

---

## Pressepräsentation Toyota GT86: Reinrassig

Von Jens Riedel

Sports 800, GT 2000, Supra, MR2 und natürlich Celica – die Modellgeschichte von Toyota ist reich an Sportwagen. Nach einigen Jahren Funkstille meldet sich die Marke mit dem GT86 nun zurück. Und weckt mit dem 147 kW / 200 PS starken 2+2-Sitzer endlich wieder einmal lange Zeit vermisste Emotionen. Der GT86 sieht nicht nur sportlich aus, sondern fährt sich auch so. Er ist kompakt und dazu noch relativ preisgünstig,

Ungewohnt mutet zunächst an, dass unter der flachen Haube ein Boxermotor steckt. Doch der GT86 ist eine Gemeinschaftsentwicklung mit Subaru – und auch das Triebwerk des kleinen Toyota Sports 800 aus den 60er Jahren arbeitete bereits nach diesem Prinzip, wenn auch mit zwei Zylindern weniger. Neben der höheren Laufruhe bringt das 2,0-Liter-Aggregat vor allem den Vorteil liegender Zylinder mit. Das sorgt nicht zuletzt auch für einen niedrigen Schwerpunkt.

Nicht nur bei der Bauart mit Frontmittelmotor und Heckantrieb folgt der GT klassischen Sportwagentugenden. Auch das Design outet den 4,24 Meter kurzen Toyota unmissverständlich als reinrassigen Sportler. Mit seinen Frontscheinwerfern, die in Kombination mit der Tagfahrleuchtenleiste an ein Adler- oder Hai-Auge erinnern, signalisiert er sofort Überholpotenzial. Das fällt in der Heckansicht mit dem Spoiler und dem großen Diffusor noch deutlicher aus. Die Motorhaube wölbt sich an den Seiten nach oben, so dass der Fahrer links und rechts auf eine spitze Kotflügelinie blickt. Ganz klassisch eben.

Das Interieur steht dem in nichts nach. Das kleinste derzeit in einem Toyota eingebaute Lenkrad, der mittig positionierte Drehzahlmesser, der kurze Schalthebel neben dem mächtigen Handbremshebel und die Kippschalter in der Mittelkonsole prägen den sportlichen Auftritt hinter dem Blech. Dazu gibt es reichlich Carbon-Blenden und tief liegende Sportsitze, die Fahrer und Beifahrer förmlich umschließen. Nur ein Versprechen kann der GT86 lediglich halb halten. Er ist eher ein 2+1-Sitzer. Soll noch eine dritte Person mit einsteigen, und sei es nur ein Kind, muss der Beifahrer sein Gestühl schon bis zum Anschlag nach vorne schieben, damit auch nur ein Hauch von Beinfreiheit gewährt wird. Auf dem Fahrerplatz schließt sich dies eigentlich per se aus, weswegen der Sitz dahinter sich allenfalls als zusätzliche Gepäckablage eignet. Immerhin kann die Rücksitzlehne im Fond umgeklappt werden. Ob dann vier Ersatzräder und weiteres Motorsportzubehör mit ins Auto passen, wie die Marketingabteilung verspricht, darf allerdings bezweifelt werden.

Ein glückliches Händchen bewies Toyota bei der grafischen Gestaltung der Zahl in der Typenbezeichnung, die sich an den vorderen Kotflügeln findet. Beide Ziffern gehen in der Mitte fließend ineinander über. Die rechte Hälfte der „8“ ist gleichzeitig die linke Hälfte der „6“. Entstanden ist ein signifikantes Symbol mit extrem hohem Wiedererkennungseffekt. Vervollständigt wird das Logo durch je einen liegenden Kolben zu beiden Seiten.

Schon beim ersten Einstieg weckt der Toyota also vielerlei Sympathien und vor allem hohe sportliche Erwartungen. Und enttäuscht nicht. Beim Druck auf den Start-Knopf schnellt die Nadel des Drehzahlmessers gierig nach oben und entfaltet sich ein verheißungsvolles Grollen. Bereits ab 2300 Umdrehungen in der Minute beginnt der Boxer seine Muskeln spielen zu lassen. Ab 4000 Touren klingt es richtig kernig und bei 6000 Umdrehungen legt der GT akustisch noch einmal eine Schippe nach, ehe bei 6600 Umdrehungen das Drehmomentmaximum erreicht ist oder bei 7400 Touren ein rotes Lämpchen im Drehzahlmesser aufblinkt und zum Hochschalten ermahnt, bevor sich der Begrenzer unmissverständlich meldet. Den herrlichen motorsportlichen Klang verdankt der Toyota einem Soundgenerator, der die akustischen Lebensäußerungen des Vierzylinders direkt in den Innenraum leitet.

