
Könige der Landstraße #4: In diesem Yaris ist viel passiert

Von Dennis Gauert, cen

Ein Kleinwagen von Toyota erhitzt in den meisten Fällen nicht die Gemüter. Bis sich das Gazoo Racing Team einem Yaris annimmt und ihn mit Motorentechnik bestückt, die sonst im Lotus Elise zu finden ist. Der Magnusson-R900-Kompressor heizt dem Yaris GRMN so ein, dass man sich fragt, weshalb man auf diese Sensation so lange warten musste und sie jetzt schon lange nicht mehr bekommt. Nur 110 der auf 400 Stück limitierten Modelle waren für Deutschland vorgesehen.

Einfach hat es sich Toyota mit dem Yaris GRMN nicht gemacht. Der 212 PS starke Kompressormotor ist ein Novum in dem japanischen Kleinwagen und dazu haben die Achsen noch Festkolbenbremssättel und ein Sachs-Performance-Fahrwerk bekommen. Innen sitzt der Fahrer in eng geschnittenen Sportsitzen, die so eigentlich auch nie im Yaris zu sehen waren. Die Kleinserie ist damit ein Unikat – und so fährt sie auch. 6,4 Sekunden vergehen bis auf Tempo 100 km/h, als Höchstgeschwindigkeit können bis zu 230 km/h vom Tacho abgelesen werden. Damit ist der Yaris in puncto Beschleunigung außer Konkurrenz.

Am Außenkleid hat sich die Designabteilung ordentlich ausgetobt, die ohnehin schon scharf geschnittene Formensprache des Yaris wurde mit heruntergezogenen Schürzen, Schwellern und einem angestellten Heckflügel in diabolischer Manier auf Rennsport getrimmt. Als Kriegsbemalung halten dreieckige Folienstreifen in Rot und Schwarz her, um dem weißen Renner zu einem stärkeren Auftritt zu verhelfen. Bei aller Liebe zur Exzentrizität: 212 PS erwartet trotzdem niemand in dieser Fahrzeugklasse. Da hebt sich auch der Daumen aus Sportwagen wie dem Jaguar F-Type freiwillig.

So aufregend der Yaris außen auch wirkt, rein optisch ist davon innen nichts zu erkennen. Lediglich die Sportsitze weisen vorsichtig auf die Transformation hin, die technisch deutlich mehr zu bieten hat. Mit GR-Emblemen an verschiedenen Bauteilen und Alupedalerie wird das Zubehör ergänzt. Exklusiv geht cooler.

Mit einem mechanischen Sperrdifferential werden beim Yaris die Vorderräder teilsynchronisiert, um das enorme Drehmoment von 250 Newtonmetern im Zaum zu halten, das bei 4800 Umdrehungen in der Minute anliegt. Munter, kräftig, unnachgiebig, so könnte man den Sportmotor beschreiben, der bis zum Ende des Drehzahlbandes giert, faucht und schiebt.

Für die Übersetzung ist ein eng geführtes Getriebe zuständig, das mit aus einem der kleinen Brüder stammt. Das sorgt für enormen Verschleiß und Irrtümer beim schnellen Schalten. Überhaupt: Zum Abgesang hat unser Testwagen knapp 18 000 Kilometer auf der Uhr. Am Fuß schwächelt die Kupplung, außen quietschen die Bremsen und das Heck ist nach ein paar Kilometern schon mit schwarzen Sprinklern aus den Brennräumen dekoriert. In den seitlichen Folienstreifen haben sich dazu Pylonen mit Autogrammen verewigt. Ganz klar: Dieses Auto hat vom ersten Tag an leiden müssen.

Das schwere Schicksal für den zwangsbeatmeten Renner ist kein Wunder, denn ewig hat man auf eine Taschenrakete aus dem Hause Toyota gewartet. So scheinen Testfahrer und Journalisten die wilde Wutz bis zum letzten Mü ausgekostet zu haben. Eine Art Suchtbeziehung ist es schon, die der knapp über 1100 Kilogramm schwere Kleinwagen in Verbindung mit den irrsinnigen Modifikationen auslöst. Die Kompromisslosigkeit dieses Konzeptes zeigt sich auch in der Einfachheit. Fahrprogramme? Sowas gibt es im Super-Yaris nicht. Die volle Breitseite ist also immer möglich. Sie fordert über 15 Liter Super Plus

für sich ein. 10 Liter vom feinsten Gin gönnt sich der Yaris GRMN schon bei der gemütlichen Heimfahrt.

