



Toyota GT86 2.0

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Toyota lässt mit dem GT86 die Sportwagentradition weiterleben. Das mit Subaru entwickelte, rund 4,20 m lange Coupé fällt mit dynamischem Design auf. Die flache Front wirkt mit den spitz zur Mitte laufenden Xenon-Scheinwerfern samt LED-Tagfahrlicht und den ausgestellten Kotflügeln aggressiv. Der tief positionierte Zwei-Liter-Boxermotor, der über eine Mischung aus Saugrohr- und Direkteinspritzung verfügt, generiert eine Leistung von 200 PS. Allerdings benötigt es dafür hohe Drehzahlen, denn die Maximalleistung ruft der Motor erst bei 7000 U/min ab. Insgesamt reicht das, um gute Fahrleistungen zu erzeugen. Aber besonders spritzig wirkt der Motor im Vergleich zu aufgeladenen Aggregaten nicht. Zudem liegt der Testverbrauch hoch - 7,8 l/100 km. Überzeugen können hingegen die Fahreigenschaften sowie die Lenkung. Der GT86 steht für Fahrspaß pur - er lässt sich agil, aber dennoch sicher bewegen und wartet nur auf die nächste Kurve. Der Bremsweg aus 100 km/h fällt mit 40 m zu lang aus. Der Innenraum präsentiert sich mit großem Drehzahlmesser in der Mitte der Instrumente, Sportsitzen, roten Ziernähten und Applikationen in Carbonoptik ebenfalls sportlich. Der GT86 ist mit einem Anschaffungspreis ab 29.990 Euro ein gelungener, aber kein übermotorisierter Sportwagen für den schmalen Geldbeutel. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi TT, Nissan 370Z Coupé, Peugeot RCZ, Renault Laguna Coupé.

- +** bequeme Sportsitze vorn, noch gute Fahrleistungen, sehr sichere und agile Fahreigenschaften, gute Lenkung
- schlechte Über- und Rundumsicht, erschwerter Ein- und Ausstieg, unkomfortable Federung, langer Bremsweg



ADAC-URTEIL

2,9 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,8 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,6 Senioren

2,5 Langstrecke

3,6 Transport

2,1 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

3,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

Der GT86 zeigt sich insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig. Der Innenraum ist optisch ansprechend, jedoch sind die verwendeten Materialien überwiegend kratzempfindlich.

+ Der Unterboden ist im vorderen Bereich völlig glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel wurde zwar nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, lässt sich aber über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum öffnen. Die Türausschnitte sind gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, zudem besitzen die lackierten Schweller Kratzschutzleisten. Der obere Bereich des Armaturenbretts ist geschäumt - rote Ziernähte verleihen dem Interieur einen sportlichen Charakter.

- Sowohl der Motorhaube als auch der Heckklappe fehlt innen der schützende Klarlack. Die Fahrzeugflanken sind vor fremden Autotüren völlig ungeschützt. Auch an Front und Heck fehlen Stoßleisten. Der hintere Stoßfänger ist zwar teilweise unlackiert, allerdings kann nichts separat ausgetauscht werden. Der Rückfahrcheinwerfer (Nebelschlussleuchte) ist bruchgefährdet in der Stoßstange positioniert. Die Motorhaube wird nur über einen Stab offen gehalten. Der Tankstutzen besitzt keine Klappe – es kann versehentlich Diesel anstatt Benzin in den Tank gefüllt werden.

3,7

Alltagstauglichkeit

Der Zwei-plus-Zwei-Sitzer bietet nur eine ausreichende Alltagstauglichkeit.

+ Wer einen Räderwechsel selbst durchführen möchte, dem stehen Wagenheber und Radmutternschlüssel zur Verfügung.

- Die maximale Reichweite beträgt mit einer Tankfüllung nur durchschnittliche 641 km. Auch die maximale Zuladung erweist sich mit 420 kg als gering. Auf dem Dach sind keine Lasten erlaubt. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset.

