



Fotos: Michael Blumenstein

Der Anti-Dienstwagen

Coupés sind meist ein Tabu als Firmenauto – es sei denn, sie haben vier Türen. Wir wollen eine Lanze brechen für kleine, leichte, sparsame, günstige und doch megaspaßige Zweitürer wie den Toyota GR 86.

Der Toyota GR 86 ist ein Sportwagen alter Schule: klein, agil, vergleichsweise günstig und mit Gute-Laune-Garantie. Derzeit werden Interessenten (mal wieder) mit einer Warteliste verträstet

VON **Autoflotte** GETESTET

- + Klein
- + Agil
- + Sparsam
- Traktion
- Automatikgetriebe
- Und noch mal Automatikgetriebe

Sind viele Dinge beim Thema Mobilität schnelllebig, ändern sich andere kaum. Egal, in welche Car Policy man schaut, Sportwagen, Coupés und Cabriolets sind meistens ein Tabu. Und zwar seit Jahrzehnten. Das Image dieser Fahrzeuge sei nicht passend, sie würden zu viel Sprit verbrauchen, wären zu stark motorisiert und andere Gründe werden angeführt. Vielleicht ist es an der Zeit, umzudenken?

Zwar kann das auch heute teils noch stimmen. Vor allem das „gefährliche“ Image hängt jedoch stark vom Fahrzeug selbst und von der Branche ab. Und so kann auch ein Mercedes GLC 300e völlig deplatziert wirken, aber in der Car Policy (und vom Staat) wird er hofiert. Das Stigma fährt jedoch mit den Zweitürern.

Klein, schnell, sparsam

Ein Sportwagen alter Couleur ist der Toyota GR 86. Er besitzt noch viele Tugenden des klassischen Sportwagens – und viele Laster. Fangen wir mit den Nachteilen an,

die man sich mit diesem nicht einmal 4,27 Meter kurzen und 1,31 Meter flachen Fahrzeug einhandelt. Das Platzangebot. Der Toyota GR 86 sitzt nicht locker-labbrig wie ein SUV, sondern eher slim-fit. Zumindest vorn.

Die zwei hinteren Plätze fühlen sich in jedem Fall nach zu heiß gewaschener Merino-Unterwäsche an und fungieren bestenfalls als Garderobe für die Jacke, doch auch diese wirft man besser ohne Sitzvorklappen nach hinten, denn wer die Lehne vorklappt, muss den Sitz neu justieren – eine Memory-Funktion gibt es nicht. Der Kofferraum ist mit 276 Litern zwar klein, dafür aber in den Innenraum erweiterbar. Warum Toyota und der DNA-Spender Subaru – der Subaru BRZ ist das Original – dem Coupé keine große Heckklappe spendierte, die die Nutzbarkeit deutlich erhöht, bleibt ein Geheimnis. So sollte das Gepäckstück wohl bedacht ausgewählt werden. Das waren die Nachteile.

Die Sitzposition ist tief – sehr tief. Das merkt man bei jedem Einsteigen, bei je-



Der Toyota GR 86 hat laut DAT-Restwert-Prognose einen rekordverdächtig hohen Wiederverkaufspreis. Nach drei Jahren und 45.000 Kilometern könnte man für ihn noch rund 65 Prozent des Neupreises verlangen

dem Aussteigen und an (fast) jeder Ampel, wenn der Flugrost an den SUV-Bremscheiben nebenan in Augenhöhe rollt. Wer in der Stadt unterwegs ist und einparken muss, freut sich indes über die sehr gute Übersichtlichkeit – in alle Richtungen. Die Sitzposition ist nicht nur tief, sie ist auch gut, wenngleich nicht für alle perfekt. Gleiches gilt für die Sitze selbst. Sie packen ordentlich zu und unterstützen bei zügiger Kurvenfahrt – dem Revier des GR 86. Die Gurtführung mittels Klemmriemen nervt jedoch, diese muss man aber nicht nutzen.

Unterstützung bei der Bedienung brauchen hingegen wohl nur wenige GR-86-Piloten. Denn in diesem Japaner gibt es sie noch, die Tasten, Drehregler und echten Schalter. Die Verarbeitung ist prima, die Materialien teils „interessant“. Schön, dass die Homologation des GR 86 wohl bereits etwas länger zurückliegt. Ein deaktivierter Spurhalteassistent bleibt bei ihm auch nach dem Motor-Neustart ausgeschaltet – mittlerweile undenkbar. Das ist vor allem im GR 86 sinnvoll, denn die Systeme sind

nicht sonderlich raffiniert und greifen teils derbe ins Fahrgeschehen ein.

