**PERSINFORMATIE 16 april 2019**

NIEUWE CAMRY HYBRID

INLEIDING

De nieuwe Camry Hybrid vormt een uniek aanbod door zijn krachtige, zelf opladende hybride elektrische aandrijflijn en versterkt daarmee de aanwezigheid van Toyota in het D/E-segment voor sedans. Met de nieuwe sedan wordt Toyota’s Europese aanbod van hybride elektrische auto’s uitgebreid tot acht modellen.

De huidige groeiende belangstelling voor en vraag naar hybride elektrische auto’s effent de weg voor de herintroductie van de Camry in West-Europa na een afwezigheid van vijftien jaar.

De 2.5-liter Hybrid Dynamic Force aandrijflijn van de nieuwe Camry Hybrid combineert zuinigheid, lage emissies en een stille werking met meer vermogen en levendigheid. De Camry Hybrid levert 160 kW/218 DIN-pk, heeft een CO2-uitstoot van slechts 98 g/km[[1]](#footnote-1) (WLTP: 119 g/km) en is goed voor een gecombineerd brandstofverbruik van slechts 4,3 l/100 km1.

Het nieuwe Toyota Hybrid System (THS II) omvat nieuwe Sequential Shiftmatic-technologie, die een conventionele zestrapsautomaat nabootst, waardoor de bestuurder met de hendel op de console kan ‘schakelen’ voor een opwindendere rijervaring.

De compleet nieuwe Camry is de achtste generatie van een model dat sinds de start van de verkoop in 1982 ontelbare prijzen en onderscheidingen heeft gewonnen. De auto wordt wereldwijd in meer dan honderd landen verkocht en in totaal zijn tot nu toe meer dan 19 miljoen stuks over de toonbank gegaan.

Met meer dan 700.000 verkochte auto’s per jaar blijft de Camry ’s werelds best verkopende sedan in het D/E-segment.

De nieuwste generatie Camry komt voort uit de Toyota New Global Architecture (TNGA), de technische en ontwerpfilosofie van Toyota. TNGA combineert op rijplezier gerichte eigenschappen voor liefhebbers en een aantrekkelijke vormgeving met een uitstekende bouwkwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid.

Een van de grootste voordelen van de toepassing van het nieuwe GA-K-platform is dat Toyota hierdoor de kans kreeg om elk aspect van het ontwerp, de ‘packaging’ en de techniek van de middelgrote sedan volledig te herzien.

Dat heeft ertoe geleid dat de Camry in slechts één generatie op ongekende wijze is veranderd: wat betreft styling, Human Machine Interface, cockpitontwerp, aandrijflijnen, rijgedrag, wegligging en veiligheid zijn vrijwel geen oude componenten behouden.

Vanaf het begin was de ontwikkeling van de nieuwe Camry op twee hoofdpijlers gebaseerd: prestaties (rijdynamiek, trillingen en geluiden, kwaliteit, duurzaamheid en betrouwbaarheid, en packaging) en intelligentie (hightechspecificaties, comfort en veiligheid).

Het brede, lage en gestroomlijnde ontwerp van de nieuwe Camry Hybrid kenmerkt zich door een zelfverzekerde, opvallende styling die een doorontwikkeling is van Toyota’s ontwerpfilosofieën *Under Priority* en *Keen Look*.

Door de verlaagde vloer- en stoelhoogte in het interieur bevinden de heupen van de bestuurder zich dicht bij het zwaartepunt van de Camry, terwijl het interieurontwerp een ideale mix van stijl, comfort en vakmanschap vormt.

De sensuele rondingen van het dashboard zorgen voor een ergonomisch ideale, op de bestuurder gerichte cockpit. De voorstoelen bieden een uitstekend comfort en ondersteuning en de zitplaatsen achterin zijn naar keuze leverbaar als in twee ongelijke delen (60/40) neerklapbare achterbank of als ongelijke (40/20/40) elektrisch verstelbare stoelen.

Alle schakelaars zijn ontworpen om optimale functionaliteit, uitstraling en gevoeligheid te bieden. De Human Machine Interface (HMI) in de nieuwe Camry bestaat uit drie goed afleesbare displays voor het ordenen van informatie: een duidelijk zichtbaar, 10-inch Head-up Display (HUD) in kleur, een tussen de tellers geplaatst 7-inch Multi-information Display en een 8-inch display in de middenconsole waarin Toyota’s Touch® 2 with Go-multimediasysteem is opgenomen.

De nieuwe Camry bezit nog steeds alle kernwaarden die het model zo populair hebben gemaakt – de hoogste niveaus van kwaliteit, duurzaamheid, betrouwbaarheid, stilte en rijcomfort in zijn segment – en biedt de bestuurder daarnaast een opvallend nieuw exterieur- en interieurdesign, innovatieve technologische en veiligheidsvoorzieningen en nieuwe niveaus van rijplezier.

**VOORWOORD DOOR MASATO KATSUMATA, HOOFDINGENIEUR VAN DE NIEUWE CAMRY**

De Camry is wereldwijd een heel belangrijk model voor Toyota. Sinds de eerste generatie in 1982 op de markt kwam, zijn er meer dan 19 miljoen Camry’s verkocht.

Naast de hoge kwaliteit, duurzaamheid en betrouwbaarheid van Toyota kon de Camry altijd overtuigen door zijn lage brandstofverbruik en goede rijdynamiek. Het was bovendien de stilste en comfortabelste auto in zijn klasse.

Maar de markt is voortdurend in ontwikkeling en als we de wereldwijde aantrekkingskracht van de Camry willen behouden, kunnen we niet op onze lauweren rusten. We moeten onszelf blijven uitdagen en een aantrekkelijke auto voor de toekomst bouwen. Anders dan de modelwijzigingen tot nu toe is deze achtste generatie Camry daarom volledig opnieuw ontwikkeld.

Het ontwikkelingsconcept is ‘Unprecedented Change’, waarbij prestaties en intelligentie zijn geoptimaliseerd om een sedan te leveren die mensen een hoger niveau van aantrekkelijkheid en welzijn biedt.

Prestaties verwijst naar de fundamentele eigenschappen van de auto, zoals rijdynamiek, ruimte en brandstofverbruik. Intelligentie verwijst naar de innovaties en vindingrijkheid waardoor je de auto gemakkelijk en naar tevredenheid kunt gebruiken.

De ontwikkeling van de nieuwe Camry is mogelijk gemaakt door de TNGA-filosofie (Toyota New Global Architecture). Die is erop gericht om steeds betere auto’s te maken en daarbij Toyota’s sterke punten – kaizen (voortdurende verbetering) en innovatie – te benutten.

Het nieuwe TNGA-platform heeft tot een nieuwe dimensie van ontwerpvrijheid geleid, zoals een lange wielbasis en een breed postuur voor een stijlvol en sportief ogende carrosserie. Verder zijn ook de vloer en heuppunten verlaagd, waardoor het mogelijk was om een opvallend, emotioneel silhouet te creëren en een optimale rijpositie te bereiken.

De nieuwe 2.5-liter Hybrid Dynamic Force-aandrijflijn heeft een zeer laag brandstofverbruik en een indrukwekkende rijdynamiek, die de bedoelingen van de bestuurder volgt.