3,3

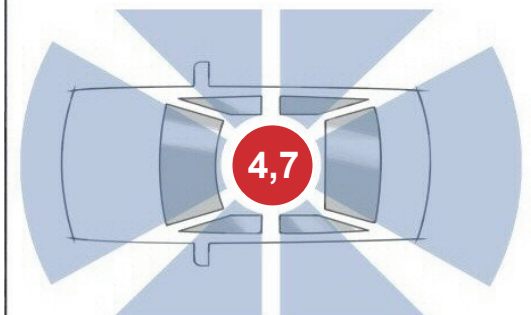
Sicht

In diesem Kapitel liegt der unübersichtliche GT86 nur im hinteren Mittelfeld.

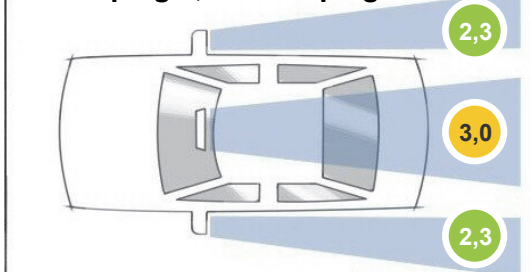


Die niedrige Sitzposition erschwert die Sicht nach schräg hinten

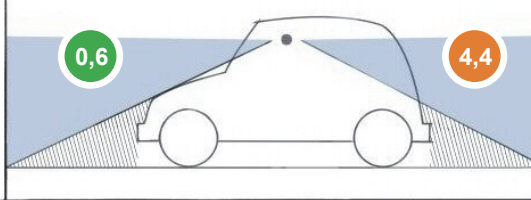
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Die hellen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus (aber kein Kurvenlicht) und das LED-Tagfahrlicht sorgt für eine bessere Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können aufgrund der flachen Motorhaube gut erkannt werden.

Die Sicht im Innenspiegel ist noch befriedigend - leider blendet dieser bei störendem Scheinwerferlicht nicht automatisch ab. Die Rückspiegel bieten ein recht großes Sichtfeld nach hinten, haben aber keinen asphärischen Bereich. Der Wirkungsbereich der Scheibenwischer ist recht groß.

⊖ Durch die niedrige Sitzposition kann der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen nur mäßig überblicken. Besonders das Heck ist schlecht einzusehen, was das Rangieren erschwert. Parksensoren für Front und Heck gibt es nur gegen Aufpreis (nicht im Testwagen). Nah am Fahrzeug liegende Hindernisse können nur schwer wahrgenommen werden.

3,8

Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gelingt beim GT86 aufgrund der tiefen Sitzposition nicht besonders bequem. Man gelangt dank des in dieser Ausstattung serienmäßig verbauten Smart-Key-Systems schlüssellos in das Fahrzeug. Zum Verschließen reicht es, wenn der Türgriff berührt wird. Die Tür rasterungen sind recht kräftig dimensioniert und können die Türen auch an Steigungen offen halten. Sie besitzen aber nur zwei Rastungen. In der ersten Rastung ist die Türe dadurch schon recht weit geöffnet, wodurch die Gefahr besteht, sie ans Nachbarauto anzuschlagen.

⊕ Nach dem Aussteigen wird die Umgebung vor dem Fahrzeug noch eine Zeit lang beleuchtet (Aktivierung über Fernlichtschalter).

⊖ Um ins Fahrzeug zu gelangen, muss man erst mal den breiten Schweller überwinden und sich dann in den sehr tief angeordneten Sitz fallen lassen. Durch die tiefe Sitzposition und das flach verlaufende Dach fällt sowohl das Ein-, als auch das Aussteigen schwer. In den Fond muss man mühsam hineinklettern - der Platz ist rar und nur auf der Beifahrerseite gibt es eine Einstiegshilfe. Es fehlen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein- und Aussteigen erleichtern würden.

4,9

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich klein aus.

⊖ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 225 l. Dann lassen sich bis zu vier handelsübliche Getränkekisten verstauen. Legt man die Rücksitzlehne um, passen bis zu 475 l in den Kofferraum.



Mit 225 l Volumen ist der Kofferraum des GT86 recht klein ausgefallen.

