
Fahrbericht Toyota GR 86: Verdammt lang quer

Von Guido Borck, cen

Der neue Toyota GR 86 entpuppt sich als ein Kurvenräuber par excellence und lädt zugleich noch zu herrlichen Dripteinlagen ein. Dass ausgerechnet der japanische Hybrid-Pionier das Thema Fahrspaß so ernst nimmt, hätten wir nicht erwartet. Auch nicht einen so günstigen Preis, allerdings ist das Leben des GT86-Nachfolgers nur sehr begrenzt.

Kaum da und schon vergriffen: Die zweite Generation von Toyotas kleinem Sportcoupé feiert erst jetzt im Juni ihren Einstand und ist für dieses Jahr längst ausverkauft. Bestellungen für das darauffolgende Jahr werden aber entgegengenommen. Liegt's am Preis? Wohl eher nicht. Der liegt zwar mit gerade einmal schlappen 33.990 Euro auf einem höchst attraktiven Niveau, doch ist es wohl viel mehr die herrliche Unvernunft, die in grünen Zeiten die sportlichen Interessierten ins Toyota-Lager treibt und den Händlern die Türen einrennen.

Der GR 86 geht wie geschnitten Brot. Kein Wunder, schließlich hat er im Vergleich zu seinem GT86-Vorgänger deutlich an Schärfe zugelegt. So zeichnet sich Toyotas Motorsportabteilung Gazoo Racing nun für die Abstimmung des schmucken 2+2-Sitzer verantwortlich, aber auch dem Rennsport begeisterten Firmenchef Akiyo Toyoda ist es zu verdanken, dass aus dem einst nur wenig sportlichen GT86 mit der Neuauflage als GR ein spaßbringender Racer entstanden ist. Er gab nicht nur der Mannschaft von GR grünes Licht, sondern war auch selbst tatkräftig an der Entwicklung beteiligt.

Gerade von einer Marke wie Toyota, die eher für ihre umweltschonenden Hybride bekannt ist, hätte man so ein emotionales Projekt nicht erwartet. Und im Zeitalter der Elektromobilität und alternativen Antriebe wird das Erlebnis mit dem GR 86 wahrscheinlich auch eines der letzten Momente sein, bei denen sportlich ambitionierte Fahrer vollends auf ihre Kosten kommen. Da können allenfalls ein 2err-BMW oder ein Mazda MX-5 RF noch mithalten.

Selbstverständlich stammt auch der neue 86 wieder aus der gemeinschaftlichen Kooperation von Subaru und Toyota. Doch einzig Toyota traut sich mit seinem Modell nach Europa. Subaru lässt seinen BRZ dagegen nicht auf uns los. So lautet zumindest der aktuelle Stand. Obwohl der Boxer und viele weitere Dinge vom eigentlichen Spender Subaru stammen, kommen die Fahrwerksabstimmung inklusive einiger Verstärkungen bis hin zur Einspritzanlage des Motors von Toyota. Um den exklusiven Charakter ihres Sportcoupés zu unterstreichen begrenzen die Japaner den Verkauf in Europa auf zwei Jahre.

Mit Frontmotor und Heckantrieb zeigt sich der GR 86 wieder in der klassischen Konfiguration. Um das Gewicht nach unten zu reduzieren kommt reichlich Aluminium an der Motorhaube, den vorderen Kotflügeln sowie am Dach zum Einsatz. Daher ist das 4,27 Meter lange Coupé mit gerade einmal 1346 Kilo ein Leichtgewicht. Zusätzlich trägt der flache Boxermotor zu einem niedrigen Schwerpunkt bei. Der schöpft seine Kraft statt wie bisher aus nur zwei Litern nun aus 2,4 Litern Hubraum, während die Leistung von 200 auf 234 PS zugelegt hat. Zudem gibt es deutlich mehr Kraft, da das Drehmoment deutlich gesteigert wurde und außerdem noch wesentlich früher bereitsteht. Waren es beim Vorgänger noch 205 Newtonmeter bei 6400 Umdrehungen in der Minuten, sind es nun 250 Nm bei 3700 U/min.