Mit Handschaltung wählen

Ein echtes Manko des Testwagens: die Sechsgang-Automatik. Eine eindringliche Empfehlung: nicht wählen. Nicht, weil ein Ewiggestriger meint, ein Sportwagen muss per Hand geschaltet werden (hat mal jemand etwa einen 911er mit Siebengang-Handschaltung bewegt?). Die Wandlerautomatik ist einfach schlecht.

Wechselt sie im Alltag noch weich und oft treffsicher, nervt sie bei flotter Gangart mit unwillkürlichen Schaltmanövern, die per Hand nie stattgefunden hätten. Erschwerend kommt hinzu, dass die Höchstgeschwindigkeit im fünften Gang gefahren werden muss. Wer im manuellen Schaltschema per Schalttasten am Lenkrad in Stufe sechs wechselt, endet bei Tacho 208 im Begrenzer. Selbst bergab. Der Wechsel in Stufe fünf wird mit einem Rums begleitet und es geht flott weiter bis Tacho 222 und man landet wieder im Begrenzer. Dass nicht alles auf „German Autobahn“



Der Toyota GR 86 verspricht nicht mehr, als er hält. Mit seinen kompakten Abmessungen (knapp 4,27 Meter lang und 1,31 Meter hoch) passt er nicht nur hervorragend auf die Landstraße, sondern auch gut in die Innenstadt



1



2



3



4



5



6



7

1 Das Lenkrad des Toyota GR 86 liegt gut in der Hand. Die Sitzposition ist nicht für alle perfekt. Die Bedienung des Bordcomputers über Lenkradtasten erfordert etwas Eingewöhnung 2 Auf die Sechsgang-Automatik sollte unbedingt verzichtet werden. Sie wird dem kleinen Sportwagen in keiner Weise gerecht und nervt eher 3 Im Toyota GR 86 gibt es noch echte Tasten, Schalter und Drehregler. Alle zusammen vereinfachen die haptischen Elemente das Bedienen des Japaners 4 Die Sportsitze geben ausreichend Seitenhalt. Viele Einstellmöglichkeiten bieten sie jedoch nicht. Die Gurtklemmschleife nervt im Alltag. Wer an die Rückbank muss, stellt danach den Sitz komplett neu ein 5 Alles auf einen Blick. Die Anzeigen rechts und links können gegen andere Informationen getauscht werden. Uhrzeit und Außentemperatur sind, wie Tempo und Drehzahl, immer zu sehen 6 Der Toyota GR 86 ist eigentlich ein Subaru BRZ. Die Unterschiede sind marginal. Das stört aber offensichtlich keinen der beiden Hersteller, so stehen auf der Mini-Motorabdeckung Toyota und Subaru in Eintracht übereinander 7 Der GR 86 fällt auf, obwohl er so klein ist. Als Firmenauto bietet er sich eigentlich an, denn er ist günstig und wertstabil, verbraucht wenig und wirkt trotz aller Sportlichkeit zurückhaltend

Toyota GR 86 AT Pure

Testwagenpreis: 40.380 € (brutto)
 B4/2.387 cm³ | 172 kW/235 PS | 250 Nm ab 3.700 U/min | 6-Gang-AT | 6,9 s
 216 km/h | WLTP: 8,8 S | 200 g/km
 4.265 x 1.775 x 1.310 mm | 276 l
KH: 14 | **TK:** 26 | **VK:** 29
Wartung: jährlich/15.000 km
Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

ausgelegt ist, merkt man auch den Spiegeln an. Diese vibrieren ab 180 dermaßen, dass man an den Alkoholkonsum des gestrigen Abends zurückdenkt – merkwürdig, der lag bei null. Aber Vmax ist nicht das Ziel des Toyota. Da hängt ein Škoda Fabia im (beim GR 86 nicht vorhandenen) Windschatten dran. Schnell ist dieser Toyota eher auf der Landstraße.

Das Fahrwerk: spaßig

Der Fahrkomfort taugt zwar durchaus auch für die Langstrecke. Aber man merkt, dass sich bei den gewählten Federdämp-

fer-Elementen und der Abstimmung jemand Gedanken gemacht hat, wie sich ein Sportwagen mit Straßenzulassung fahren sollte: spaßig.