3,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des kleinen Kofferraums ist aufgrund der Karosserieform nur durchschnittlich. Er kann über einen Taster im Innenraum oder an der Heckklappe selbst entriegelt werden. Nervig ist nur, dass sich die Heckklappe nicht von außen öffnen lässt, wenn der Schlüssel im Fahrzeug liegt.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und wieder schließen. Die äußere Ladekante liegt mit 67 Zentimetern in einer noch guten Höhe. Zum Ausladen muss das Gepäck ebenfalls nicht zu weit angehoben werden, es stört nur eine 9 Zentimeter hohe Stufe. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände leicht erreichen. Die Kofferraumbreite fällt im Klassenvergleich akzeptabel aus.

– Die Heckklappe öffnet nicht weit und das Heckklappenschloss steht zusätzlich ab, dadurch kann man sich leicht den Kopf stoßen. Sowohl Ladeöffnungshöhe als auch -breite fallen klein aus, wodurch das Einladen sperriger Gegenstände erschwert wird. Doch auch der Kofferraum selbst erweist sich als niedrig. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,9 Kofferraum-Variabilität

+ Kofferraum des GT86 gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Zum Verstauen von Kleingepäck findet man nur unter dem Kofferraumboden einige kleinere Ablagefächer. Im Kofferraum selbst gibt es weder Spannnetze noch Gepäckhaken zur Ladungssicherung.

– Die Sitzlehne lässt sich nur komplett umlegen. Dazu muss sie auf beiden Seiten entriegelt werden, dies ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Fond sehr umständlich. Das hätte man sinnvoller lösen können.

3,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Cockpit orientiert sich am Fahrer und die Anzahl der Bedienelemente ist überschaubar. Die Funktionen der einzelnen Schalter sind schlüssig, so dass sich der Toyota bereits nach einer kurzen Eingewöhnungszeit intuitiv bedienen lässt.

+ Das Lenkrad kann - wenn auch nur über einen kleinen Bereich - in Höhe und Weite eingestellt werden. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, ein stehendes, sportwagentypisches Gaspedal gibt es aber nicht. Der Schalthebel liegt optimal zur Hand und auch der beleuchtete Start-/Stopp-Knopf ist gut erreichbar, aber etwas ungewohnt in der Mittelkonsole positioniert. Der Lichtschalter befindet sich im etwas überladenen Blinkerhebel, alternativ wird das Fahrlicht auch sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden ebenfalls dort aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente bieten einen guten Kontrast und lassen sich auch gut ablesen. Für Sportwagenflair sorgt der große, mittig angeordnete Drehzahlmesser mit einer digitalen Geschwindigkeitsangabe - links daneben wird die Geschwindigkeit analog angezeigt. Mittig befindet sich der Bordcomputer, der u. a. den Verbrauch anzeigt, allerdings ist das Bedienelement etwas ungeschickt am Kombiinstrument positioniert. Darüber hinaus erhält der Fahrer auch Informationen zur Kühlwassertemperatur. Der Scheibenwischer kann nur manuell aktiviert werden. Am Lenkrad befindet sich der Lenkstockhebel der Geschwindigkeitsregelanlage - diese kann einfach aktiviert werden, die eingestellte Geschwindigkeit wird jedoch nicht angezeigt. Das Touch-Display des Radio-/Navigationssystems liegt weit oben, so dass der Blick beim Einstellen kaum vom Verkehrsgeschehen abschweift. Die Lautsprecher vermitteln einen zufriedenstellenden Klang. Die Funktionen der Klimaanlage sind selbsterklärend und die Heckscheibenheizung wird automatisch wieder deaktiviert. Insgesamt sind alle Schalter gut zugänglich, schade ist nur, dass die Sitzheizung nicht automatisch deaktiviert wird (z. B. mit der Zündung). Im Dunkeln sind alle wichtigen Bedienelemente beleuchtet und dadurch auch gut zu finden. Die Schalter der elektrischen Fensterheber liegen gut zugänglich und verfügen über eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Sind Türen oder Heckklappe offen, so wird der Fahrer gewarnt. Vorn ist die Anzahl an Ablagen akzeptabel und die Innenraumbeleuchtung zufriedenstellend.



