
Fahrbericht Toyota GR Supra: Sportler mögen Handarbeit

Von Guido Borck, cen

Es war die Fangemeinde, die den Stein ins Rollen brachte: Die Anhänger von Toyotas heißstem Sportgerät wünschten sich einen klassischen Handschalter und rannten bei den Japanern offene Türen ein. Doch woher sollte man die Schaltbox nehmen? Schließlich stammt die technische Basis für den GR Supra vom bayerischen Kooperationspartner BMW und beim technisch baugleichen Roadster Z4 zählt eine Wandler-Automatik mit sechs beziehungsweise acht Fahrstufen zum Standard-Repertoire, jedoch kein manuelles Schaltgetriebe. Daher klopfen die Japaner beim Getriebespezialisten ZF an.

Die Mannschaft aus Friedrichshafen stellte prompt eine exklusive Schaltbox für den 340 PS starken Reihensechszylinder der GR Supra zusammen. Neben einem neuen Zahnradsatz samt neuer Kardanwelle verkürzte Toyotas Motorsportabteilung Gazoo Racing (GR) außerdem noch die Achsübersetzung von 3,15 auf 3,46 und implantierte der Box eine intelligente Steuerungssoftware ein (iMT), die das ohnehin schon gute Ansprechverhalten des Sechszylinder-Turbos nochmals verbessert. Gleichzeitig wurden das Fahrwerk und die Bremsen für alle Supra neu abgestimmt. Die 2,0-Liter-Einstiegsvariante bleibt dagegen weiterhin mit Automatikgetriebe im Angebot.

Den handgeschalteten 3,0-Liter-Supra setzten die Japaner dagegen auf Diät. Über 38 Kilogramm holten sie aus ihrem flachen Zweisitzer heraus, wovon allein 21,8 Kilo auf das Schaltgetriebe sowie die schlankeren 19-Zoll-Aluräder fallen. Außerdem gibt es eine Leichtbauversion, bei der weitere 16,5 Kilo eingespart wurden, da sie auf Komfortfeatures wie Lederpolster, elektrische Sitzverstellung oder etwa eine Lendenwirbelstütze verzichtet.

Neben dem obligatorischen Kupplungspedal zeigt sich bei allen Handschaltern auch der Innenraum in leicht veränderter Form. Damit der Schalthebel in griffgünstiger Reichweite liegt, mussten die Japaner die Mittelkonsole umgestalten. Der Dreh-Drückregler für das Entertainment wanderte weiter nach rechts außen, der Schalter für die elektronische Parkbremse rückte hingegen näher an den Fahrer heran. Das Fahren selbst ist die reinste Wonne und macht riesigen Spaß. Der Schalthebel flutscht kurz und knackig durch das Sechs-Gänge-Menü, während die Steuerungselektronik mit kleinen Gasschüben die Motordrehzahl erhöht und so die Handarbeit am Getriebe erleichtert.

Nichts zu meckern gibt's auch beim 3,0-Liter-Turbo, der den GR Supra leichtfüßig nach vorne preschen lässt. Seine 340 PS haben mit dem knapp 1,6 Tonnen schweren Japaner ein leichtes Spiel. Seine satten 500 Newtonmeter Drehmoment liegen schon bei frühen 1600 Touren an. Wenn es sein muss, sprintet der drehfreudige Toyota in nur 4,6 Sekunden auf die 100er-Marke, Schluss ist erst bei elektronisch begrenzten 250 km/h.

Bei soviel Fahrspaß bleibt natürlich die Frage nach dem Preis. Der steht aber noch nicht fest. Das ist noch zu früh, Toyota verweist auf die Markteinführung in diesem Herbst. Fest steht allerdings, dass der handgeschaltete 3,0-Liter-Supra gegenüber der Automatikvariante billiger sein wird. Der startet aktuell bei 62.900 Euro, daher rechnen wir für den Handschalter mit einem Einstiegspreis von knapp unter 60.000 Euro. (Guido Borck, cen)

Daten Toyota GR Supra MT

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

Radstand (m): 2,47

Antrieb: R6, Benziner, 2998 ccm, Turbo, Heckantrieb, 6 Gänge

Leistung: 250 kW / 340 PS bei 5000–6500 U/min
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1600–4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,8 Liter
Effizienzklasse: k.A.
CO₂-Emissionen: 198 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1577 kg / max. 218 kg
Kofferraumvolumen: 290 Liter
Wendekreis: 11,0 m
Preis: n. n.

Bilder zum Artikel



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



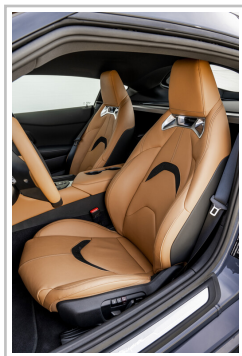
Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota GR Supra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
