
Im Rückspiegel: Sieben Mal sportliches Fahren im Celica

Über drei Jahrzehnte stand der Celica – der Name leitet sich vom spanischen Wort „celestial“ für „himmlisch“ ab – weltweit für die gelungene Kombination aus Sportlichkeit mit alltagstauglichen Qualitäten. Mit dem Celica brachte Toyota 1970 den ersten familientauglichen und preiswerten japanischen Sportwagen in Großserie heraus und wagte sich auf die Pisten der Rallye-Weltmeisterschaft. Sieben Generationen lang traf der Celica den sportlichen Nerv der Zeit und avancierte zum mit über 4,1 Millionen Einheiten meistverkauften asiatischen Sportcoupé.

Der Celica (TA22) war nicht nur ein Hardtop-Coupé, das vor 50 Jahren genau passend zum Start von Toyota Deutschland präsentiert wurde, die erschwinglichen Sportwagen setzten auch mit der Technik Maßstäbe. Möglich machte dies die Produktion im eigens erbauten Werk Tsutsumi: Der Celica und die technisch verwandte Limousine Carina wurden dort als erste japanische Autos mit Roboter-Unterstützung produziert und erreichten eine höhere Qualität.

Dazu trugen auch die Vierzylinder-Motoren bei, die mit dem leer nur knapp 1000 Kilogramm wiegenden Celica leichtes Spiel hatten. Ganz besonders galt dies für den 1973 eingeführten Celica GT mit 108 PS (79 kW) entwickeltem 1,6-Liter-Motor, der 183 km/h schnell war und damit in die Temporegion von stärkeren Sechszylindern vorstieß.

Noch dynamischer zeigte sich der 1976 vorgestellte, facegeliftete Celica (TA23). Neben dem Hardtop-Coupé gab es nun auch einen Celica Liftback im Stil eines Kombicoupés und dies optional mit 2,0-Liter-Spitzenmotorisierung und der Modellbezeichnung 2000 GT als Referenz an den gleichnamigen ersten japanischen Supersportwagen von 1965.

Dagegen zelebrierte die zweite, zum Modelljahr 1978 vorgestellte Celica-Generation (TA40) die Kunst des Leichtbaus. Trotz deutlich größerer Karosserieabmessungen wurde das Leergewicht dieses Celica auf unter 1000 Kilogramm gebracht. Neben Coupé und Liftback gab es erstmals Cabriolets, die von Karosseriebetrieben wie American Custom Coachworks und der deutschen Firma Tropic gefertigt wurden.

Als sportlicher Sechszylinder-Überflieger überraschte dagegen in Japan und in Nordamerika der erste Celica Supra, der Leistung aus bis zu 2,8-Liter Hubraum lieferte. Welches Racing-Potential der Celica mitbrachte, bewiesen Renn- und Rallyeeinsätze. In Deutschland errang Achim Warmbold 1980 die Deutsche Rallyemeisterschaft auf einem Celica GT.

Einen Blick in die Zukunft der Motorentechnik gewährte ab 1981 der dritte Celica (A60). Dies durch Japans ersten Großserien-16-Ventiler, der in dem Toyota Celica kräftige 124 PS bei 6600 U/min entwickelte. Wer Lust auf noch mehr Leistung verspürte, konnte das sportliche Spitzenmodell Celica Supra 2.8i nun auch in Deutschland ordern und zwar mit 170 PS starkem 2,8-Liter-Sechszylinder. Die bis zu 370 PS starken Celica Twincam Turbo erhielten den Ruf „King of Africa“, als Sieger von sechs von acht afrikanischen Rallyes.

Mit optionalem Vierradantrieb überraschte der 1985 vorgestellte vierte Celica (T160) und als Celica GT-Four katapultierte das Sportcoupé Toyota souverän zu WRC-Siegen und Carlos Sainz auf den Thron des Rallye-Weltmeisters 1990. Es war der erste Fahrertitel für einen japanischen Hersteller.

Der fünfte Celica (T180) zeigte ab 1989 durch optimierte Aerodynamik noch mehr Leistung. Bis zu 225 PS brachte der Celica Turbo GT-Four in manchen Märkten über den Allradantrieb auf die Straße, damit galt er als weltweit leistungsstärkster Serien-2,0-Liter-

Vierzylinder. Auf den Rallyepisten etablierte sich das Coupé als fast unschlagbare Größe, die von 1992 bis 1994 die damals unglaubliche Zahl von drei WRC-Fahrer-Weltmeisterschaften und zwei WRC-Weltmeistertiteln in der Herstellerwertung verbuchte.

In sechster, 1993 aufgelegter Generation, verzichtete der Celica auf die inzwischen altmodischen Klappscheinwerfer zugunsten leichterem Doppel-Rundscheinwerfer. Trotz zusätzlicher Sicherheitstechniken wie massiven Seitenaufprallschutzes und Airbag wurde der Celica 50 Kilogramm leichter als der Vorgänger. Möglich machte das auch der Einsatz von hochfesten Stählen. Ein neu aufgenommener Basismotor mit 115 PS erfüllte bereits milde sportive Ansprüche, am anderen Ende stand der 242 PS starke Motor im Celica GT-Four. Als Bonbon gab es noch den auf 700 PS getunten Celica, mit dem Rod Millen im Juli 1994 eine neue Rekordzeit beim „Race to the Clouds“ auf dem Pikes-Peak herausfuhr.

Es war das dramatische Design, das den siebten und letzten Celica (T230) zum Premierenstar der Frankfurter IAA 1999 machte. Die „One-Motion-Silhouette“ genannte, kantige und keilförmig bis zur C-Säule ansteigende Linie brach mit der Tradition. Dass die Verkaufszahlen für diesen flotten Keil dennoch überschaubar blieben, hatte mit einem anderen Phänomen zu tun: Der globale Sportwagenmarkt war rückläufig und so verabschiedete sich der Celica 2005 in Deutschland und ein Jahr später auch weltweit in den Ruhestand. Kein direkt konkurrierendes Mittelklasse-Coupé wurde länger gebaut und in größerer Stückzahl verkauft als der Celica. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Toyota Celica Twin Cam Turbo bei der Safari Rallye 1986.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Celica Liftback, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Celica Liftback Facelift, dritte Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Celica, vierte Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Celica, fünfte Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Celica Turbo 4WD beim World Rallye Championship 1993.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Celica, sechste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Celica, siebte Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