Met behulp van TNGA stellen we een nieuwe norm voor onze auto’s. Zodra u de nieuwe Camry ziet, voelt en erin rijdt, weet ik zeker dat u zult begrijpen hoe groot het verschil is. En waarom ik ervan overtuigd ben dat het voor een tevreden glimlach zal zorgen bij alle toekomstige Camry-bezitters.

**ONTWERP**

* **Nieuw GA-K-platform maakt meer ontwerpvrijheid en een efficiënte packaging mogelijk**
* **Stijlvol exterieurontwerp zonder concessies aan de ruimte in het interieur**
* **Toepassing van nieuwe ontwerptaal ‘Catamaran Under Priority’ aan de voorkant Ergonomisch verbeterde voor- en achterstoelen**

**Packaging**

Het nieuwe GA-K-platform heeft een breed, laag en gestroomlijnd ontwerp mogelijk gemaakt. De opvallend lage daklijn en motorkap gaan samen met een korte overhang aan de voorkant, waardoor elk wiel zo dicht mogelijk bij de hoeken van de auto geplaatst kon worden. Dat geeft de nieuwe Camry Hybrid een breed, doelgericht postuur.

Zowel de vloerhoogte van het interieur als de heuppunten van de voor- en achterstoelen zijn zo laag mogelijk gehouden om het zwaartepunt van de nieuwe Camry te verlagen. En binnen de lange wielbasis zijn de heuppunten van de voor- en achterstoelen zodanig geplaatst dat de rijpositie en ruimte voorin optimaal zijn, zonder dat dit ten koste gaat van de zitplaatsen achterin.

**Exterieurontwerp**

De vormgeving van de nieuwe Camry Hybrid oogt gedurfd en opvallend, met sportieve accenten en vouwen die moeiteloos samensmelten in het plaatwerk. Deze gestroomlijnde, sensuele vorm drukt zelfvertrouwen en verfijning uit.

De voorkant is een doorontwikkeling van de *Under Priority*- en *Keen Look*-ontwerptaal van het bedrijf: *Catamaran Under Priority*.

De platte, brede en diepe bovenste grille accentueert het Toyota-embleem en omvat dunne koplampunits aan de uiteinden. De units zijn voorzien van LED-lampen en zeer markante dagrijverlichting.

De grote, trapeziumvormige onderste grille neemt bijna de volle breedte van het bumpergedeelte in beslag. Alleen de bumperhoeken blijven over, waardoor de grille wordt ingeklemd op een manier die aan de dubbele romp van een catamaran doet denken en de spoorbreedte en het brede, doelgerichte postuur van de nieuwe Camry worden benadrukt.

De horizontale onderkant van de bumperhoeken loopt door vanuit de dorpels en bakent de sportieve voorspoiler af, waardoor de lage wegligging van de auto verder wordt geaccentueerd.

De onderste grille zelf heeft horizontale spijlen die zorgvuldig ontworpen zijn om de visuele kracht van het *Catamaran Under Priority*-ontwerp te versterken en zowel agressie als prestige aan de brede, lage vormgeving van de voorkant toe te voegen.

In profiel geven de lage motorkap en daklijn in combinatie met de lage taillelijn de indruk van een cabine die naar beneden wordt getrokken in de carrosserie, waardoor het zwaartepunt van de nieuwe Camry optisch gezien nog meer wordt verlaagd.

De krachtige taillelijn werkt samen met de opvallende dorpels en stijgende diagonaal, die vanuit het midden van het voorwiel doorloopt naar de bovenkant van de achterwielkast. Dit zorgt voor een sterke dynamische as door de carrosserie en plaatst de banden stevig op de grond.

De verbrede wielkasten benutten de beschikbare breedte van de auto optimaal, waardoor de stabiele, sportieve wegligging van de nieuwe Camry verder wordt benadrukt.

De cabine combineert een verlengde daklijn om comfort voor de inzittenden te bieden met compacte zijvensters die binnen de wielbasis passen, wat een bijzonder stijlvol, sportief uiterlijk oplevert.

De achterste helft van de cabine loopt taps naar binnen toe en zit weggestopt tussen de brede, uitstekende schouders van de achterwielkasten. Onderaan wordt het brede, sportieve postuur van de nieuwe Camry verder geaccentueerd door ‘aero’ hoeken die vanaf de volledig uit LED’s bestaande achterlichtunits de hele bumper omvatten.

Het samenspel van scherpe, geaccentueerde lijnen, strakke, massieve platen en weelderig gevormde oppervlakken geeft de nieuwe Camry in alle opzichten een bijzonder verfijnde en toch sensuele sportiviteit die bij een eersteklas sedan past.

De nieuwe Camry Hybrid is naar keuze leverbaar met 17-inch of 18-inch lichtmetalen velgen en in acht carrosseriekleuren.

**Interieurontwerp**

Het interieur van de nieuwe Camry Hybrid is ontworpen om een weloverwegen mix van functionaliteit, stijl en vakmanschap te bieden.

De sensuele rondingen van het dashboard zorgen voor een ergonomisch ideale, op de bestuurder gerichte cockpit en ruime, comfortabele zitplaatsen voor de passagiers. De feilloos geplaatste onderdelen, de zorgvuldig ontworpen stoffen en de consequent gebruikte materialen zorgen samen voor een bijzonder hoogwaardig en prestigieus interieur.

De dikte van het dashboard is verminderd. Mede dankzij de lage hoogte van de motorkap, het schutbord en de taillelijn, de slanke A-stijl en de montage van de buitenspiegels op de portieren hebben bestuurders hierdoor een uitstekend zicht naar voren en een superieur zicht rondom.

Dit brede gezichtsveld is verder vergroot door de toepassing van een nieuw wissysteem voor de voorruit, dat in de stand ‘Lo’ automatisch een groter deel rond de A-stijlen wist voor een nog beter zicht.

Het met leder beklede stuurwiel is voorzien van schakelaars voor de bediening van het Multi-information Display en de rijhulpsystemen. De diepte en hoek zijn uitvoerig verstelbaar, terwijl bovendien elektrische bediening met geheugenfunctie beschikbaar is.

Het audiosysteem, het aircobedieningspaneel en het 8-inch scherm van het infotainmentsysteem zijn volledig geïntegreerd in het effen, pianozwarte oppervlak van de brede, hoge middenconsole, zonder openingen tussen de bedieningselementen.

De Human Machine Interface (HMI) in de nieuwe Camry, die volledig wordt beschreven in het hoofdstuk Technologie en Innovatie, is uniek voor dit segment en bestaat uit drie goed afleesbare displays voor het ordenen van informatie: een duidelijk zichtbaar, 10-inch Head-up Display (HUD) in kleur, een tussen de tellers geplaatst 7-inch Multi-information Display en een 8-inch display in de middenconsole waarin de nieuwste versie van Toyota’s Touch 2 with Go-multimediasysteem is opgenomen.

Het ontwerp van de schakelaars is gericht op superieure functionaliteit, uitstraling en gevoeligheid. Alle bedieningselementen, waaronder de hoogwaardige satijnmetallic schakelaars, zijn zorgvuldig gevormd en bieden een optimale ergonomie. De naadloze structuur- en afwerkingskwaliteit van het hele instrumentenpaneel is typerend voor de hoge mate van precisie in het interieur van de Camry Hybrid.

