

Neuer Japaner: halb



so teuer – halb so gut?



Für den Gegenwert eines VW Passat Variant GT syncro in Nobel-Ausstattung (Mitte) kann man fast zwei Toyota Camry Combi 2.0 GLi 16V bekommen. Dabei ist der neue Japaner sogar der erste Kombi der Welt mit 16-Ventil-Motor

Bei diesem Vergleich geht es weniger um Zehntelsekunden als darum, wie zwei starke Autoländer das Thema „zeitgemäßer Reisekombi“ angehen. Trotz des Preisunterschieds: Sowohl VW als auch Toyota reizen mit Spitzentechnik

Nicht nur hierzulande heißt es: Die deutschen Automobilhersteller bauen die besten Fahrzeuge der Welt. Der gute Ruf der Autos „Made in Germany“ ist ungebrochen. Und das ist nicht allein auf Mercedes und Porsche gemünzt. Beispiel VW: Was die Wolfsburger aus dem Passat machen können, wenn es der Kunde will (und bezahlt), gehört in die Weltspitze.

Ein solches Topmodell verglich Auto Bild mit einer Neuerscheinung aus Japan, dem Toyota Camry Combi 2.0 GLi 16V. Der neue Japaner ist laut Papierform auch nicht von schlechten Eltern. Auf dem Motorensektor scheint der Toyota bestens für den Vergleich gerüstet.

Der Vorsprung an Extras, den sonst japanische Autos (erfolgreich) ins Feld führen, lag dieses Mal beim deutschen Produkt. Bei VW muß jede nicht unbedingt nötige Annehmlichkeit teuer bezahlt werden. In Zahlen sieht das so aus: Der Toyota Camry Combi 2.0 GLi 16V mit Katalysator und Radio kostet 29 590 Mark, der abgasgereinigte Passat Variant GT syncro verschlingt sage und schreibe 52 162 Mark.

Wie es zu diesem horrenden Unterschied kommt? Der Toyota bietet vieles serienmäßig ohne Aufpreis. Natürlich fallen beim Passat der Allradantrieb mit Superbremse ABS und die Klimaanlage ins Gewicht und

Beim Passat gibt's ohne Aufpreis nur das Nötigste

machen fraglich, ob man diese beiden Autos bei einem Preisunterschied von rund 23 000 Mark überhaupt direkt miteinander vergleichen kann. Die entscheidende Frage aber bleibt: Ist der aufwendige Passat wirklich fast doppelt so gut wie der neue Toyota Camry? Schließlich hat auch der Japaner einige beachtliche Talente.

Sein abgasgereinigter Zweilitermotor verfügt mit elektronischer Benzineinspritzung und vier Ventilen pro Zylinder über modernste Technologie. Zwar ist das Triebwerk um ein Bierglas kleiner als der 120-PS-Fünfzylinder des Passat (genau 242 Kubik), erreicht aber mit 121 PS das Kräftegleichgewicht.

Und daß die Toyota-Ingenieure ihre Hausaufgaben gemacht haben,

beweist auch der Benzinverbrauch des Camry: 9,8 Liter bleifreies Benzin genügen dem Kombi, um 100 Kilometer im gemischten Betrieb zurückzulegen. Der „Volkswagen“ genehmigt sich unter exakt gleichen Bedingungen 12,9 Liter. Dieser Wert läßt sich zu etwa einem Liter mit dem Allradantrieb erklären, weniger mit dem Fünfzylindermotor. Der zusätzliche Brennraum bringt keine besseren Fahrleistungen und ist nicht leiser. Bei Autobahn-Vollgas schlucken allerdings beide über 13 Liter.

Pluspunkte sammelt der Passat, wenn es um die Fahrsicherheit geht. Die Kombination eines guten Fahrwerks mit Allradantrieb und ABS-Bremse ist nach dem jetzigen Stand



Der Zweilitermotor des Camry leistet mit viel Elektronik und 16-Ventil-Technik 121 PS – trotz Katalysator



Aus fünf Zylindern und 2,3 Liter Hubraum holt der Passat 120 Kat-PS. Er hat zwei Ventile pro Zylinder

der Technik unschlagbar. Vor allem beim Anfahren in Schnee oder Eis spielt der VW seine Vorteile aus. Da bleibt der Toyota mit durchdrehenden Rädern auf der Strecke, während der Allrad-Passat fast die Beschleunigungswerte erreicht wie

Bitte blättern Sie um

TOYOTA 2.0 GLi 16V

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingeb., zwei oben, Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Hubr. 1984 ccm, Bohrg. x Hub 86,0 x 86,0 mm, Verdichtung 9,8:1, Drei-Wege-Kat, elektronische Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Servolenkung, Einzelaufhängung, McPherson-Federbeine, vorn Querlenker, Stabi., hinten Längslenker, Tankinh.: 60 Liter.

