



Joep de Heer

Wereldwijde verkooptopper

Geloof het of niet; de Toyota Camry behoort tot de bestverkochte auto's ter wereld! In de Verenigde Staten is de Camry al jaren mateloos populair. Op Europese bodem zien we hem echter amper, laat staan in Nederland. Waarom zijn die verschillen zo groot? Het grootste deel van de verklaring is snel zichtbaar. Populaire auto's in Amerika zijn de Honda Accord, Honda Civic, Toyota Corolla, Ford Fusion en Nissan Altima. Al deze auto's hebben een gemeenschappelijke factor: het zijn sedans. Sedans zijn de carrossievorm waar de Amerikanen als een blok voor vallen. Wij Nederlanders hebben juist een uitgesproken voorliefde voor stations. Zijn wij nog warm te krijgen voor zo'n luxe sedan als de Toyota Camry of maakt deze auto geen schijn van kans in Nederland? Tijd voor een test!



Japans-Amerikaanse combi

Aan het uiterlijk van de auto kan het niet liggen. Hoewel smaak uiteraard een persoonlijk kwestie is kunnen we niet zeggen dat er een hele gekke auto voor onze neus staat. Hij is groot, doet solide aan en door de grote grille aan de voorzijde is de auto imposant. De langgerekte vorm doet vermoeden dat zowel de personen op de voorstoelen als de personen op de achterbank riant kunnen zitten en er nog voldoende ruimte is voor bagage in de kofferbak. Met een lengte van 4885 mm is de auto langer dan een Seat Tarraco, Ford Edge of Mercedes-Benz C-klasse Estate. Voordat je overgaat tot een aankoop dus eerst maar eens uitzoeken of dit slagschip wel op je oprit past. De achterzijde van de Camry doet door zijn grote achterlampen Amerikaans aan en persoonlijk vinden we deze kant minder geslaagd dan de voorzijde. De Camry deelt zijn platform met de Lexus ES en Toyota RAV4; een prima basis waar we eerder over te spreken waren.



Ruimte en duidelijkheid

Wat we aan de buitenzijde vermoeden, wordt bij het instappen bevestigd. Deze auto biedt veel ruimte. Op welke plek je ook gaat zitten; je zit gegarandeerd als een koning. Regeren doe je vanaf de bestuurderstoel dus dat is de plek waar we plaatsnemen. Achter het stuur kijk je uit op analoge klokken met een digitaal scherm ertussenin. Het centrale middenscherf ziet er prima uit, maar is redelijk basaal uitgerust. Grote knoppen aan de zijkanten van het scherm brengen je snel en overzichtelijk waar je wilt zijn. Daaronder zijn nog een aantal knoppen te vinden voor uiteenlopende functionaliteiten. Geen vreemd gerommel in lastige menustructuren; bij de Camry heeft vrijwel iedere toepassing nog gewoon een degelijke drukknop. Het geheel oogt druk en Japans. Daar is niets mis mee, maar het is uiteraard wel smaakgevoelig. Allerlei kleppen, bochten, materialen, kleuren en knoppen. Een bont gezelschap bij elkaar. Vergelijken we de Camry met een Volkswagen Passat of Peugeot 508 dan is duidelijk zichtbaar dat de twee concurrenten wat moderner in de spullen zitten. In deze klasse verwachten we toch minimaal een volledig digitaal scherm achter het stuur en een modern infotainmentsysteem. Apple Carplay en Android Auto schitteren bij de Camry

Toyota Camry 2.5 Hybrid Business Plus

door afwezigheid, terwijl dit functionaliteiten zijn die tegenwoordig in het A-segment al standaard worden aangeboden. Voor liefhebbers van moderne techniek en interessante gadgets kunnen we de Camry dus niet aanbevelen. Wil je veel ruimte voor vijf personen en een duidelijk knop voor iedere functionaliteit die de auto bezit, dan past de Camry juist wel helemaal bij jou.