Het ruime interieur is afgewerkt met een hoogwaardige, zacht aanvoelende stoffering, soepel leder, elegante houtnerfachtige profielen of nieuw ontwikkelde, glanzende satijnchromen sierlijsten. Er is een nieuwe Tiger Eye-sierlijst verkrijgbaar. Deze geeft een gevoel van diepte en glans dat net als bij het mineraal tijgeroog verandert naar gelang de gezichtshoek.

De hoogwaardige indirecte binnenverlichting verlicht de voetruimte van de bestuurder en voorpassagier, het interieur van het handschoenenkastje en de opbergruimte in de console vóór de versnellingshendel, waar zich ook de 12-volt aansluiting en USB-poort bevinden.

Het interieur van de nieuwe Camry is leverbaar in twee kleurstellingen: Beige (leder), dat een donkergrijs tapijt en donkergrijze bovenkant van het dashboard met twee beigetinten combineert, en Black (stof of leder), dat de nieuwe satijnchromen accenten van het interieur doet uitkomen.

**Zitplaatsen en bagageruimte**

Als antwoord op het superieure rijgedrag dankzij het nieuwe GA-K-platform zijn de voorstoelen ontworpen om een betere rug- en zijondersteuning te combineren met minder vermoeidheid.

De rugleuning heeft een breed schoudergedeelte en een omhullende vorm met uitstekende zijondersteuning, die aan de stoel van een sportwagen doet denken.

De zitting biedt maximale ondersteuning door de toepassing van een dikker urethaankussen onder het zitbeen, een dun urethaankussen achter het bekken en de voorwaartse beweging van de steunstang aan de achterkant, die de ondersteuningsdruk vergroot.

Om een comfortabelere rijhouding te bieden die de onderrug en spieren minder belast en dus minder vermoeiend is, zijn de zittingveren naar achteren verplaatst. Doordat de onderkant van de zittingveren en de achterrand van het zitkussen stijver zijn, wordt bovendien voorkomen dat de houding van de bestuurder of passagiers verandert.

De 260 mm verschuifbare voorstoel garandeert iedere bestuurder een optimale zithouding, terwijl zowel de bestuurder als de voorpassagier over een elektrische verstelmogelijkheid en stoelverwarming beschikken.

De zitplaatsen achterin, die hetzelfde ontwerp als de voorstoelen hebben, zijn verkrijgbaar in twee varianten: als in twee ongelijke delen (60/40) neerklapbare achterbank en als ongelijke (40/20/40) elektrisch verstelbare stoelen met brede hoofdsteunen. De grote oppervlakte van de middenarmsteun achterin biedt extra comfort.

De variant met elektrisch verstelbare stoelen is verkrijgbaar met een capacitief aanraakbedieningspaneel in de voorkant van de middenarmsteun, waarmee de airconditioning, het audiosysteem en de stoelverstelling vanaf de achterbank bediend kunnen worden.

Tot slot zorgt een nieuwe achterwielophanging met double wishbone-systeem ervoor dat de schokdempers minder ver in de laadruimte van de nieuwe Camry Hybrid doordringen. De bagageruimte bedraagt daardoor 500 liter in het geval van elektrisch verstelbare achterstoelen en 524 liter bij een in twee ongelijke delen neerklapbare achterbank.

TECHNOLOGIE EN INNOVATIE

* Nieuwe HMI met 10-inch Head-up Display in kleur, 7-inch Multi-information Display en 8-inch display in de middenconsole
* Drie-zone airconditioning met nanoeTM technologie
* JBL Premium Sound System met negen luidsprekers

Human Machine Interface (HMI) met drie onderling gekoppelde displays

De toonaangevende Human Machine Interface (HMI) in de nieuwe Camry bestaat uit een tussen de tellers geplaatst 7-inch Multi-information Display, een 10-inch Head-Up Display (HUD) in kleur en een 8-inch display in de middenconsole waarin het Toyota Touch® 2-multimediasysteem is opgenomen.

De HMI heeft een nieuwe, uitgebreide functie voor multimediakoppeling. Aan het vorige display dat feedback op de multimediakoppeling en audioschakelaarbediening geeft, zijn displays voor het voeren van een telefoongesprek en stemherkenning toegevoegd.

Deze uitgebreide koppelingsfunctie maakt het mogelijk om een grote hoeveelheid informatie in het Multi-information Display weer te geven, zoals mobiele oproepinformatie en titels van audionummers, terwijl zo min mogelijk oogbeweging van de bestuurder nodig is om de bediening te bevestigen.

**Tussen de tellers geplaatst 7-inch Multi-information Display**

Tussen de duidelijk zichtbare Optitron-toerenteller en -snelheidsmeter in het instrumentenpaneel voor de bestuurder is een 7-inch TFT Multi-information Display geïntegreerd, dat in meer dan twintig talen beschikbaar is.

Het nieuwe 7-inch display maakt gebruik van perspectiefbeelden om diepte te creëren, zodat het systeem werkelijke verkeers- en voertuigsituaties op een intuïtieve en begrijpelijke manier kan weergeven.

Het is mogelijk om het weergavegebied te delen, de schermgrootte te veranderen en op tabbladweergave over te schakelen om de informatie beter leesbaar te maken. Met een schakelaar op het stuurwiel kan de bestuurder van het actueel weergegeven tabblad naar verschillende categorieën bladeren, zoals brandstofefficiëntie, rijhulp en navigatie, audio-informatie, voertuiginformatie en instellingen.

**10-Inch Head-up Display**

De nieuwe Camry Hybrid kan uitgerust worden met een 10-inch Head-Up Display (HUD), dat allerlei rijhulpinformatie op de onderkant van het glas van de voorruit kan projecteren.

Het HUD geeft alleen relevante informatie weer, waardoor de bestuurder minder wordt afgeleid en zijn handen aan het stuur en zijn ogen op de weg kan houden.

De HUD-projectie is verdeeld in vier zones: een Normal-weergavezone in het midden met daarnaast een Multi-display zone, een bovenste weergavezone voor Interrupt-berichten en een onderste weergavezone voor Interrupt-berichten.

De Normal-weergavezone toont basisgegevens van de auto, zoals de snelheid en stand van de versnellingshendel. In de Multi-display zone kan zeer uiteenlopende informatie getoond worden, zoals stapsgewijze navigatie, een kompas en de status van het cruisecontrol- en Lane Departure Alert-systeem.

De onderste weergavezone voor Interrupt-berichten informeert de bestuurder over inkomende telefoongesprekken, meldingen van het audiosysteem en waarschuwingen in verband met de buitentemperatuur, terwijl de bovenste zone voor Interrupt-berichten waarschuwingsberichten van het Toyota Safety Sense-systeem laat zien.

8-inch display in de middenconsole met Toyota Touch® 2 with Go

Het 8-inch touchscreen-kleurendisplay in de middenconsole van de nieuwe Camry omvat het Toyota Touch® 2-multimediasysteem. Het heeft een WVGA-kleurenscherm, biedt MirrorLink-compatibiliteit met mobiele telefoons en is eenvoudig te bedienen door te schuiven.

