



Japans Benzinbrüder

Tod gesagte Leben länger. Kurz bevor handgeschaltene Sportwagen mit Benzinmotor gänzlich ausgestorben sind, beschert uns Toyota den GR86 und den GR Supra MT.

Einladungen wie diese sind wie Balsam auf der Seele. Die Wörter GR86, Supra, Rennstrecke und Sevilla reichen und meine Vorfreude kennt kein Halten mehr. So viel vorweg: Ich wurde nicht enttäuscht, ganz im Gegenteil. Im Zeitalter der Elektromobilität und der Kompakt-SUVs gehören Sportwagen wie der neue GR86 mit Vierzylinder-Sauger und der GR Supra mit Handschaltung zur absoluten Rarität. Kein Wunder, denn aufgrund immer strenger werdender Abgasrichtlinien schicken viele Hersteller ihre Verbrennungsmotoren in Rente und konzentrieren sich auf Elektroautos. Toyota hat sich schon Anfang der Zweitausender zur Nachhaltigkeit bekannt und stellt mit dem Prius schon

über 20 Jahre lang eines der sparsamsten Fahrzeuge auf die Räder. Dadurch entsteht, im wahrsten Sinne des Wortes, Spielraum, den Toyota, unter anderem mit dem neuen GR86 schließt.

Der Nachfolger des GT86, der als leichter und günstiger Sportwagen weltweit für Begeisterung sorgte, heißt GR86 und ist eine Weiterentwicklung in allen Belangen. Die Karosserie wurde versteift, tiefergelegt und das niedrige Leergewicht von 1.275 Kilogramm beibehalten. Der Vierzylinder-Boxermotor hat nicht nur mehr Hubraum, sondern auch mehr Leistung bekommen und generiert nun 234 PS. Wie schon der GT86, kommt auch der GR86 ohne künstliche Beatmung aus und sorgt mit seinem

Saugmotor für Gänsehaut und kernigen Sound. Doch das Beste am neuen GR86 ist das Fahrverhalten. Die jüngste Ergänzung der Toyota GR (Gazoo Racing) Modellpalette liegt, dank des niedrigen Schwerpunktes und des leichten Chassis, perfekt auf der Straße und sorgt in Kombination mit der direkten Lenkung für pure Fahrfreude. Die Kupplung und das manuelle Sechsgang-Getriebe sind sehr straff ausgelegt und zaubern mir am Circuito Monteblanco im Umland von Sevilla ein Lächeln ins Gesicht. Der GR86 sorgt mit seinem Heckantriebslayout nicht nur für grandiosen Fahrspaß, sondern lässt sich im Track-Modus spielerisch und kontrolliert driften. Der neue Sportwagen wäre schon Grund genug für Freudensprünge, doch Toyota hat noch ein Ass im Ärmel.



Auf das Wesentliche konzentriert sich das Cockpit, wo manuelle Bedienelemente und klar strukturierte Tasten und Knöpfe vorherrschend sind. Die Verarbeitung ist durchwegs hochwertig und die Sitzposition sportlich tief.

Die fünfte Generation des Toyota Supra wird nun zur echten Legende. Die Topversion, den GR Supra, gab es bis dato nur mit 8-Gang-Automatik-Getriebe, das die 340 PS des Reihensechszylinders an die Hinterachse weiterleitet. Doch Toyota hat seine Kunden erhört und kuppelt den Sechszylinder nun auch an ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Auch wenn es Spaß gemacht hat, den GR86 mit seinem Vierzylinder-Saugmotor und der leichten Karosserie auf dem Rundkurs herumzupfeitschen, ist es der Supra, der mein Herz erobert hat. Mit der Einführung des Handschalters strafft Toyota zusätzlich das Fahrwerk und trimmt den legendären Sportwagen auf Dynamik. Gepaart mit dem Sechszylinder-Turbomotor aus dem Hause BMW wird der GR Supra MT zur herausragenden Fahrmaschine mit ganz besonderem Charakter. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,6 Sekunden und das direkte Fahrverhalten zaubern mir nicht nur ein Lächeln ins Gesicht, sondern sorgen zwischen den Kurven der Rundstrecke auch für Gänsehaut. Obwohl der aktuelle Supra mit 8-Gang-Automatik einen Hauch

schneller beschleunigt und auf der Rennstrecke vermutlich auch schneller ist, würde ich mich stets für die Variante mit drei Pedalen entscheiden, denn erst mit Kupplung, wird der Supra seinem Namen gerecht.

Egal ob Sie der stärkere Supra oder der neue, leichte GR86 anspricht, beide Modelle fahren sich sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke phänomenal und sind der analoge Kontrast im digitalen Zeitalter. Gazoo Racing zeigt eindrucksvoll, dass die Handschaltung und der Verbrennungsmotor noch nicht reif fürs Museum sind. ■

TOYOTA GR86 & GR SUPRA MT

Antrieb: Boxermotor 4-Zylinder | Reihensechszylinder
Max. Leistung: 172 kW/ 234 PS | 250 kW/ 340 PS
Max. Drehmoment: 250 Nm | 500 Nm
0-100 km/h: 6,3 sec | 4,6 sec
V-max: 226 km/h | 250 km/h
Kraftübertrag.: Heckantrieb, 6-Gang Handschaltung
L/B/H in mm: 4.265/ 1.775/ 1.310 | 4.379/ 1.854/ 1.299
Leergewicht in kg: 1.275 | 1.500
Ladevolumen in L: 226 | 290
Verbrauch: 8,8 L | 8,8 L
Basispreis: EUR 41.790,- | 73.290,- inkl. MwSt.