Der Toyota GT86 bietet im Innenraum solide Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

⊖ Die Drehknöpfe und Schalter des Radio-/Navigationssystems fallen sehr flach und klein aus und sind dadurch extrem schlecht greifbar. Besonders störend ist dies bei der Lautstärkenregelung, da man diese öfter verwendet. Das Klimaanlagebedienteil ist in zwei Ebenen aufgeteilt: Während die Temperatur- und Gebläseeinstellung noch akzeptabel positioniert sind, liegen u. a. die Schalter der Umluftfunktion und der Heckscheibenheizung zu tief und werden teilweise vom Schalthebel verdeckt - man hat beim Einstellen der Klimaanlage nicht mehr das Verkehrsgeschehen im Blick. Der Blinker besitzt keine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Die Sitzlehne kann nur grob eingestellt werden. Ist man bereits angeschnallt stört der Sicherheitsgurt. Dieser liegt weit hinten, zudem stört der Ablagekasten beim Anschnallen. Das Handschuhfach ist recht klein und unbeleuchtet und auch im Fond ist die Anzahl an Ablagemöglichkeiten beschränkt.

3,3 Raumangebot vorne*

Vorn entspricht das Platzangebot dem hinteren Klassenmittelfeld.

+ Personen bis 1,86 m Körpergröße finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit ist etwas großzügiger bemessen. Das subjektive Raumempfinden entspricht einem Sportwagen: Etwas beengt, aber in Ordnung.

⊖ Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich schmal aus.

5,2 Raumangebot hinten*

Auf den zwei Notplätzen im Fond findet man kaum Platz - diese sind absolut nicht langstreckentauglich.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für maximal 1,56 m große Personen. Die Innenbreite fällt ebenfalls gering aus. Zudem sind die Seitenscheiben klein, so dass das subjektive Raumempfinden nicht mehr angenehm ist.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,56 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,5 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich nur komplett umlegen, Sitzvarianten gibt es nicht. Dementsprechend fällt die Innenraumvariabilität schlecht aus.

2,8 KOMFORT

3,1 Federung

Die Federung des GT86 ist kompromisslos straff ausgelegt. Dies passt zum Fahrzeugcharakter, bietet aber wenig Komfort - dies ändert sich selbst im voll beladenen Zustand kaum.

+ Lange Bodenwellen werden auch bei hohen Geschwindigkeiten ohne Nachschwingen abgefedert. Kurze Fahrbahnwellen dringen deutlich, aber nicht zu unangenehm bis zu den Insassen durch. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven erweisen sich als sehr gut gedämpft.

⊖ Querfugen schlagen nahezu ungefiltert bis zu den Insassen durch. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster werden ebenfalls wenig absorbiert und bringen den Fahrzeuginnenraum zum Dröhnen. Ungleichmäßige Fahrbahnunebenheiten regen die Karosserie zum Stuckern an und lassen das Fahrzeug nervös wirken. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel dringen ebenfalls wenig gedämpft bis zu den Passagieren durch.

2,6 Sitze

Die Sportsitze vorn bieten einen guten Halt, die hinteren Plätze eignen sich nur für Kurzstrecken.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Sitzflächen und -lehnen sind gut konturiert und bieten auch in schnell durchfahrenen Kurven einen ausgezeichneten Seitenhalt. Die Polsterung ist straff, aber bequem. Die Lehnen reichen sehr weit nach oben und bieten eine gute Rückenunterstützung. Die Sitzposition des Fahrers ist recht angenehm. Er kann auch seinen linken Fuß gut abstützen, da ein stabiles Trittbrett vorhanden ist.

⊖ Der Beifahrersitz kann nicht in der Höhe eingestellt werden. Im Fond sind die Lehnen nicht ausgeformt und die stark konturierten Sitzflächen haben kaum Wirkung, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden sehr gering ausfällt. Dadurch hat man auch wenig Oberschenkelunterstützung. Auf dem Alcantara-Polster kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

3,1 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist durchschnittlich. Doch auch das subjektive Geräuschempfinden liegt nur auf mittlerem Niveau.

⊕ Fahrgeräusche, wie Poltern vom Fahrwerk oder Dröhnen, sind durchaus vorhanden, fallen aber nicht zu unangenehm auf. Gleiches gilt für Windgeräusche. Diese halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten zurück, treten aber dann mehr in den Vordergrund.