Toyota Touch® 2 is in meer dan 20 talen beschikbaar en omvat radio, Bluetooth-connectiviteit voor mobiele telefoons met een functie om sms’jes op het scherm te verzenden/ontvangen en foto’s van contactpersonen weer te geven, een functie voor het streamen van muziek en een USB-poort voor het aansluiten van draagbare muziekspelers met weergavemogelijkheid van iPod-albumcovers. Een achteruitrijcamera behoort tot de standaarduitrusting.

Het multimediasysteem kan opgewaardeerd worden naar Toyota Touch® 2 with Go. Dit full map-navigatiesysteem wordt geleverd met 3D-stadsmodellen, afbeeldingen van oriëntatiepunten, verkeersvisualisatie, een functie voor SOS-/noodoproepen, een functie om tekst-naar-spraakberichten voor te lezen en toegang tot het online klantenportaal van Toyota.

Afhankelijk van de Bluetooth-compatibiliteit van mobiele telefoons geeft het systeem e-mailberichten en agenda’s weer.

Toyota Touch® 2 with Go ondersteunt Wi-Fi-connectiviteit, waardoor gebruikers hun smartphone als Wi-Fi-hotspot kunnen instellen om verbinding te maken met de online functies van het systeem.

Verder biedt het systeem toegang tot online content en apps, zoals brandstofprijzen, weersverwachtingen en informatie over parkeerplaatsen.

De geavanceerde stemherkenningsfunctie biedt keuze uit 17 talen en is ontworpen voor de eenvoudigst mogelijk bediening tijdens het rijden. Met één stemcommando kan de bestuurder een volledige bestemming opgeven, een telefoongesprek voeren of een bepaald nummer op een verbonden iPod kiezen. De functie is beperkt tot deze drie kerntaken.

Toyota Touch® 2 with Go omvat drie jaar gratis kaartupdates en kan eenvoudig bijgewerkt worden met de nieuwste functies, kaarten en apps op het moment dat deze beschikbaar zijn.

**Drie-zone airconditioning met nanoeTM technologie**

De nieuwe Camry Hybrid kan uitgerust worden met een drie-zone aircosysteem, dat de onafhankelijke temperatuurregeling voor bestuurder, voorpassagier en achterpassagiers biedt die bij een prestigieuze sedan past.

In het aircosysteem is nanoeTM technologie toegepast. Deze luchtzuiveringstechnologie werkt automatisch wanneer de ventilatie wordt ingeschakeld. Via de ventilatieopening aan de bestuurderskant van het dashboard worden 5 tot 20 nm grote nanoeTM deeltjes (negatief geladen ionen in watermoleculen) het interieur in geblazen.

Het vochtgehalte van nanoeTM is ongeveer 1000 keer zo hoog als dat van conventionele ionen en de deeltjes hebben lichtzure eigenschappen. nanoeTM deeltjes hebben daardoor een mild hydraterend effect op de huid en het haar, terwijl ze voor een frisse en verkwikkende lucht in het interieur zorgen.

**JBL-audiosysteem met negen luidsprekers**

Het standaard in de nieuwe Camry aanwezige audiosysteem met zes luidsprekers kan opgewaardeerd worden naar een JBL Premium Sound System met negen luidsprekers, dat speciaal ontworpen is voor installatie in de nieuwe sedan van Toyota.

Het hart van het systeem wordt gevormd door een 8-kanaals Klasse D-versterker van JBL, die een groot uitgangsvermogen met een verlaagd energieverbruik combineert. De versterker drijft negen uiterste efficiënte JBL-luidsprekers aan, waaronder in de A-stijlen geïntegreerde hoornvormige tweeters van 25 mm en een nieuwe subwoofer van 265 mm onder de vloer van de laadruimte.

Het systeem maakt gebruik van Clari-Fi-technologie, die in realtime de frequenties aanvult die verloren zijn gegaan in gecomprimeerde audiobestanden (zoals MP3- of streaming audio-bestanden), waardoor de geluidskwaliteit en stereomix van de originele opname zo dicht mogelijk worden benaderd.

**Draadloos opladen van mobiele telefoons**

Dankzij een draadloos oplaadsysteem kunnen de inzittenden van de auto eenvoudig hun mobiele telefoons opladen door ze op een speciaal plateau voor de versnellingshendel te leggen.

De technologie achter dit systeem laadt alle apparaten op die compatibel zijn met de Qi-standaard voor draadloos opladen van het Wireless Power Consortium (WPC).

**NIEUWE 2.5-LITER HYBRID DYNAMIC FORCE-AANDRIJFLIJN**

* **CO2-uitstoot van slechts 98 g/km, brandstofverbruik van slechts 4,3 l/100 km en tot 50% rijden zonder emissies tijdens het dagelijkse woon-werkverkeer**
* **Nieuwe 2.5-liter Dynamic Force-motor met ongeëvenaard thermisch rendement van maximaal 41%**
* **Verbeterd Toyota Hybrid System met nieuw ontwikkelde NiMH-batterij**
* **Nieuwe snel schakelende Sequential Shiftmatic-zestrapsautomaat voor temperamentvolle prestaties en rijplezier**

De 2.5-liter Hybrid Dynamic Force-aandrijflijn van de nieuwe Camry Hybrid biedt alles wat klanten intussen van een zelfopladende hybride aandrijflijn van Toyota verwachten: stille, intuïtieve, direct reagerende en zelfvoorzienende EV-technologie zonder stekker. Deze aandrijflijn zorgt voor lage eigendomskosten, een hoge brandstofbesparing en een lage CO2-uitstoot en maakt het mogelijk om tijdens het dagelijkse woon-werkverkeer tot 50% emissievrij te rijden.

De nieuwe volledig hybride aandrijflijn combineert een groter vermogen (160 kW/218 DIN-pk) en meer levendigheid met lage emissies en een uitstekende brandstofefficiëntie. De Camry Hybrid accelereert van 0 tot 100 km/h in 8,3 seconden en haalt een topsnelheid van 180 km/h. Daarbij hoort een CO2-uitstoot van slechts 98 g/km en een gecombineerd brandstofverbruik van slechts 4,3 l/100 km.

**Nieuwe 2.5-liter Hybrid Dynamic Force-motor**

De nieuwe Dynamic Force-viercilindermotor met een inhoud van 2487 cc combineert een hoog vermogen met een vlotte, zeer verfijnde werking. De maximale vermogensafgifte is 131 kW bij 5700 tpm, terwijl het maximumkoppel 221 Nm bedraagt in het bereik van 3600 tot 5200 tpm.

De lange slag (103,4 mm) en hoge compressieverhouding (14:1) van de motor leiden tot een hoge brandstofefficiëntie en een ongeëvenaard thermisch rendement van maximaal 41%.

De motor omvat enkele van Toyota’s meest geavanceerde technologieën, waaronder D-4S (direct ingespoten viertaktbenzinemotor, superieure versie), Dual VVT-i met VVT-iE (intelligent systeem voor variabele kleppentiming door elektromotor) en met laser-cladding behandelde klepzittingen voor een hoger vermogen, meer zuinigheid en lagere emissieniveaus.

De inlaatpoorten hebben een scherpere klephoek en met laser-cladding behandelde klepzittingen aan de inlaatzijde om de efficiëntie te vergroten, wat tot een hoge tuimelverhouding en een hoog inlaatvolume leidt. Dit zorgt voor een stabielere verbranding, die bijdraagt tot een hoger vermogen en meer zuinigheid.