Die 200 PS haben es mit den knapp 1240 Kilogramm Trockengewicht im wahrsten Sinne des Wortes nicht schwer. Die präzise Lenkung und die kurzen Schaltwege verleiten rasch zu ambitionierter Fahrweise. Die Torsen-Differenzialsperre sorgt für stabilen Kurs. Dabei

erweist sich der GT86 keinesfalls als bretttharter Geselle, sondern bietet überraschend einen recht akzeptablen Federungskomfort. Wem die Einstellung des ESP (bei Toyota VSC genannt) zu enge Grenzen steckt, der kann den weiter gefassten Sport-Modus wählen und darf sich nur nicht dadurch erschrecken lassen, dass dann das Symbol für die Stabilitätskontrolle aufleuchtet und „Off“ angibt. Gemeint ist nur, dass der normale Regelbereich außer Kraft gesetzt ist. Das System gibt dem Heck nun deutlich mehr Spielraum bei forscher Querbearbeitung, ohne dass jedoch Laien gleich das Herz in die Hose rutschen muss. Die Hinterachse wird stets rechtzeitig und so sanft wieder eingefangen, dass man es kaum merkt. Da werden selbst ungeübte Fahrer schnell zu kleinen Driftanwärtern.

29 900 Euro verlangt Toyota für den hohen Spaßfaktor – ein attraktives Angebot, zumal auch Annehmlichkeiten wie 2-Zonen-Klimaanlage, Tempomat, Geschwindigkeitsregelanlage, Bi-Xenon-Scheinwerfer, 17-Zoll-Leichtmetallräder und Nebenscheinwerfer sowie das Multimediasystem „Toyota Touch“ mit Freisprecheinrichtung bereits an Bord sind. Alles, was man dafür in Kauf nehmen muss, ist die Farbe Racing Red. Alle anderen Lackierungen, etwa Asphalt Grey oder Rapid Blue, schlagen mit 550 Euro extra zu Buche. Empfehlenswert ist aber auf alle Fälle der Parksensoren für hinten, denn das Ende der Sportskanone ist dort vom Fahrersitz aus partout nicht zu entdecken. Da auch dann nur geringfügig die 30 000-Euro-Marke überschritten wird, wäre die Anschaffung der erweiterten Variante des Multimediasystems noch eine Überlegung wert. Das „Toyota Touch & Go“ bietet im Navigationssystem nämlich auch noch eine Verkehrszeichenerkennung, die den Fahrer immer wieder an die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit erinnert – wenn er zum hundertsten Mal dem sportlichen Charme des GT86 erlegen ist und gerade wieder einmal vom herrlichen Sound angestachelt mit Eifer über die kurvige Landstraße fegt.

Bleibe nur noch zu klären, was die Zahl 86 bedeutet. Sie weist auf die quadratische Zylinderabmessung mit jeweils 86 Millimeter Bohrung und Hub hin. Dieses Verhältnis hatten auch schon der Celica und der MR2. Die beiden Ziffern spielen außerdem auf den sportlichen Corolla Levin AE86 an. Und wer sich die Mühe macht, den Innendurchmesser der verchromten Auspuffendrohre zu ermitteln, der wird ebenfalls auf diese Zahl stoßen.

Erfahrbar ist der Toyota GT86 ab 15. September und auf Wunsch auch mit einer Sechsgang Automatik samt Schaltwippen. 2000 Stück will Toyota dann noch bis zum Jahresende von seinem Sportler absetzen. 500 Bestellungen liegen bereits vor.  
(ampnet/jri)

#### Daten Toyota GT86

Länge x Breite x Höhe (m): 4,24 x 1,78 x 1,29  
Motor: 4-Zylinder-Boxer, 1998 ccm  
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 7000 U/min  
Max. Drehmoment: 205 Nm bei 6400 - 6600 U/min  
Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm): 7,8 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 181g/km (Euro 5)  
Höchstgeschwindigkeit: 226 km/h  
Beschleunigung 0 - 100 km/h: 7,6 Sek.  
Leergewicht / Zuladung: 1239 kg / 431 kg  
Kofferraum: 243 Liter  
Wendekreis: 11,4 m  
Bereifung: 215/45 R17  
Preis: 29 990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



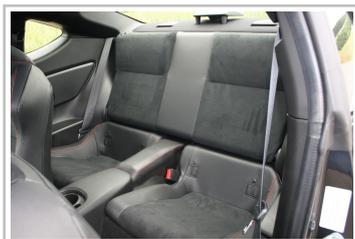
Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota GT86.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota 2000 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Sports 800.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Toyota Sports 800 (rechts) und Toyota 2000 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota Sports 800 (links) und Toyota 2000 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Toyota GT86 (hinten), 2000 GT und Sports 800 (rechts).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota

---