PASSAT GT syncro

Technische Daten

Fünfzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingeb., eine oben, Nockenw., Hubraum 2226 ccm, Bohrung x Hub 81,0 x 86,4 mm, Verdichtung 8,5:1, Drei-Wege-Kat, mechanisch-elektron. Benzineinspritzg., Fünfganggetr., perman. Allradantr., Servolkg., Einzelrad-aufh., vorn Federbeine, Dreiecksquerl., Stabi., hi. Federbeine, Schrägl., Stabi, Scheibenbr., rundum, Tankinhalt: 70 Liter.

Vergleichstest



Der frontgetriebene Toyota Camry schiebt in scharf gefahrenen Kurven mit den Vorderrädern nach außen. Er muß mit stärkerem Lenkeinschlag auf Kurs gehalten werden



Höhere Kurvengeschwindigkeiten erreicht der VW Passat Variant, ohne auszubrechen. Ist der Fahrer zu schnell, drängt die Fliehkraft den Allradler breitwärts nach außen

bei trockenem Wetter. Beim spurtreuen Verzögern hilft die Antiblockierbremse.

Auch in engen Kurven zeigt sich die Überlegenheit des Allrad-Konzepts. Der kräftige 16-Ventil-Motor des Toyota läßt das kurveninnere Vorderrad kräftig durchpfeifen, wo der Passat syncro schon beschleunigt.

Ein weiterer Vorzug des Deutschen ist die bessere Feinabstimmung des Fahrwerks. Obwohl in der getesteten GT-Version straff gefedert, bietet er mehr Komfort als der Camry. Zwar überrollt er kurze Bodenwellen nicht gerade auf Samtpfoten, läßt aber weniger Stöße und Fahrwerksgeräusche durch als der Japaner. Auf schnelle Richtungswechsel, etwa beim Ausweichen vor einem Hindernis, reagiert er gelassener als der Toyota. Indes: Verglichen mit der aktuellen frontgetriebenen Konkurrenz, wie etwa mit einem normalen Passat Variant, liegt der Toyota auf der Höhe der Zeit.

Im Innenraum nehmen sich Passat und Camry nicht viel. In beiden Kombis gibt's genug Platz für eine Familie mit Urlaubsgepäck. Ist die Rückbank leer oder nicht voll besetzt, lassen sich die Rücklehnen im Ganzen, zu einem

Beide Kombis sind ideale Reisebegleiter

Drittel oder zu zwei Dritteln umklappen. Die Sitze sind gut geformt, lassen sich vorn auch in Höhe und Neigung verstellen. Sie bieten Komfort auch auf langen Strecken und stützen den Körper bei schneller Kurvenfahrt gut ab. Weitere Gemeinsamkeiten: die angenehmen Servolenkungen und die Laderaumabdeckungen, die das Gepäck vor neugierigen Diebsblikken schützen.

Glückwunsch Richtung Japan: Toyota hat es geschafft, dem Camry, dessen Vorgänger etwas gesichtslos war, mehr Profil zu geben. Der Neue bietet alles, was zu einem modernen Reisekombi gehört. Aber auch Gratulation an VW: Der Sicherheitsvorsprung des Passat syncro mit ABS ist ungefährdet. Der Camry kann das nicht einmal gegen Aufpreis bieten. Reichlich Geld muß der sicherheitsbewußte VW-Fahrer allerdings haben. Eine große Aufgabe bleibt den Wolfsburgern: Sicherheit bezahlbar zu machen. **Werner P. Röser**

Ausstattung: Angebot und Preise

	Toyota	VW Passat
Preis ab Werk in DM	28 690	38 790
Allradantrieb	—	*
ABS	—	3 075
Klimaanlage	—	2 268
Elektrisches Schiebedach	—	1 679
Geschwindigkeits-Regelanlage	—	623
Heizbare Vordersitze	—	402
Kopfstützen hinten	—	240
Scheinwerferregulierung	—	182
Stäbe für Dachreling	—	373
Vier elektrische Fensterheber	*	1 498
Elektrisch verstellbare Spiegel	*	332
Zentralverriegelung	*	443
Scheinwerferreiniger	*	—
Verstellbares Lenkrad	*	—
Getönte Scheiben	*	400
Metalliclack	*	495
Stereo-Kassetten-Radio	ca. 900	1 362
Testwagenpreis	ca. 29 590	52 162