D-4S omvat nieuwe directe meergatsverstuivers (zes gaten) om verbeteringen qua vermogen en brandstofbesparing te combineren met lagere emissies. Het systeem gebruikt zowel directe brandstofinspuiting (DI) als Port Fuel Injection (PFI). Naar gelang de rijomstandigheden wordt de juiste inspuitmethode toegepast om de vermogensafgifte, de brandstofbesparing en de milieuvriendelijkheid te maximaliseren.

Verder zijn Dual VVT-i met VVT-iE aan de inlaatzijde en VVT-i aan de uitlaatzijde toegepast. VVT-iE (intelligent systeem voor variabele kleppentiming door elektromotor) gebruikt een elektromotor in plaats van oliedruk om de variabele kleppentiming te regelen. Zelfs bij lage toerentallen of lage temperaturen zijn daardoor een hoge brandstofefficiëntie en lage emissies mogelijk. De brandstofefficiëntie en het vermogen worden verder verbeterd door een grotere variabiliteit van de inlaat- en uitlaatkleppentiming.

Een systeem voor de recirculatie van gekoelde uitlaatgassen (EGR) combineert EGR-gaskoeling in de cilinderkop met een zeer efficiënte EGR-koeler om de brandstofefficiëntie te verbeteren. De verbeterde EGR-koeling maakt het mogelijk om EGR-gassen bij hoge belasting en hoge toerentallen in de motor in te brengen, waardoor de brandstofefficiëntie verder verbetert.

De Camry Hybrid gebruikt een elektrisch geregelde oliepomp met variabel debiet. Deze pomp vermindert de wrijving door de oliedruk en het olievolume aan te passen aan de olietemperatuur en het toerental van de motor. Omdat de zuigers niet met olie gekoeld hoeven te worden wanneer de motor koud is, stopt het systeem daarmee en past het de oliedruk aan, waardoor de motor sneller en met lagere emissies kan opwarmen.

Tot slot maakt het variabele koelsysteem gebruik van een elektrische waterpomp, een elektronisch geregelde thermostaat en een Flow-Shutting Valve (FSV). De hoeveelheid koelmiddel die naar de motor, de radiateur en de interieurverwarming stroomt, wordt op elektronische wijze optimaal geregeld om zowel de motor als het interieur sneller op te warmen. De temperatuur van de thermostaat bij geopende klep wordt verder verlaagd bij hoge belasting en hoge toerentallen om pingelen te voorkomen en meer vermogen te leveren.

**Verbeterd hybride systeem**

Het verbeterde Toyota Hybrid System (THS II) is ontworpen om een verfijnde mix van dynamische prestaties en brandstofefficiëntie te leveren. Door verbeteringen in de omzettingsefficiëntie van de Power Control Unit (PCU) en de transmissie-efficiëntie van de transaxle en motor zijn de energieverliezen van het systeem met ongeveer 20% verminderd.

Het hybride systeem wordt gekenmerkt door een kleinere, lichtere transaxle. Een nieuwe, dubbele asstructuur die op de motor en generator is afgestemd, zorgt daarbij voor een verliesarme tandwielgroep met een kleinere totale breedte. Deze parallelle asstructuur verhoogt de rotatiesnelheid van de motor en maakt de motor tegelijkertijd kleiner van omvang.

De overbrengingsverhouding is geoptimaliseerd om een maximale brandstofefficiëntie en dynamische prestaties te bevorderen. In combinatie met het gepolijste oppervlak van de wieltanden onderdrukt de nieuwe tandwielstructuur de resonantie- en bedrijfsgeluiden nog verder, waardoor het hybride aandrijfsysteem stiller werkt dan ooit.

In de PCU zorgen een verminderd verlies van het Power Stack-element en een verbeterd rendement van het koelsysteem voor een verlaging van de energieverliezen met ongeveer 10%. De integratie van microcontrollers en het gebruik van een nieuwe Power Stack-structuur heeft geleid tot een compactere, lichtere PCU. Deze kan direct boven de transaxle geïnstalleerd worden, waardoor de motorkap minder hoog is geworden.

Het ontwerp van het uitvoerfilter van de DC/DC-omvormer is verbeterd, wat een verdere ruimtebesparing en geluidsreductie mogelijk maakt. De uitgangsspanning van de DC/DC-omvormer heeft een hogere ondergrens gekregen en de besturingsuitgang is verbeterd, waardoor de auto een lager stroomverbruik heeft. En de optimale besturing van de AC-omvormer leidt tot een nog hogere systeemefficiëntie.

Een nieuw ontwikkelde NiMH-batterij is toegepast om hogere prestaties met een kleinere, lichtere verpakking te combineren. De batterij kon hierdoor van de bagageruimte naar een plek onder de achterstoelen verhuizen, wat niet alleen extra bagageruimte oplevert, maar ook het zwaartepunt van de auto verlaagt en de rijstabiliteit verbetert.

Via een Drive Mode Select-schakelaar kan de bestuurder kiezen tussen ECO, NORMAL en SPORT als rijmodus. Deze modi zijn alle drie te gebruiken wanneer de auto in de apart inschakelbare EV-modus werkt.

Het verbeterde zelfopladende hybride systeem omvat daarnaast ook nieuwe Sequential Shiftmatic-technologie, die een snel schakelende zestrapsautomaat nabootst, waardoor de bestuurder met de hendel op de console kan ‘schakelen’ voor een dynamischere, opwindendere rijervaring.

Tot slot stelt een nieuwe AGC-functie (Auto Glide Control) de nieuwe Camry Hybrid in staat om langzamer vaart te minderen dan normaal, zoals wanneer het gaspedaal wordt losgelaten en de auto zonder aandrijving naar een verkeerslicht rolt. Dankzij AGC is het minder gauw nodig om opnieuw gas te geven, wat bijdraagt aan een lager brandstofverbruik.

Op neerwaartse hellingen en bij gebruik van het rempedaal wordt de AGC-functie automatisch uitgeschakeld en op het Multi-information Display in het instrumentenpaneel gaat een AGC-lampje branden om de bestuurder te laten weten dat er minder vertragingskoppel dan normaal wordt toegepast.

**RIJDYNAMIEK**

* **Nieuwe carrosserie biedt 30% meer torsiestijfheid**
* **Vierpuntsmotorophanging vermindert trillingen en verhoogt de stijfheid en stabiliteit**
* **Nieuwe ophanging zorgt voor betere wegligging en eersteklas rijcomfort**

**Zeer stijve carrosserie**

De gloednieuwe carrosserie op basis van het GA-K-platform is de sleutel tot de verbeterde dynamische eigenschappen en het superieure rijcomfort van de nieuwe Camry Hybrid.

De lichte, zeer stijve constructie zorgt voor een superieure torsiestijfheid. En op belangrijke verbindingspunten in de carrosserie zijn speciale lijmen toegepast om de verbindingen zo stijf mogelijk te maken.

Er is een nieuw proces gebruikt om de buitenste versterkingen van de langsdraagbalken veilig te verbinden op de punten tussen de A-stijl en rail, A-stijl en rocker, B-stijl en rail, B-stijl en rocker, en de rear rail joint en rocker rear end construction, waardoor een ringvormig chassis ontstaat.

