

Toyota Camry V6

# Con luces y sombras



22 ]



Comandos de climatización en el volante.



Cinturones delanteros regulables.



Panel con computadora de abordo.

Esta sexta generación del modelo más caro de la marca gana en espacio, comodidad y confort, tanto de marcha como para pasajeros. Pero algunos faltantes de equipamiento son criticables en un auto de esta categoría.



Cada vez resulta más difícil criticar un auto. O mejor dicho, cada vez cuesta más encontrar los puntos flacos de un auto. Hay que hilar cada vez más fino y ponerse quisquilloso para detectar detalles que puedan restar en la calificación final del vehículo. Sobre todo cuando estamos, como en este caso, frente a un modelo como el nuevo Toyota Camry, que pertenece al segmento premium del mercado nacional. Es un auto que cuesta nada menos que 156.450 pesos de modo que, en estos casos, hay que ponerse más exigente que con el resto de los automóviles que están al alcance de la mayoría de los mortales. Este nuevo Camry de Toyota tiene muchas, pero muchísimas virtudes; pero también tiene algunos defectos de consideración para el nivel de auto que pretende ser.

El nuevo Camry viene con pergaminos muy importantes bajo el brazo, como haber desbancado del ranking de ventas de los Estados Unidos a modelos de linaje nacional. En 2005, Toyota vendió más de 431.000 unidades sólo de este modelo, prácticamente la misma cantidad de autos que se vendieron en la Argentina durante todo el año pasado. Esto le alcanzó para ser el sedán más vendido de ese mercado. Y no fue casualidad, ya que el año anterior se habían vendido casi 427.000. La clave del éxito radica, sin dudas, en que se trata de un auto japonés, pero fabricado según el típico modo de entender el auto que tienen los clientes norteamericanos: sedanes grandes, lujosos, fastuosos, muy confortables y con motor potente.

A la Argentina llegó con estos antecedentes la nueva generación del Camry, la sexta del modelo, que viene equipado con un motor naftero de 2.4 litros de 167 CV o con un V6 de 3.5 litros y 277 CV, la evaluada por Crash Test.



Airbag frontal para el conductor y el acompañante.



Cinturones de tres puntos en todas las plazas traseras.



Apoyacabezas delanteros regulables.



Frenos ABS, y freno de estacionamiento en el piso.



Cinturones de tres puntos inerciales con limitador de esfuerzo y pretensiones para las plazas delanteras.



Apoyacabezas en forma de coma en todas las plazas traseras.

## EL CONFORT ESTÁ PRIMERO

A contramano de lo que suelen entregar los modelos japoneses, este Camry impresiona cuando se ingresa al habitáculo por primera vez. Lejos de ese estilo espartano tan característico de otros autos de la marca, el Camry denota estilo, lujo y confort por todos lados. Desde esa imponente consola central que imita aluminio fabricada con un plástico tan exquisito como sobrio y elegante, hasta la forma y disposición de los comandos de la misma, pasando por la iluminación del tablero de instrumentos y la combinación del cuero de los tapizados y la madera de nogal en tono claro en sectores del volante, palanca de cambios y apliques de puertas.

Sin dudas, el otro gran punto a su favor es la comodidad dentro del habitáculo. El espacio es generoso hasta cuando viajan cinco pasajeros. Las butacas delanteras se ajustan de manera eléctrica y en las traseras puede regularse la inclinación del respaldo de forma manual. La plaza trasera central, con su correspondiente apoyacabeza en forma de coma, que permite mejorar la visibilidad hacia atrás cuando no viaja nadie, dispone de un cinturón inercial de tres puntos y puede utilizarse como apoyabrazos; en su interior, además, tiene un práctico posavasos y es el lugar por donde se descubre una tapa con cerradura que comunica con el interior del baúl. Este modelo no dispone de asientos rebatibles, seguramente porque no está pensado para ser utilizado con otra carga que no sean valijas. Eso sí, las plazas tienen anclaje Isofix para las sillitas de niños.

24 ] Todo este confort interior se traduce en la marcha del auto. Una vez más, aquí se nota el típico "american way" de los modelos de y para los Estados Unidos. Las suspensiones son tan mullidas que cuando se transita por el asfalto parece un planeador sostenido en el aire por las corrien-

tes térmicas. El empedrado de las calles porteñas pasa inadvertido.