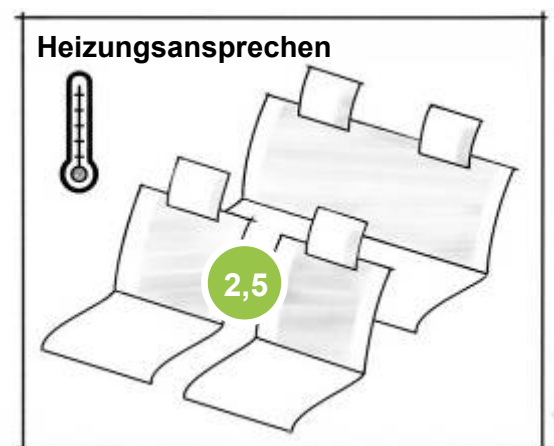
⊖ Das Motorgeräusch wird Sportwagen-typisch ständig im Innenraum wahrgenommen, das ist auf Dauer anstrengend.

2,7 Klimatisierung

Der GT86 ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat einstellen. Beim ADAC Heizungstest wird der Fahrzeuginnenraum vorn recht schnell erwärmt, besonders im Fussbereich steigen die Temperaturen bereits nach kurzer Zeit auf Wohlfühlniveau an. Für kalte Tage gibt es vorn eine Sitzheizung.

⊖ Die Luftmengenverteilung lässt sich nur gemeinsam und in vorgegebenen Kombinationen einstellen. Die hinteren Seitenfenster können nicht geöffnet werden, dies beeinträchtigt die Fahrzeugdurchlüftung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4

MOTOR/ANTRIEB

2,2

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Zwei-Liter-Boxermotors mit Benzindirekteinspritzung sind im Klassenvergleich gut. Das Aggregat leistet 200 Pferdestärken (allerdings erst bei 7000 U/min) und bietet ein maximales Drehmoment von 205 Nm. Unten heraus wirkt das Aggregat recht träge. Mit steigenden Drehzahlen wird die Leistungsentfaltung etwas besser, ist aber für einen Sportwagen nicht berauschend.

- + Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors noch gut. Auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 4,9 Sekunden absolviert.
- Im sechsten Gang ist die Elastizität des Motors allenfalls noch zufriedenstellend.

2,8

Laufkultur

Der Boxer läuft insgesamt recht rau, was Sportwagenfans gefallen wird. Insgesamt ist die Laufkultur zufriedenstellend.

- Im unteren Drehzahlbereich vibriert und dröhnt es zwischen 1000 und 1500 U/min im Innenraum. Ab 3000 U/min arbeitet das Aggregat etwas unkultivierter und laut.

2,3

Schaltung

Die Schaltpräzision geht insgesamt in Ordnung. Die klar definierten Schaltwege erfordern vom Fahrer eine saubere Führung des Schalthebels.

- + Die Schaltwege sind sehr kurz. Will man allerdings schnelle Gangwechsel durchführen, hakt es etwas. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich stets leicht einlegen. Die Kupplung kann recht fein dosiert werden. Gelingt dies jedoch einmal nicht, so ruckelt es im Antriebsstrang.
- Wird der Schalthebel nicht präzise geführt, ist ein deutlicher Widerstand beim Einlegen des Ganges zu überwinden. Eine Berganfahrhilfe oder Schaltempfehlung gibt es nicht.

2,3

Getriebeabstufung

Die Getriebeabstimmung wurde zu Gunsten der Fahrleistungen eher kurz gewählt, wenn dies auch subjektiv nicht so empfunden wird.

- + Die Ganganschlüsse passen, so dass keine zu großen Spreizungen beim Schalten entstehen.
- Bei 130 km/h dreht der Motor mit recht hohen 3500 U/min.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