Voor de front suspension tower brace en cowl body is een constructie met gesloten kruisprofielen toegepast om de stijfheid van de chassisverbindingen te vergroten. De voorkant van de auto heeft bovendien een radiator support V brace, draadklemmen, een suspension tower brace, een grotere apron suspension tower en apron upper member rigidity.

In het interieur is de hoogte van de middentunnel verbeterd en is de voorstoelrail direct aan de carrosserie bevestigd. De toepassing van een doorlopende flens langs de dwarsbalken van de stoelen en een diepgetrokken achterschild voor de voorstoelen maximaliseert de stijfheid van de carrosserie. De stijfheid van de dak- en balkverbindingen is ook verbeterd door het gebruik van puntlassen.

Aan de achterkant heeft het chassis een ringvormige constructie gekregen. Door de installatiepunten van de draagbalken van de achterwielophanging te versterken, een dwarsbalk onder de vloer toe te voegen en de verbindingen van de achterste dwarsbalk te verstevigen, is de dwarsstabiliteit van de achterwielophanging toegenomen.

**Motorophanging**

Er is een nieuwe vierpuntsmotorophanging ontworpen om niet alleen de trillingen van de motor drastisch te verminderen, maar ook de stijfheid en rijstabiliteit van de Camry Hybrid verder te verbeteren.

De voor- en achterophanging zijn aan een trillingsdempend hulpchassis bevestigd, terwijl de linker- en rechterophanging op langsdraagbalken zijn geïnstalleerd. Dit ontwerp omsluit de motor en transmissie op doeltreffende wijze, zodat bij het starten van de motor minder trillingen ontstaan.

Het gebruik van langsdraagbalken voor de linker- en rechtermotorophanging vergroot de laterale stijfheid, wat de rijstabiliteit ten goede komt.

**Nieuwe voor- en achterwielophanging**

De ophanging van de Camry Hybrid bestaat uit MacPherson-veerpoten aan de voorkant en een nieuw double wishbone-systeem aan de achterkant. De systemen zijn ontwikkeld om de bestuurder zelfvertrouwen te geven door meer stabiliteit en strakkere bochten mogelijk te maken en bieden bovendien een uitstekend rijcomfort, waarmee de Camry Hybrid andere auto’s in zijn klasse ver overtreft.

De voor- en achterwielophanging maken gebruik van nieuw ontwikkelde schokdempers met saturatiekleppen die afgesteld zijn om de ideale balans te bieden tussen optimale dempingskracht – voor stabiliteit en dynamisch rijgedrag – en voorbeeldig rijcomfort.

De voorwielophanging heeft grote naspoorhoeken met korte schroefveren en een laag geplaatste bovensteun. Daardoor ontstaat een compact systeem dat een minder hoge motorkap mogelijk maakt. Een groter naspoor verbetert niet alleen de rechtuitstabiliteit maar ook de stuurrespons. En de toepassing van een coaxiaal met de fuseepenas gemonteerde veerpootlager zorgt voor een comfortabeler stuurgevoel.

De grote afstand tussen de stabilisatorbussen links en rechts vergroot de rolstijfheid en stuurrespons en zorgt ook voor een betere rechtuitstabiliteit. De eigenschappen van de inveeraanslag zijn ook verbeterd om een ongeëvenaarde voertuigstabiliteit in bochten te bieden en schokken tijdens het rijden over ruwe oppervlakken, zoals verkeersdrempels, te verminderen.

De draagarmen, bussen en schokdempers van het double wishbone-systeem aan de achterkant van de auto zijn zodanig geplaatst dat trillingen door ruwe wegoppervlakken zo veel mogelijk worden verminderd, waarbij de schokdempers naar voren zijn verplaatst om de bagageruimte te vergroten. Op alle draagarmverbindingen zijn bussen aangebracht om hoogfrequente trillingen te verminderen, zodat de auto beter scoort ten aanzien van trillingen en geluiden.

De overlangse wieldraagarm is hoger geplaatst, zodat de as van het draaiende wiel naar achteren kantelt wanneer de auto over oneffen wegoppervlakken rijdt, en heeft een zachtere lagerbus gekregen om schokken te dempen. Net als bij de voorwielophanging zijn de eigenschappen van de inveeraanslag verbeterd om een ongeëvenaarde voertuigstabiliteit in bochten te bieden en de opwaartse veerweg te versoepelen, zodat het rijden over drempels minder schokken oplevert.

**Stuurinrichting**

De stuurinrichting van de nieuwe Camry Hybrid is ontworpen om de bestuurder een beter stuurgevoel, meer comfort en minder vermoeidheid te bieden dankzij een betere ergonomie.

In de nieuwe elektrische stuurbekrachtiging (EPS) is een tandheugel met parallel gemonteerde elektromotor toegepast. Een snelheidsafhankelijke functie maakt een lichte besturing mogelijk bij lage snelheden, maar tijdens pittige ritten op hogere snelheden wordt het gevoel nauwkeuriger en reageert het stuur sneller.

De stuurkolom is leverbaar met elektrische hoek- en diepteverstelling en een geheugenfunctie en is door zijn grote instelbereik geschikt voor uiteenlopende posturen en zithoudingen.

Ook het gripprofiel en de stevigheid van het stuurwiel zelf zijn ontworpen om een sportief gevoel te bieden.

**Remsysteem**

Het remsysteem van de nieuwe Camry Hybrid, dat bestaat uit geventileerde schijven van 328 x 28 mm met een zwevende remklauw voor en massieve schijven van 281 x 12 mm met een zwevende remklauw achter, biedt een uitstekende remkracht en betere voertuigstabiliteit tijdens het remmen.

De remstabiliteit van de nieuwe hybride is verbeterd door de remkracht te optimaliseren. Doordat de antihefhoek van de achterwielophanging is vergroot, wordt de opwaartse kracht aan de achterkant onderdrukt.

Wanneer het rempedaal de eerste keer wordt ingedrukt, is de pedaalratio groter om het gevoel en de feedback te verbeteren. Een lichte aanraking levert dus al afdoende remkracht op. De pedaalratio wordt kleiner naarmate het rempedaal verder wordt ingedrukt, waarbij de resulterende slag stijver aanvoelt: de bestuurder ervaart dit als toegenomen weerstand bij extra druk.

Het rempedaal zelf heeft een afgeronde zijkant, zodat het eenvoudiger te bedienen is en de bestuurder gemakkelijker tussen het gas- en het rempedaal kan wisselen.

**Maatregelen tegen trillingen en geluiden**

De hybride aandrijflijn van de nieuwe Camry staat bekend om zijn soepele, stille werking. Met het oog op die reputatie zijn tal van nieuwe maatregelen tegen trillingen en geluiden toegepast die vroeger alleen in luxeauto’s te vinden waren.

Hiertoe behoren geluidsabsorptie en -isolatie van het motorcompartiment door het gebruik van isolatiemateriaal voor de motorkap en scheidingselementen tussen de onder- en bovenkant van de voorvleugel. Het interieur is verder afgeschermd tegen motor- en weggeluid door het gebruik van een dikkere geluiddempende mat over de hele breedte van het brandwerende schot in het dashboard, een upper back silencer van urethaan en de toepassing van schuim en trillingsdempende materialen op verschillende plekken in het cabineframe.

Op een groot gedeelte van de ondervloer van de auto is een trillingsdempende coating aangebracht. Naast het tapijt beschikt een groot gedeelte van de vloer over aparte geluiddemping. En op een groot gedeelte van de dakhemel is geluiddempend Thinsulate-materiaal aangebracht.

Verder zijn trilling- en geluidwerende schutborden aan de binnenkant van de achterwielbehuizing en de draagbalk van de achterwielophanging aangebracht en is een grotere bus voor de carrosseriemontage van de achterwielophanging gebruikt.

Tot slot is de windruis onderdrukt door een smal ontwerp van de portiersponningen, een nieuw ontworpen regengootlijst voor de voorruit en kleinere uitsparing aan de onderkant van de voorruit.

**Aerodynamica**

Door de opvallende vormgeving van de nieuwe Camry Hybrid zijn enkele van de meest ambitieuze aerodynamische doelstellingen voor een sedan bereikt.

Door de vorm van de motorkap, voorspatborden en voorspoiler kan de lucht optimaal over de auto heen en onder de auto door stromen. Ook het silhouet van de cabine is zodanig gevormd dat de lucht optimaal van het dak naar de achterkant van de auto kan stromen.

De sierlijst op de voorste rand van de zijruit, waar de A-stijl en het glas elkaar op het laagste punt raken, is ontworpen met zo min mogelijk tussenruimte, zodat de lucht gemakkelijker tussen de A-stijl en de buitenspiegel kan stromen.

De randen van de achterste hoeken van de nieuwe Camry voorkomen turbulentie door luchtstroming aan de achterkant van de auto. Doordat de voorste rand van de achterbumper is verlengd, wordt verder voorkomen dat er wervelingen ontstaan.

De onderkant van de auto is voorzien van een volledige bodemplaat en spatschermen vóór de voorwielen. Verder zijn stabilisatievinnen op de voorrand van de voorruitlijst en de zijkanten van de achterlichtunits geplaatst. Samen dragen deze maatregelen bij aan een uitstekende rijstabiliteit.

**VEILIGHEID**

* **Actieve Toyota Safety Sense-veiligheidssystemen standaard aanwezig op alle uitvoeringen**
* **Pre-Collision System (PCS) met Pedestrian Detection, Full-Range Adaptive Cruise Control (ACC), Lane Departure Alert (LDA), Automatic High Beam (AHB) en Road Sign Assist (RSA)**
* **Blind Spot Monitor (BSM) met Rear Cross Traffic Alert (RCTA)**
* **Hogere niveaus van passieve veiligheid om de inzittenden te beschermen en de bescherming van voetgangers bij een aanrijding te verbeteren**

**ACTIEVE VEILIGHEID**

De nieuwe Camry Hybrid is uitgerust met ‘Toyota Safety Sense’, een verzameling actieve veiligheidssystemen die ontworpen zijn om aanrijdingen in een groot aantal verkeerssituaties te voorkomen of beperken.

Tot de rijhulpsystemen en veiligheidsverbeteringen behoren verder een Blind Spot Monitor (BSM) met Rear Cross Traffic Brake (RCTB), Drive Start Control (DSC), Intelligent Clearance Sonar (ICS) voor en achter, een Back Monitor met parkeerrichtlijnen en een volledige verzameling rem- en tractiecontrolesystemen.

**Toyota Safety Sense**

Het Toyota Safety Sense-systeem in de nieuwe Camry koppelt een camera aan een millimetergolfradar voor hoge herkenningsprestaties en omvat een Pre-Collision System (PCS) met Pedestrian Detection, Full-Range Adaptive Cruise Control (ACC), Lane Departure Alert (LDA), Automatic High Beam (AHB) en Road Sign Assist (RSA).

Het Pre-Collision System herkent voorwerpen in de baan van de auto en verkleint het risico op een aanrijding met de voorligger bij snelheden tussen 10 km/h en 180 km/h. Als er kans op een aanrijding is, waarschuwt het systeem de bestuurder auditief en visueel dat hij moet remmen. PCS bereidt ook het remsysteem voor om extra remkracht te leveren wanneer de bestuurder het rempedaal indrukt. Als de bestuurder niet tijdig reageert, activeert het systeem automatisch de remmen, waardoor de snelheid met ongeveer 40 km/h wordt verminderd of de auto zelfs volledig tot stilstand wordt gebracht om de aanrijding te voorkomen of de kracht van de inslag te beperken.

Het systeem is ook in staat om potentiële aanrijdingen met voetgangers te herkennen, in welk geval automatisch wordt geremd bij relatieve snelheden van 10-50 km/h, en kan de snelheid met ongeveer 30 km/h verminderen.

Full-Range Adaptive Cruise Control helpt de bestuurder om een veilige afstand te bewaren tot de auto die voor hem rijdt. Het systeem herkent voorliggers en bepaalt hun snelheid. ACC past de snelheid van de auto dan (binnen een ingesteld bereik) aan om voor een veilige afstand tussen beide auto’s te zorgen. Door de voorwaarts gerichte camera en millimetergolfradar samen te gebruiken om voorliggers in de gaten te houden die de rijstrook oprijden of verlaten, draagt ACC bij aan een vlotte acceleratie en snelheidsvermindering tijdens het rijden.

ACC werkt ook in langzaamrijdend verkeer, waaronder start-stopverkeer, bij snelheden van nul tot ongeveer 40 km/h.

Lane Departure Alert houdt rijstrookmarkeringen in de gaten en helpt om ongevallen en frontale botsingen als gevolg van het verlaten van rijstroken te voorkomen. Als de auto van zijn rijstrook begint af te wijken zonder dat de richtingaanwijzers zijn ingeschakeld, geeft LDA de bestuurder een auditieve en visuele waarschuwing en wordt kracht op het stuurwiel aangewend om te voorkomen dat de auto de rijstrook verlaat.

Automatic High Beam zorgt voor een uitstekend zicht naar voren tijdens rijden in het donker. Het systeem herkent de koplampen van tegemoetkomende auto’s en de achterlichten van voorliggers en schakelt automatisch tussen grootlicht en dimlicht om andere bestuurders niet te verblinden. Doordat het systeem vaker grootlicht gebruikt, is het mogelijk om voetgangers en obstakels eerder te herkennen.

Road Sign Assist zorgt ervoor dat bestuurders op de hoogte blijven, zelfs als ze ongemerkt langs een verkeersbord zijn gereden. Het systeem herkent verkeersborden, zoals maximumsnelheden en inhaalverboden, en toont die informatie op het TFT-scherm van het multi-information display in het instrumentenpaneel. Als de bestuurder de maximumsnelheid overschrijdt, activeert het systeem een waarschuwingslampje en een zoemer.

Dankzij de kleinere kans op betrokkenheid bij een verkeersongeval kunnen auto’s met Toyota Safety Sense in aanmerking komen voor lagere verzekeringspremies of ingedeeld worden in een voordeligere verzekeringsschaal.