La insonorización del potente motor V6 es irreprochable, aunque sí se filtra en el interior un pequeño ruido de viento cuando se recorre a alta velocidad. De tratarse de un modelo de otro segmento estaría bien, pero como estamos frente a un auto premium hay que ser más exigentes.

## MECÁNICA

El moderno V6 de 277 CV ofrece excelentes respuesta y prestaciones. Aunque seguramente muy pocos de los propietarios de este auto aprovechen en su totalidad, está bien que se disponga de caballos porque siempre es bueno tener potencia para hacer sobrepasos o salir de una situación de peligro. Alcanza con decir que acelera de 0 a 100 km/h en poco menos de 7 segundos.

La caja de cambios es automática de seis marchas, lo que permite escalonar mejor las relaciones y tener economía de combustible sin perder prestaciones. El consumo es bastante contenido siempre y cuando no se pise el acelerador de más. En promedio, puede gastar unos 12 l/100 km en ciudad, promedio que baja a los 9,5 l/100 km a una velocidad constante de 120 km/h en la ruta. La caja puede manejarse de manera manual, como ya es común en casi todos los vehículos con caja automática, con el pseudo comando secuencial.

Pero no todas son flores para el Camry. Muy buen confort de marcha y muy buen motor, pero estamos convencidos de que para acelerar mucho y bien, hay que frenar mejor. Y no fue el caso de este modelo, por lo menos en la unidad que evaluamos. Si bien contaba con ABS y repartidor electrónico de frenado, verificamos que ante una frenada de pánico las ruedas se bloquearon en el primer instante



Motor V6 de 3.5 litros y 277 CV.

de frenado; luego, sí actuó correctamente el sistema anti-bloqueo.

## LA SEGURIDAD

Seguramente, la estructura del Toyota Camry es una de las mejores que hay en el mercado y que los ingenieros de la marca japonesa están trabajando bien en este sentido. Prueba de esto es que tanto este modelo como la nueva Rav 4 recibieron una excelente calificación en las pruebas de impacto de alta velocidad que realiza el Insurance Institute For Highhigh Safety, aunque en las pruebas el modelo contaba con airbag para las rodillas, equipamiento que no incorporan las versiones comercializadas en la Argentina.

Como dijimos anteriormente, el nivel de equipamiento de seguridad es bastante bueno, pero tiene algunos faltantes que no pueden dejarse pasar por alto en un auto de esta categoría. Lo mismo ocurre con algunos dispositivos de asistencia al conductor. Veamos: tiene airbags frontales, laterales y del tipo cortina, pero no puede desactivarse el del acompañante y no tiene sensor de presencia de pasajero. Es decir, que en un choque frontal el airbag se accionaría inútilmente si no hay nadie sentado al lado del conductor, incrementando los costos de reparación sin necesidad.

Tiene cinturones de tres puntos en todas las plazas, pero los traseros no poseen pretensores ni limitadores de esfuerzo. Tampoco hay una alarma sonora por falta de colocación del cinturón del conductor (sólo un testigo luminoso en el tablero de instrumentos). Los apoyacabezas no son activos y los delanteros no tienen regulación en profundidad.

Si bien se presenta una buena cantidad de dispositivos de ayuda a la conducción, pero hay algunos faltantes que llaman la atención. Tiene espejo interior antiencandilamiento, columna de dirección regulable en altura y profundidad,

### MOTOR

Naftero, delantero, transversal, seis cilindros en V, cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas a la cabeza, inyección electrónica secuencial multipunto.

CILINDRADA (cc): 3.456  
 POTENCIA (cv/rpm): 277/6.200  
 RELACIÓN PESO-POTENCIA (kg/cv): 7,4 kg/CV.

### TRANSMISIÓN

Tracción delantera. Caja de cambios automática de seis velocidades con comando secuencial Shiftronic y marcha atrás.

### FRENOS

Delanteros de discos ventilados; traseros de discos sólidos. ABS.

### GENERALIDADES

CARROCERIA: autoportante, tres puertas.cuatro puertas.  
 PESO: 2.050 kg.  
 CAPACIDAD TANQUE DE COMBUSTIBLE: 70 litros.  
 CAPACIDAD DEL BAUL: 504 litros.  
 CONSUMO (cada 100 kilómetros)  
 - URBANO: 12 litros.  
 - EN RUTA: 9,5 litros.