Deinen

Zoals gezegd deelt de auto het TNGA-K platform met de RAV4 en ES. Naast dit platform bezit de Camry ook de motorisering van de RAV4. De 2,5 liter benzinemotor met zelfopladdende hybridetechniek en CVT automaat heeft een gecombineerd vermogen van 218 pk. De combinatie van 221 Nm koppel uit de benzinemotor en 202 Nm koppel uit de elektromotor laten je in 8,3 seconden vanuit stilstand de 100 kilometer per uur aantikken. Staar je echter niet blind op deze cijfers. De Toyota is in de basis geen snelheidsmonster, maar een zeer relaxte cruiser. Het vermogen kan worden aangesproken waar nodig. Maar in praktijk is het veel fijner om op je gemak mee te rijden met het verkeer en te genieten van de rust en stilte aan boord. Het geloei van de

Toyota Camry 2.5 Hybrid Business Plus

CVT behoort tot het verleden en zelfs tijdens het rijden op de snelweg blijft het zeer stil aan boord. De Camry geeft je het welverdiende comfort en de ontspanning na een lange werkdag. Tijdens het remmen wordt energie opgeslagen in de batterij, die tijdens het accelereren en rijden weer wordt ingezet. Net zo geruisloos als het rijden wordt er geschakeld tussen de elektromotor en de benzinemotor. Regelmatig betrappen we de auto erop dat deze zich puur op elektrische kracht voortbeweegt. Dat dit terug te zien is in de verbruikscijfers moge duidelijk zijn. Met een praktijkverbruik van 5,6 liter per 100 kilometer sta je opvallend weinig bij de pomp met een auto van dit formaat. Sportief wordt de Camry nooit, zelfs niet na het indrukken van de SPORT-button naast de versnellingspook. Hooguit zal de auto meer het gecombineerde vermogen van beide motoren aanspreken. Toyota kiest positie; comfort en een laag verbruik is waar de Camry voor staat.



Laagste prijs per PK

Comfort heeft zijn prijs, dat leer je doorgaans al snel tijdens een bezoekje aan de meubelboulevard. Gaat deze vlieger bij Toyota ook op? Laten we de prijzen van de

Toyota Camry 2.5 Hybrid Business Plus

concurrentie eens naast die van de Camry leggen. De Camry kost in de basisuitvoering 40.195,- euro. Voor dit geld rij je weg met de Active variant met parkeersensoren voor en achter, smart entry-systeem en 17 inch lichtmetalen velgen. De Camry wordt pas echt interessant als Business Plus uitvoering (44.095,- euro) waarbij je een maat grotere wielen krijgt, moderne veiligheidstechniek en slimme extra's zoals een elektrisch verstelbare stoel. De absolute topper is de Premium voor een bedrag van 48.845,- euro. Deze uitvoering beschikt over onder andere JBL audio, een head-up display en climate control met 3 zones en natuurlijk nog veel meer extra's. De Camry wordt in alle uitvoeringen standaard geleverd met de 2.5-liter hybride motor met 218 pk. Nemen we de Volkswagen Passat (1.5 TSI 150pk) dan zien we deze starten met een prijs van 37.995,-. Hierbij moet gezegd worden dat de Passat in de basis minder opties aan boord heeft dan de Camry. Deze moeten dus nog los worden aangeschaft bij de Passat terwijl deze bij de Camry al standaard worden meegeleverd. De Peugeot 508 Berline (1.2 PureTech 130pk) staat tot je beschikking vanaf een prijs van 37.940,- euro en de Opel Insignia (1.5 CDTI 122pk) mag voor 39.399,- euro mee worden genomen uit de showroom. De instapprijs van de Camry is dus hoger maar geeft voor dit geld direct een krachtiger motor dan al zijn concurrenten en standaard een automaat.



Waar blijven de kopers?

De Camry biedt in de basis veel auto voor een acceptabele aanschafprijs. Gecombineerd met een laag verbruik, veel ruimte en een krachtige motor zou je zeggen dat vooral wij Nederlanders zo'n Camry toch wel een goede kans geven. Eindigen we dan weer waar we begonnen? Is de sedanvorm ons grootste bezwaar? Niet als de auto uit Duitsland komt, want een BMW, Mercedes-Benz en Audi in sedanvorm zien wij niet als een probleem. Wellicht is dan toch de combinatie van een Japans en Amerikaans uiterlijk wat de auto voor de gemiddelde Nederlander minder aantrekkelijk maakt. Of komt de concurrentie voor de Camry uit eigen land? De Mazda 6 sedan biedt namelijk ook krachtige prestaties en heeft, ondanks zijn leeftijd, een aantrekkelijk uiterlijk. We kunnen er niet helemaal de vinger op leggen waarom de Camry in Nederland nog geen verkooptopper aan het worden is. Wellicht hebben wij Nederlanders een extra zetje in de rug nodig. Dus hier de oproep; ben je in de race voor een zakelijke ruime vijfzitter? Sla de Toyota dealer dan zeker niet over.

Plus

- + Zeer zuinig
- + Ruimtewonder
- + Geen lastige menustructuren

Min

- Geen modern infotainmentsysteem
- Enkel leverbaar als sedan