**Blind Spot Monitor (BSM) met Rear Cross Traffic Brake (RCTB)**

Het BSM-systeem gebruikt een achterwaarts gerichte millimetergolfradar om auto’s in de dode hoeken van de Camry en snel van achteren naderende auto’s in aangrenzende rijstroken te herkennen. De bestuurder wordt hiervan in kennis gesteld doordat het BSM-pictogram oplicht op de overeenkomstige buitenspiegel. Als de richtingaanwijzer op dat moment wordt gebruikt, knippert het BSM-pictogram.

Het RCTB-systeem gebruikt de BSM-radar om de bestuurder tijdens het achteruitrijden uit een parkeerplaats te waarschuwen voor naderende voertuigen die mogelijk niet zichtbaar zijn in de achteruitkijkmonitor of buitenspiegels. Wanneer naderende voertuigen worden herkend, knipperen de BSM-pictogrammen op de buitenspiegels, klinkt er een waarschuwingszoemer en wordt de naderingsrichting van het waargenomen voertuig aangegeven. Als de sensor vaststelt dat een aanrijding mogelijk is, wordt een remcontrolesysteem geactiveerd om de schade als gevolg daarvan te beperken.

**Intelligent Clearance Sonar (ICS) en Rear Cross Traffic Braking**

Intelligent Clearance Sonar (ICS) maakt het mogelijk om eenvoudig en veilig in krappe parkeerplaatsen te manoeuvreren bij lage snelheden. ICS herkent voorwerpen rond de auto dankzij acht sensors, die zich aan de voor- en achterkant en op de hoeken aan de voor- en achterkant van de Camry Hybrid bevinden. Wanneer de auto te dichtbij komt, waarschuwt het systeem de bestuurder met een hoorbaar alarm. En als de bestuurder niet reageert, activeert het zelfs automatisch de remmen.

**Drive Start Control (DSC)**

Drive Start Control (DSC) voorkomt dat de auto onbedoeld of plotseling start terwijl de bestuurder de transmissiehendel bedient door de vermogensafgifte van de aandrijflijn te onderbreken en een waarschuwing te geven om de snelheid en acceleratie van de auto onder een vooraf ingesteld niveau te houden. Als de bestuurder bijvoorbeeld het gaspedaal heeft ingedrukt terwijl hij van Park naar Drive schakelt, beperkt het systeem automatisch de vermogensafgifte om onbedoelde acceleratie te voorkomen.

**Remcontrolesysteem**

Het remcontrolesysteem combineert tal van geavanceerde remtechnologieën en functies die voor hogere veiligheids- en prestatieniveaus en een betere voertuigstabiliteit zorgen.

Hiertoe behoren een antiblokkeersysteem (ABS) met elektronische remkrachtverdeling (EBD) en Brake Assist (BA), tractiecontrole (TRC), Vehicle Stability Control (VSC) en Hill-start Assist Control (HAC).

EBD zorgt ervoor dat, naar gelang de wegomstandigheden en belading, de meest effectieve remkracht op elk wiel wordt toegepast. Door blokkering van de wielen te voorkomen, helpt ABS om een betrouwbare stabiliteit in bochten en tijdens het remmen te behouden.

BA herkent plotseling of paniekremmen en voegt remkracht toe als de bestuurder onvoldoende krachtig remt tijdens een noodstop.

TRC bewaakt en regelt de hoeveelheid vermogen die via de wielen van de auto op de weg wordt overgebracht. Als het systeem merkt dat één of meer wielen doorslippen, stelt het meteen vast hoe de tractie naar dat wiel het beste hersteld kan worden. TCR doet dat door minder vermogen naar dat wiel te sturen of, in extremere gevallen, het wiel kortstondig af te remmen totdat het weer tractie heeft.

**PASSIEVE VEILIGHEID**

**Schokabsorberende carrosserie**

De carrosseriestructuur van de nieuwe Camry Hybrid is ontworpen om aanrijdingen van voor, opzij en achter op te vangen. Daarbij wordt botsingsenergie weggeleid om vervorming van de hogesterktecabine te voorkomen.

De energie van een frontale botsing wordt langs meerdere wegen weggeleid dankzij de toevoeging van een tweede voorbalk onder de langsdraagbalk. Hierdoor wordt de belasting van de oorspronkelijke botsing beter opgevangen en wordt de energie efficiënter geabsorbeerd en door de carrosserie verspreid.

De carrosserie is ontworpen om de botskrachten van zware aanrijdingen van opzij op te vangen. Dat is te danken aan materiaal- en ontwerpverbeteringen, waaronder het gebruik van hoogwaardig staal in de taillelijn van de voorportieren, verstevigingsbalken met een grotere diameter voor de voor- en achterportieren, en hoogwaardige staalplaat voor de dwarsbalken van het dak.

De constructie van de B-stijl in de hogesterktecabine zorgt ervoor dat het hoofd van de inzittenden minder hard getroffen wanneer dit indirect tegen de interieurdelen van de auto botst. De panelen van de voor- en achterportieren zijn op dezelfde manier geconstrueerd om de onderrug van de inzittenden te beschermen bij een klap tegen de zijkant van de auto.

Aan de achterkant heeft de auto versterkte achterbumpers en is hoogwaardig staal voor de rocker inner, rocker inner-versterkingen en achterste langsdraagbalken gebruikt om de prestaties van de Camry bij een aanrijding van achter verder te verbeteren.

**Bescherming van voetgangers bij aanrijding**

Een nieuw ontwikkelde drijvend eiland-structuur voor de binnenkant van de motorkap en een schokabsorberende lamellenstructuur voor het schutbord dragen bij aan eersteklas prestaties op het gebied van voetgangersbescherming.

De drijvend eiland-structuur voor de binnenkant van de motorkap helpt om de G-krachten aan het begin van een botsing te beperken en kan in combinatie met de schokabsorberende lamellenstructuur voor het schutbord hoofdletsels beperken.

**Bescherming van inzittenden**

De nieuwe Camry Hybrid is uitgerust met een complete reeks SRS-airbags: airbags voor de bestuurder en voorpassagier, een knieairbag voor de bestuurder, zijairbags voor en gordijnairbags over de volledige zijkant.

Alle vijf stoelen hebben driepuntsveiligheidsgordels met Emergency Locking Retractor (ELR). De ELR is bedoeld om de veiligheidsgordel te blokkeren bij overmatige belasting boven een vooraf ingestelde waarde. De veiligheidsgordels voor de bestuurder en voorpassagier zijn verder voorzien van een gordelspanner en een krachtbegrenzer.

*Over Toyota :*

*Toyota is één van de grootste autofabrikanten ter wereld met merken als Toyota en Lexus. Toyota wil de CO²-uistoot van de verkochte auto’s verminderen met 90% tegen 2050 ten opzichte van 2010 en is marktleider in hybride wagens. In 1997 introduceerde Toyota de eerste hybride wagen voor verkoop op grote schaal, de Prius. Vandaag biedt Toyota een volledig gamma hybride wagens aan, vanaf de Yaris over de C-HR en de Corolla tot de RAV4. In België zijn 60% van alle verkochte wagens bij Toyota hybride. In 2015 bracht Toyota de Mirai op de markt, een wagen op waterstof.*

1. Op basis van Verordening (EU) 2017/1153 zoals gewijzigd (EU) 2017/1231 [↑](#footnote-ref-1)