	
Motorcode	A25A-FXS
Typ	Reihen-Vierzylinder
Kraftstoff	Benzin, 95 Oktan
Ventiltrieb	16 Ventile, DOHC mit VVT-iE (Einlass) und VVT-i (Auslass)
Einspritzung	Kombinierte Saugrohr-/Direkteinspritzung D-4S
Hubraum (cm³)	2.487
Bohrung x Hub (mm)	87,50 x 103,48
Verdichtungsverhältnis (:1)	14,0
Leistung (kW/PS bei U/min)	131/177 bei 5.700
Drehmoment (Nm bei U/min) - Verbrennungsmotor	221 von 3.600 – 5.200
Hybridsystem	
Hybridbatterie	Nickel-Metallhydrid
Nominalspannung (V)	244,8
Kapazität (Ah)	6,5
Motor Generator	
Typ	Permanent erregter Synchronmotor
Max. Spannung (V)	650
Max. Leistung (kW)	88
Max. Drehmoment (Nm)	202
Systemleistung (kW/PS)	160/218
Abgasnorm	Euro 6d-temp

	2,5L HYBRID DYNAMIC FORCE
GETRIEBE	
Typ	Planetengetriebe
Achsübersetzung (:1)	3,389
FAHRLEISTUNGEN	
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	180
Beschleunigung 0 – 100 km/h (s)	8,3
KRAFTSTOFFVERBRAUCH (l/100 km) (korreliert nach NEFZ)	
Innerorts (17"-/18"-Räder)	4,8/4,8
Außerorts (17"-/18"-Räder)	4,2/4,4
Gesamt (17"-/18"-Räder)	4,3/4,4
Tankvolumen (l)	50
CO₂-EMISSIONEN (g/km) (korreliert nach NEFZ)	
Gesamt (17"-/18"-Räder)	98/101
CO₂-EMISSIONEN (g/km) (WLTP)	
Gesamt (17"-/18"-Räder)	119/127

	2,5L HYBRID DYNAMIC FORCE
FAHRWERK	
Vorderradaufhängung	MacPherson Federbeine
Durchmesser vorderer Stabilisator (mm)	25,4
Hinterradaufhängung	Doppelquerlenker
Durchmesser hinterer Stabilisator (mm)	25,0
Lenkung	
Übersetzung (:1)	13,7 (13,8 mit Bereifung 235/45 R18)
Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	2,71 (2,64 mit Bereifung 235/45 R18)
Min. Wenderadius - Reifen/Karosserie (m)	5,7 (5,8 mit 235/45 R18) / 6,1 (6,2 mit 235/45 R18)
Bremsen	
Vorn (mm)	328
Hinten (mm)	281
Reifen	215/55 R17 94W 235/45 R18 94Y

	2,5L HYBRID DYNAMIC FORCE
AUSSENABMESSUNGEN (mm)	
Länge	4.885
Breite	1.840
Höhe	1.445
Radstand	2.825
Spurweite vorn (17"-/18"-Räder)	1.590/1.580
Spurweite hinten (17"-/18"-Räder)	1.615/1.605
Überhang vorn	975
Überhang hinten	1.085
Bodenfreiheit	145
INNENABMESSUNGEN (mm)	
Länge	2.030
Breite	1.535
Höhe	1.185
LADERAUM (l VDA)	
Volumen	524 (60:40 geteilte Rücksitzbank)
GEWICHT (kg)	
Leergewicht	1.595 – 1660
Zulässiges Gesamtgewicht	2.100

USB STICK & NEWSROOM

DER NEUE CAMRY HYBRID

Inhalt:

- Word- und PDF-Dateien
 - Hoch- und niedrig auflösende jpg-Bilder
-

Verwendung für redaktionelle Zwecke

Das Bildmaterial darf ausschließlich für redaktionelle Zwecke verwendet werden; es darf weder andersweitig verwendet noch an Dritte ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Brüssel, Belgien, weitergegeben werden.

Weitere Bilder auf toyota-media.de





TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA_CAMRY_DPL_2019.jpg



TOYOTA Deutschland GmbH

- Presseabteilung -
50420 Köln
www.toyota-media.de

<http://www.toyota-media.de>
Toyota Europe Blog: <http://blog.toyota.eu/>
Folgen Sie uns auf Twitter: https://twitter.com/toyota_de