* = serienmäßig — = nicht lieferbar

Die Anzeigeelemente des neuen Camrys sind gut ablesbar. Allerdings ist die Schalterleiste darunter nur nach einer Verbeugung zu sehen. Sehr gut ist die Umlufschaltung der Heizung, die schlechte Luft draußen läßt



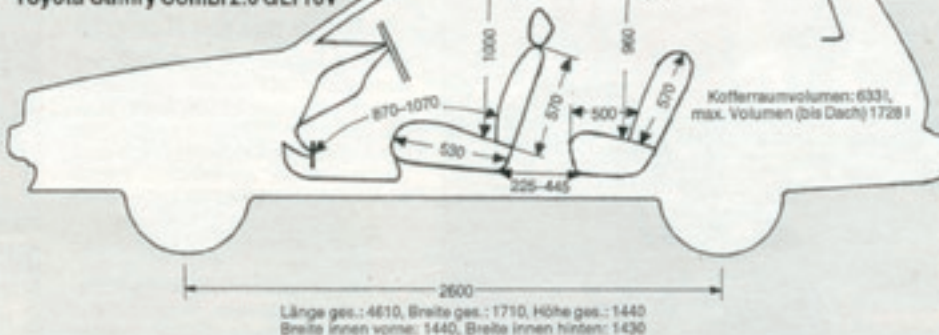
Tadellos ist die Übersichtlichkeit des Passat-Armaturenbretts. Nur die Kontrollleuchten in den Kipp-Schaltern sind zu klein und erfüllen nur bei Dunkelheit ihren Zweck. In der Konsole liegt der Zugschalter für die Differentialsperren



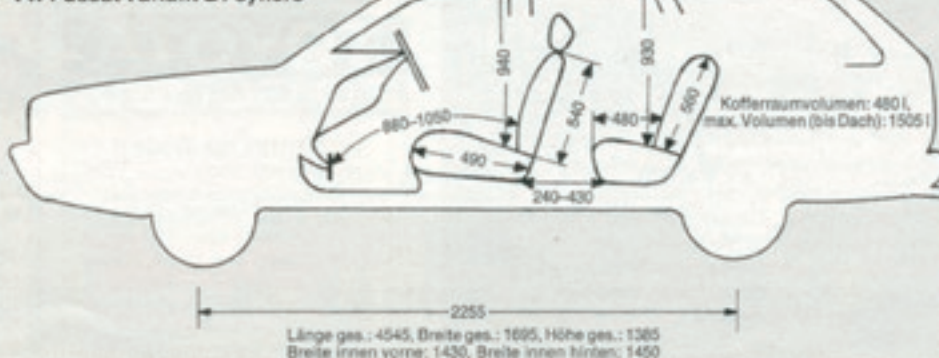
Fotos: Andreas Lindtner, Matthias Nyary



Toyota Camry Combis 2.0 GLI 16V



VW Passat Variant GT syncro



Camry Combis 2.0 GLI 16V

Hubraum/Zylinder	1984 ccm/4 Reihe
Leistung	89 kW/121 PS
Drehmoment	176 Nm/4400/min
Höchstgeschw.	186 km/h
0-100 km/h	10,4 Sek.
60-100 km/h ①	10,4 Sek.
Testverbrauch	9,8 l N bleifrei
Gewicht	1280 kg
Zuladung	505 kg
Anhängelast ②	1500 kg
Innengeräusch ③	70 dB (A)
Steuer	befr. steuerfrei
Versicherung	1258 Mark
Grundpreis	28 690 Mark

Passat Variant GT syncro

Hubraum/Zylinder	2226 ccm/5 Reihe
Leistung	88 kW/120 PS
Drehmoment	170 Nm/3000/min
Höchstgeschw.	184 km/h
0-100 km/h	10,5 Sek.
60-100 ①	9,1 Sek.
Testverbrauch	12,9 l N bleifrei
Gewicht	1265 kg
Zuladung	535 kg
Anhängelast ②	1500 kg
Innengeräusch ③	70 dB (A)
Steuer	befr. steuerfrei
Versicherung	1258 Mark
Grundpreis	38 790 Mark

① Beschleunigung im 4. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang