
Fahrbericht Toyota GR 86: Puristisch und leichtfüßig

Von Jens Meiners. cen

Er ist ein ungewöhnliches Kooperationsprojekt, der kompakte, gemeinsam von Toyota und Subaru entwickelte Sportwagen: Seit 2012 bedienen Toyota GT86 und Subaru BRZ eine vorwiegend junge Kundschaft mit einem hinterradgetriebenen 2+2-Coupé, das sich durch ein ungewöhnlich puristisches Konzept auszeichnet. Wir konnten das Nachfolgemodell des Toyota GR 86 vor dem für April 2022 geplanten Europa-Start in den USA bereits ausgiebig testen. Der Subaru wird in Europa zukünftig leider nicht mehr angeboten, während Toyota den GR86 so lange hier verkaufen wird, wie es gestrenge EU-Regulierer gestatten. Das könnten nur noch rund zwei Jahre sein, was schade wäre.

Der GR 86 setzt schon optisch erfreuliche Akzente: Er kommt ganz ohne die bei vielen Autos obligatorische Kühlerfratze aus, wirkt leichtfüßig und kompakt. Mit 427 ccm Länge, 178 cm Breite und 131 cm Höhe nimmt er wenig Verkehrsfläche in Anspruch, bietet aber für ein Coupé trotzdem ordentliche Platzverhältnisse: Vorn sitzt man perfekt, hinten ist ausreichend Platz für kurze Strecken, und der Kofferraum ist mit gut zugänglichen 178 Litern ausreichend dimensioniert. Wer mehr braucht, kann die Rückbank umklappen.

Lediglich 1275 Kilogramm bringt der GR 86 auf die Waage. Der Verzicht auf eine komplexe und schwere Hybridisierung macht sich hier positiv bemerkbar. Dafür setzt er auf einen Antrieb, der die Herzen von Enthusiasten höherschlagen lässt: Für Vortrieb sorgt ein vom Vorgänger abgeleiteter, auf 2,4 Liter aufgebohrter Vierzylinder-Boxermotor, der 172 kW/234 PS leistet und maximales Drehmoment von 250 Newtonmeter (Nm) erzeugt.

Die kurzhubige, freisaugende Maschine dreht frei bis ca. 7500 Umdrehungen pro Minute (U/min) hoch, untermalt von einem sonoren und dennoch dezenten Klang. Dieser Toyota beweist: Drehmoment ist nicht alles, wenn es um Fahrspaß geht. Es macht Freude, ihn auszudrehen und durch die Gänge zu schalten. Assistenzsysteme werden hier nicht benötigt, um wach zu bleiben.

Mit dem neuen Motor spurtet der Toyota in nur 6,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Spitze liegt bei 226 km/h. Der Verbrauch liegt im WLTP-Zyklus voraussichtlich bei 9,4 Litern pro 100 km, wobei wir diesen Wert in der Praxis leicht unterbieten konnten: Man kann ihn auch mit sieben Litern bewegen.

Viel Freude vermittelt die mit kurzen Wegen operierende, leichtgängige und exakte Sechsgang-Handschieltung, wobei der fünfte Gang der Direktgang ist. Eine sechsstufige Automatik gibt es gegen Aufpreis. Auf eine Rev-Match-Funktion, bei anderen Herstellern ein beliebtes Gimmick, hat Toyota dankenswerterweise verzichtet.

Die Gewichtsverteilung ist wie bisher mit 53:47 nahezu perfekt. Der Radstand ist allerdings etwas länger als beim Vorgänger, damit wird der GR86 spurstabiler; die Lenkung ist sehr präzise und direkt. Die kräftig zupackende Bremsanlage arbeitet frei von Fading.

Das Fahrwerk besteht aus einer McPherson-Vorderradaufhängung und einer Double-Wishbone-Hinterachse. Die Hinterachse verfügt über ein Torsen-Sperrdifferential. Der GR lässt sich damit leicht zum Übersteuern bringen und bleibt dann gutmütig und perfekt kontrollierbar. In diesem Zusammenhang verdient übrigens die klassische Handbremse lobende Erwähnung, mit der man gegebenenfalls nachhelfen kann. Beim Schwestermodell GR Supra, bei dem es nur eine elektrische Feststellbremse gibt, geht das nicht.

Das Fahrwerk ist übrigens keineswegs bretthart gefedert. Von der ausgewogenen

Abstimmung profitiert die Bodenhaftung auf Straßen zweiter Ordnung genauso wie der Langstreckenkomfort.

Im Interieur ist der Wagen erwachsen geworden. Während der Vorgänger unzeitgemäß frugal wirkte, sind die Materialien jetzt hochwertig und geben keinen Anlass mehr zur Klage. Die digitale Instrumentierung wechselt je nach Modus zwischen Rundinstrument und futuristischer Balkengrafik. Die Sitze sind mit griffigem, perforiertem Alcantara bezogen.

Und so präsentiert sich der Toyota GR 86 attraktiver denn je: Deutlich schneller, hochwertiger ausgestattet und ohne Kompromisse bei der Alltagstauglichkeit. Die Preise stehen noch nicht fest; sie entfernen sich hoffentlich nicht allzuweit von der 30.000-Euro-Marke. (aum/jm)

Daten Toyota GR 86

Länge x Breite x Höhe (m): 4,27 x 1,78 x 1,31
Radstand (m): 2,58 Antrieb: 4-Zylinder-Boxer-Benziner, 2387 ccm, Hinterradantrieb, 6-Gang-Handschaltung
Gesamtleistung/Leistung: 172 kW / 234 PS bei 7000 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 3700 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 226 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 9,4 Liter (WLTP)
CO2-Emissionen: 216 g/km
Leergewicht (USA): min. 1275 kg
Kofferraumvolumen: 178 Liter

Bilder zum Artikel



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
