
Fahrvorstellung Toyota GR Supra 2.0: Darf es etwas weniger sein?

Von Guido Borck, cen

Ein neuer Einstiegsmotor ergänzt das Antriebsportfolio beim Toyota GR Supra. Der Zweiliter-Turbo bringt es auf 258 PS und soll die Kurvenperformance des zweisitzigen Sportwagens maßgeblich steigern. Das wollten wir genauer wissen und haben den Japaner ausprobiert.

Der Toyota GR Supra ist seit gut einem Jahr auf dem Markt und stammt aus der Zusammenarbeit mit BMW. Im Gegensatz zum bayerischen Pendant Z4 handelt es sich beim Supra aber nicht um einen Roadster, sondern ein Coupé. Bisher wurde der japanische Zweisitzer ausschließlich von einem Dreiliter-Benziner mit 340 PS angeboten. Jetzt rundet Toyota das Motorenprogramm mit einem Zweiliter-Turbo nach unten ab. Während der 258 PS starke Vierzylinder für den Supra neu ist, kommt er im bayerischen Genspender Z4 schon länger zum Einsatz.

Optisch fast kein Unterschied, preislich schon

Von außen weist nichts auf die neue Supra-Basisvariante hin, doch trägt auch der Zweiliter-Vierzylinder das kleine Logo „GR“ an seinem Heck. Das Buchstabenkürzel steht für Gazoo Racing, so heißt die hauseigene Motorsportabteilung von Toyota. Beim genaueren Blick gibt es doch noch einen kleinen Hinweis: Statt der 19 Zoll-Bereifung beim Dreiliter-Sechszylinder, rollt der Einstiegs-Supra auf schmalere 18-Zoll-Alu-Rädern an. Ansonsten gibt es keine optischen Unterschiede zum Dreiliter. Preislich liegen jedoch fast schon Welten zwischen beiden. Mit 48.900 Euro ist das Basismodell Pure um exakt 14.000 Euro günstiger als der Supra in der Topmotorisierung.

Auch bringt der Supra Pure schon eine ordentliche Sicherheitsausstattung mit reichlich Fahrerassistenten sowie passgenauen Sportsitzen mit. Wer aber auf Sport-Bremsen, ein Sperrdifferential, adaptive Dämpfer oder gar ein Navi nicht verzichten möchte, der sollte den Zweiliter in der nächst höheren Ausstattungsvariante für 53.400 Euro nehmen. Zwar schrumpft dann der Preisvorteil gegenüber dem Dreiliter auf nur noch 9500 Euro zusammen, doch ist der Basis-Vierzylinder mit diesen Features hinsichtlich Fahrspaß und Infotainment bestens gerüstet.

Der Vierzylinder macht ihn leichter

Ein weiterer Vorteil gegenüber dem Reihensechszylinder-Turbo: Mit dem kleinen Motor hat der Supra rund 100 Kilogramm abgespeckt. So wiegt das Basis-Coupé jetzt nur noch 1470 Kilo, was sich positiv auf das Handling auswirkt. Da der kleinere Motor zudem kompakter ist, liegt die Balance zwischen Vorder- und Hinterachse in einem ausgezeichneten Verhältnis von 50:50. Zur Kraftübertragung an die Hinterräder dient, genauso wie bisher, eine Achtstufen-Automatik.

Das Fahren mit dem kleinen Vierzylinder ist die wahre Freude und der Unterschied zum Dreiliter-Turbo erfreulich gering. Der Zweiliter entfaltet seine Kraft schon bei frühen 1550 Umdrehungen und hat mit dem flachen Zweisitzer ein leichtes Spiel. Dann liegen satte 400 Nm Drehmoment an, dementsprechend lustvoll geht's zur Sache: In nur 5,2 Sekunden spurtet der Japan-Bayer auf Tempo 100, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. Der Motor hängt überaus drehfreudig am Gas, während die Automatik ihre Fahrstufen passend dazu wechselt. Ein manueller Eingriff über die Lenkrad-

Schaltpedals ist eigentlich überflüssig und nicht wirklich nötig. So entscheidet, neben dem Geldbeutel, viel mehr der persönliche Geschmack. Lieber den samtig weichen Sechszylinder nehmen oder den kehlig klingenden Vierender? Beide haben ihren Reiz.

Agil und komfortabel zugleich

In Verbindung mit den adaptiven Dämpfern gibt sich der Supra ausgewogen. Über schlecht asphaltierte Großstadt-Boulevards flaniert der Toyota genauso gelassen wie durch enge Serpentinien. Selbst auf derben Straßen spricht das Fahrwerk noch feinfühlig genug an und verwöhnt seine Insassen mit einem guten Abrollkomfort. Doch auf der Landstraße ist der Japaner in seinem Element und zaubert seinem Fahrer ein breites Grinsen ins Gesicht. Die Lenkung arbeitet insgesamt direkt und präzise. Für agilen Fahrspaß ist eigentlich gesorgt. Doch mit hohem Autobahntempo wird der Japaner nervös. Manchmal sogar zu nervös und benötigt von seinem Fahrer dann eine routinierte Hand, weil die Lenkung oberhalb von 200 km/h zu schwammig um die Mittellage anspricht. Hier fehlt noch etwas Feintuning, dann wäre der handliche Supra perfekt.

Limitiertes Sondermodell zum Verkaufsstart

Zur Markteinführung des Vierzylinders bieten die Japaner den Supra außerdem in einer limitierten Sonderauflage an. Die Fuji-Speedway-Edition ist ausschließlich in den Farben von Toyotas Motorsportabteilung erhältlich. Dazu zählen eine weiße Metallic-Lackierung an der Karosserie, mattschwarze 19-Zoll-Alu-Räder sowie rot gefärbte Außenspiegelverkleidungen. Nicht minder exklusiv zeigt sich der Innenraum. Das Cockpit trägt Kohlefaser-Einsätze und an den Sitzpolstern kommt rot-schwarzes Alcantara zum Einsatz. Das Sondermodell Fuji-Speedway-Edition kostet 55.900 Euro und ist für Europa auf nur 200 Exemplare limitiert. (ampnet/gb)

Daten Toyota GR Supra 2.0

Länge x Breite x Höhe (m): 4,38 x 1,85 x 1,30

Radstand (m): 2.47

Motor: Zweiliter-Benziner, 1998 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung

Leistung: 190 kW / 258 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1550–4400 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,2 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,9 Liter

Effizienzklasse: D

CO₂-Emissionen: 156 g/km (Euro 6d Temp)

Leergewicht / Zuladung: min. 1470 kg / max. 240 kg

Kofferraumvolumen: 290 Liter

Wendekreis: 11,0 m

Bereifung: v: 255/40 ZR 18, h: 275/40 ZR 18

Basispreis: 48.900 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



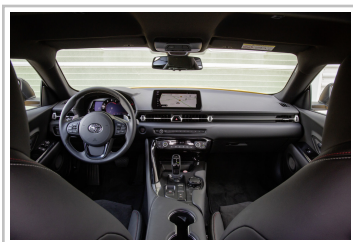
Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GR Supra 2.0.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