Doch „gemütlich“ ist kein Attribut, das dem Yaris zuteil werden kann. Der kurze Radstand ist in Verbindung mit dem giftigen Fahrwerk und der geringen Rollneigung ein Garant für stetige Schläge ins Kreuz. Ein Fahrwerk taugt eben entweder auf der Rennstrecke oder bietet Restkomfort. Die Lenkung hat es wiederum auf einen direkten aber angenehmen Kompromiss abgesehen.

Wieso Toyota bei all der Kompromisslosigkeit völlig überforderte Bridgestone Potenza auf die 17-Zoll-Schmiedefelgen gezogen hat, bleibt ein Rätsel. Mit abgeschalteter Traktionskontrolle und Stabilitätsprogramm sucht der Kraftzweig auf diesen Sohlen jedenfalls vergeblich nach Anschluss an den Teer. Schade, denn der negative Sturz an der Vorderachse und die Beweglichkeit am Heck sorgen ansonsten für schnell abgefrühstückte Serpentin ketten.

Auch die Entschleunigung hat ihre Tücken. Bremseingriffe bringen den Nippon-Renner aufgrund des Radstands schnell ins Trudeln. Vom Fahrer sind hier feinsinnige Korrekturen gefordert. Der Effekt verstärkt sich auch durch die Bremse selbst. Der Druckpunkt ist hart und direkt. Wer hier nicht sensibel ist, bekommt es mit dem ABS zu tun. Dem Spaß tut es dennoch keinen Abbruch, hat man doch nach langer Zeit mal wieder das Gefühl, dass ein Automobilhersteller die Verantwortung voll in die Hände des Fahrers legt.

Die erlesene Gruppe, die den Yaris GRMN ihr eigenen nennen darf, wird es genießen. Nur der Ruf nach einem besseren Getriebe und angemessenen UHP-Reifen dürfte schon nach kurzer Zeit laut werden. Einen ähnlichen Fauxpas hat sich Toyota schon beim Sportwagen GT86 geleistet, der mit Spritspar-Pneus ausgeliefert wurde. Wohl in beiden Fällen, um die Abgasnorm und den Verbrauch im Rahmen zu halten.

Doch warum schleicht sich ein Testwagen in unsere Serie „König der Landstraße“, der eigentlich schon verkauft und längst ausgiebig getestet ist? Ganz einfach: Die Last-Minute-Geschichte soll sowohl unsere Leser als auch Toyota darin erinnern, was praktisch möglich ist, wenn die Japaner einem Rudel Enthusiasten von Gazoo die Verantwortung in die Hand geben. Das Ergebnis geht in die Unternehmensgeschichte ein. (ampnet/deg)

Daten Toyota Yaris GRMN

Länge x Breite x Höhe: 3,95 x 1,70 x 1,51 Meter
Motor: Vierzylinder-Kompressor-Benziner, 1789 ccm
Leistung: 212 PS (156 kW) bei 6800 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 4800 U/min
Beschleunigung null auf 100 km/h: 6,4 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Testverbrauch: 14 Liter Super Plus
Leergewicht: 1135 kg
Kofferraumvolumen: 286 - 758 Liter
Wendekreis: 10,6 m
Preis: 29 990 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



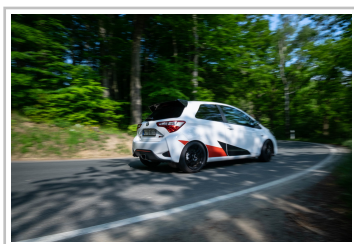
Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



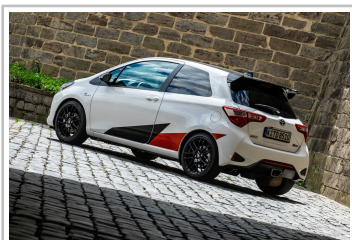
Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



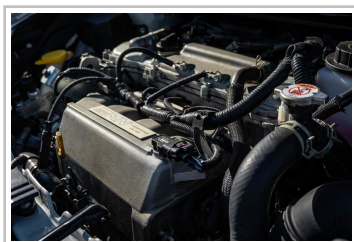
Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



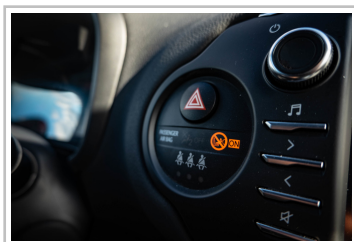
Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



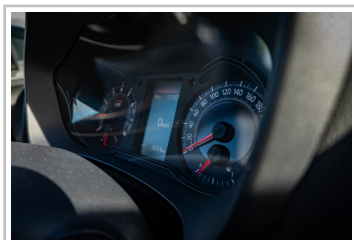
Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