### SUSPENSIÓN

DELANTERA: Independiente tipo MacPherson, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

TRASERA: Independiente con doble brazo, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

### DIMENSIONES

LARGO: 4.815 mm  
 ANCHO: 1.820 mm  
 ALTO: 1.480 mm

### VALORES DECLARADOS

VELOCIDAD MÁXIMA: 216 km/h.  
 ACELERACIÓN DE 0 A 100 KM/H: 9,3 segundos.

FICHA TÉCNICA DEL TOYOTA CAMRY





## RESULTADOS DEL ÍNDICE DE SEGURIDAD DE CESVI ARGENTINA



### Toyota Camry V6

#### Seguridad activa

Los sistemas de seguridad activa están a la altura del vehículo, podría alcanzar mejores valores con la incorporación de un testigo de presión de los neumáticos.

#### Seguridad pasiva

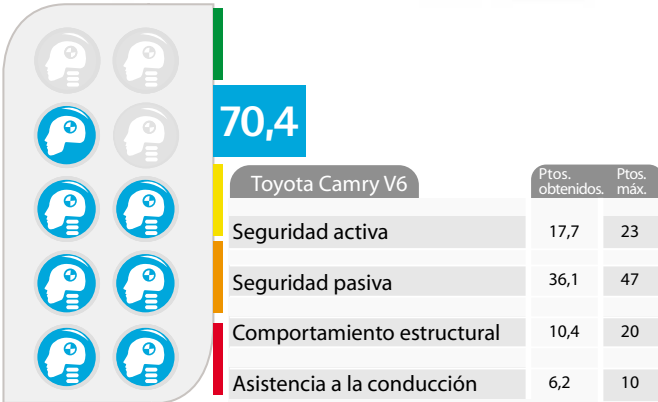
Si bien el valor es bueno hay faltantes de consideración. Para empezar, no posee la opción de desactivación manual del airbag del acompañante; ninguno de los apoyacabezas tiene regulación en altura y en este caso el cuello puede sufrir lesiones en un impacto trasero.

#### Comportamiento estructural

Las modernas técnicas de construcción empleadas hicieron que se obtuviera un excelente desempeño en las pruebas crash test de alta velocidad. Pero para poder alcanzar un mejor puntaje en este apartado es necesario un mejor desarrollo en lo que compete a protección a peatones. El uso del aluminio en piezas como el capot y los guardabarros delanteros y un frente portafaros plástico serian una buena opción

#### Asistencia a la conducción

La calidad de estos sistemas es aceptable, permitiendo al conductor gozar de un manejo relajado y con la atención puesta en la ruta.



y más. Pero por ejemplo, no todos los comandos levantavidrios del conductor son one touch, no tiene regulación interna de los faros ni tampoco sensores de estacionamiento. Remarcamos esto porque son dispositivos que se incluyen (como opcionales) en vehículos del segmento mediano de fabricación nacional, como el Peugeot 307. Dejamos de lado la traba automática de puertas, que la gente de Toyota nos asegura que tiene, aunque no pudimos verificarlo en la unidad que nos tocó para evaluar. El resto, lo tiene casi todo, y algunas cositas novedosas como control en el volante del sistema de climatización automático.

Pese a todo, la garantía sigue siendo uno de los grandes aciertos de la compañía en la Argentina y en todo el mundo: tres años o 100.000 km no hace más que remarcar la confiabilidad y nobleza de un producto del que no cabe ninguna duda que está bien hecho. ■

Leandro Gutiérrez  
crashtest-revista@cesvi.com.ar

### Los más

- El instrumental es grande, claro y legible.
- El volante incorpora comandos de climatización.
- Airbags frontales, laterales y del tipo cortina.

### Los menos

- No trae sensores de estacionamiento.
- Los cinturones traseros no tienen pretensores.
- No tiene alarma por falta de uso de cinturones de seguridad delanteros.

El interior es cómodo.

De los comandos levantavidrios, sólo el del conductor tiene one touch.

Apertura interna de baúl y tanque de combustible.

Los comandos de audio y climatización están muy bien ubicados.