Zwar ist der Boxermotor weiterhin nicht aufgeladen, doch bringt der drehfreudige Motor alles mit, was ein waschechter Sportwagen braucht. Der Vierzylinder tritt bereits von unten aus kräftig an und trompetet unter kreischend-fauchendem Bellen los. Innerhalb von 6,3 Sekunden beschleunigt er den GR 86 auf die 100er-Marke, Schluss ist erst bei

226 km/h. Aber nicht nur der Punch des satt klingenden Antriebs zaubert einem ein permanent breites Grinsen ins Gesicht. Der Schalthebel des Sechs-Gang-Getriebes flutscht mit kurzen-knackigen Wegen durch die Kulisse, während die direkt abgestimmte Lenkung zum Kurvenrübern einlädt. Hinzu kommt eine verwindungssteifere Karosserie, die das Handling und den Fahrspaß mit dem GR 86 nochmals steigern. Neben dem knackigen Handschalter bietet Toyota optional auch ein Sechs-Stufen-Automatikgetriebe an. Der Wandler-Automat ist zusammen im Paket mit einigen Fahrerassistenzsystemen für 2780 Euro erhältlich. Ob die aber zu einem waschechten Sportcoupé wie diesem passt, muss jeder selbst für sich entscheiden.

Schließlich giert der Toyota förmlich nach der nächsten Biegung und lädt zur Kurvenhatz ein. Wer es allerdings übertreibt und schon früh am Scheitelpunkt wieder aufs Gas steigt, erntet schnell ein ausbrechendes Heck, weil das ESP viel Freiheiten gewährt. Daher erfordert der Japaner unter sportlichem Einsatz eine kundige Hand, die ihn wieder zurück auf den gewünschten Kurs führt. Wer aber diese Disziplin mit Bravour beherrscht, wird mit dem GR 86 seine wahre Freude haben.

In seinem Innenraum gibt sich der Breitensportler dagegen recht nüchtern. Zwar nehmen die gut konturierten Sportsitze den Fahrer und Beifahrer fest in die Zange, aber der Platz dahinter ist einem 2+2-Sitzer eher unwürdig. Aufgrund der Enge fühlen sich hier nicht einmal Kleinkinder wohl, immerhin lässt sich der geringe Raum als erweiterte Ablage für den 276 Liter fassenden Kofferraum nutzen.

Der Fahrer blickt auf ein digitales Kombiinstrument. Rechts daneben befindet sich der Touchscreen für das Multimedia, die aber auf eine Navigation verzichtet. Daher erfolgt die Zielführung ausschließlich über das problemlos integrierbare Smartphone. Auch bei den vielen Hartplastik-Materialien, die rund ums Cockpit eingebaut sind, bemerkt man schnell warum der Toyota so günstig eingepreist ist. Aber das wollen wir dem GR 86 gerne verzeihen, bei dem schließlich der Fahrspaß und kein Schickimicki im Vordergrund steht. (Guido Borck, cen)

Daten Toyota GR 86

Länge x Breite x Höhe (m): 4,27 x 1,78 x 1,31

Radstand (m): 2,58

Antrieb: 4-Zyl.-Boxer, Benziner, 2387 ccm, Direkteinspritzung, Heckantrieb, 6-Gang-Getriebe

Leistung: 172 kW / 234 PS bei 7000 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 3700 U/min

Sechsganggetriebe

Höchstgeschwindigkeit: 226 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,7 Liter

Effizienzklasse: k.A.

CO₂-Emissionen: 198 g/km (Euro 6 AP)

Leergewicht / Zuladung: min. 1346 kg / max. 254 kg

Kofferraumvolumen: 276 Liter

Wendekreis: 11,4 m

Basispreis: 33.990 Euro

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



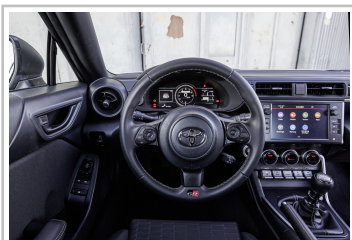
Toyota GR 86.

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



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR 86.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