Der Toyota GR 86 liegt satt auf der Straße und gibt eine Rückmeldung, die bis zum Grenzbereich den Status quo gut widerspiegelt. Die Lenkung agiert präzise mit perfekter Rückstellkraft. Und im Vergleich zu den (teil-)elektrifizierten Fahrzeugen hat der GR 86 eine Bremse, wie man sie von früher kennt. Mit feinfühligem Druckpunkt, sodass millimetergenaues, sanftes Halten ohne Kopfnicken klappt. Aus heutiger Sicht ungewohnt wird es, wenn man

flott fährt und die Kurvenradien enger werden. Der GR 86 tanzt gern mit dem Hinterteil. Das kann man als agil bewerten oder aber als riskant – je nach eigenem Ermessen. Fakt ist: Traktion ist eher ein Fremdwort des Hecktrieblers und das ESP setzt recht zaghaft ein.

Herzerweichender Boxermotor

Ebenfalls nicht so, wie man es von modernen Autos gewohnt ist, agiert der Benzinmotor. Ohne Turbo-Wumms, ohne Elektrobumms mit recht großem Hubraum in Boxermanier. Der 2,4 Liter ist ein klassischer Saugmotor, wie es bei Subaru Tradition ist und von Toyota – wie das gesamte Fahrzeug – einfach mit übernommen wurde. Auf der Motorabdeckung prangen

scheinlich besser als zuvor mit der Diesel-Flotte. Denn „Möchtegern-Elektriker“ haben im betrieblichen Einsatz meist einen elektrischen Fahranteil von unter 20 Prozent, wie Professor Roland Vogt in seiner Studie unlängst auf dem Autoflotte Fuhrparktag anprangerte.

Wer sich im Toyota GR 86 zurückhält, schwimmt mit „Siebenkomma“ im Verkehr mit. Wer auf der Autobahn flott unterwegs ist, landet meist bei knapp neun. Bei Vollgas-Etappen sind es etwas mehr als zehn Liter. Ein Mercedes GLC 300e hätte bei diesem Tempo rund fünf Liter mehr. Hinzu kommt, dass Toyota den WLTP-Verbrauch mit 8,8 Litern angibt und damit mehr als wir im Testmittel erfahren haben (8,2 Liter). Mit dem 50-Liter-Tank lassen sich somit sinnvolle Reichweiten erzielen.

Der Toyota GR 86 ist eben ein Sportwagen alter Couleur: klein, schnell, stark und günstig. Er ist ein Garant für Fahrspaß – auch auf beruflichen Strecken. Gerade dort kommt der Spaß oft zu kurz.

auch ungeniert beide Herstellernamen in Eintracht. Der Vierzylinder stellt 235 PS irgendwo kurz vor 7.000 Touren bereit. Der zweite Frühling beginnt im Japaner erst ab 4.500 Touren, einen ersten gab es jedoch nie. Auch deswegen harmonisiert ein Handschalter deutlich besser. Der Standardsprint wäre dann in gut sechs Sekunden abgehandelt, mit der Automatik sind es knapp sieben. Annähernd 1.400 Kilogramm bringt der GR 86 auf die Waage – kein Leichtgewicht, doch im Vergleich zu dem, was man sonst so fährt, sehr leicht.

Wenig Gewicht, eine kleine Stirnfläche und ein effizienter Motor sind die Zutaten nicht nur für ein schnelles Automobil, sondern auch für ein sparsames. Und der Spritverbrauch ist ein Kostenfaktor im Fuhrpark. Betreiber einer Plug-in-Hybrid-Flotte verstehen das Thema mittlerweile wahr-

So sind die Contra-Argumente, die gegen den Zweitürer per se sprechen, heutzutage ebenso nichtig wie die, dass man mit einem Elektroauto keine Langstrecken fahren könne und die Ladeinfrastruktur zu schlecht sei. Beides kann stimmen, tut es aber nur in wenigen Fällen.

Michael Blumenstein

DAT-PROGNOSE

Toyota GR 86 Pure

36 Monate mit Extras

15.000 km/Jahr: 65,5 %

25.000 km/Jahr: 59,1 %

40.000 km/Jahr: 50,5 %



ATU – IHR KOMPETENTER PARTNER FÜR ELEKTROMOBILITÄT!

**WIR SIND
AUCH FÜR IHRE
ELEKTRO-
FLOTTE
DA!**



PROFESSIONELLE FLOTTENLÖSUNGEN FÜR ALLE UNTERNEHMENSGRÖSSEN

Für die individuellen Anforderungen Ihrer Flotte stehen wir Ihnen gerne zur Seite:

Hotline: **+49 (0)961 63186666**

Internet: **atu-flottenloesungen.de**

Mehr Infos zur Elektromobilität:



ATU

Flottenlösungen