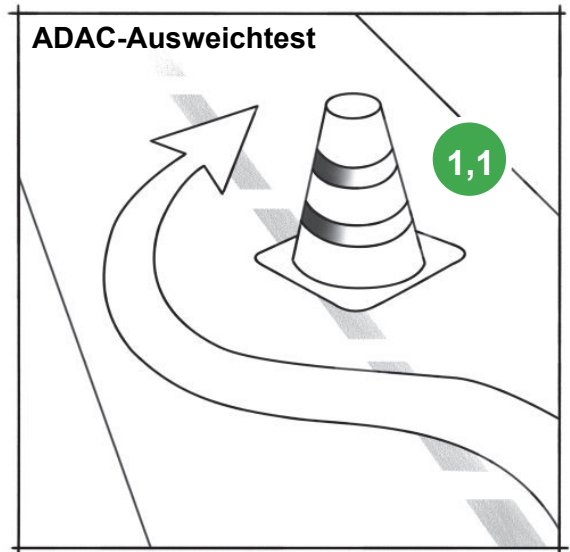
1,7

Fahrstabilität

Der GT86 kann mit einer guten Fahrstabilität überzeugen. Das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) regelt zuverlässig und lässt kaum Freiheiten. Wer es weniger geregelt, aber dennoch sicher haben möchte, kann im VSC-Sport-Modus an die fahrdynamischen Grenzen gehen.

+ Aufgrund des straffen Fahrwerks versetzt das Fahrzeug bei Bodenwellen in Kurven leicht, bleibt aber dennoch dank VSC sicher in der Spur. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Wird ein Lastwechsel in Kurven provoziert, so drängt der GT86 etwas mit dem Heck nach, bleibt aber (im Extremfall dank ESP) sicher und gut beherrschbar. Beim ADAC Ausweichtest kann der GT86 überzeugen. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich nahezu neutral durch den Parcours fahren. Bei hohen Kurvengeschwindigkeiten neigt er zum Untersteuern - das überfordert aber selbst ungeübte Fahrer nicht. Der Heckantrieb mit Sperrdifferential sorgt für eine gute Traktion, zudem gibt es eine Antischlupfregelung.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,9

Lenkung*

Die Lenkung ist Toyota gut gelungen. Der Wendekreis liegt mit 11,55 m im Klassenmittelfeld.

+ Die Lenkung spricht bei dynamischen Lenkbefehlen sehr gut an und glänzt mit einer guten Zielgenauigkeit. Um die Mittellage ist die Lenkradrückmeldung gut bis zufriedenstellend. Steigen die Lenkwinkel jedoch nur geringfügig an, wird dem Fahrer ein sehr gutes Lenkgefühl vermittelt. Darüber hinaus erweist sich die Lenkung als direkt übersetzt. Beim Rangieren ist kein zu hoher Kraftaufwand notwendig.

3,1

Bremse

Die Bremsanlage spricht zwar schnell an, kann aber beim Bremsweg nicht überzeugen.

+ Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist gut - kommt man an die physikalischen Grenzen, neigt der GT86 zum Schieben, ein Ausbrechen des Hecks wird vermieden.

- Der Toyota steht bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h erst nach 40 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP; 215/45 R17 87W) - das ist zu lang. Andere Toyota-Modelle weisen deutlich kürzere Bremswege auf.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der GT86 verfügt über eine durchschnittliche aktive Sicherheit.

- ⊕ Der Toyota ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (VSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, das volle Bremspotenzial bei Notbremsungen zu nutzen. Die Rückleuchten in LED-Technik weisen eine kurze Reaktionszeit auf und sind sehr hell. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal gestartet werden kann. In den Türverkleidungen sind Rückleuchten, die den rückwärtigen Verkehr warnen.
- ⊖ Die Blinkerfunktion ist bei eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert, dadurch lassen sich Richtungswechsel beim Abschleppen nicht anzeigen.

Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor, insgesamt kann dem GT86 aber ein durchschnittlicher Insassenschutz prognostiziert werden.

- ⊕ Serienmäßig sind Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie Kopfairbags vorn wie hinten vorhanden. Für den Fahrer gibt es zusätzlich einen Knieairbag. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,80 m optimalen Schutz, zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen. Die Türgriffe sind stabil, so dass sie hohe Zugkräfte erlauben - dies kann bei einem Unfall von Vorteil sein.
- ⊖ Im Fond gibt es keine Kopfstützen - die Lehnen bieten lediglich Personen bis 1,35 m guten Schutz, das ist viel zu wenig. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur sicheren Befestigung des Ladeguts. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine gut zugänglichen Halterungen, wodurch diese im Notfall schlecht erreichbar sein können.

Kindersicherheit

Der GT86 gibt bei der Kindersicherheit ein noch gutes Bild ab, ein Crashtest-Ergebnis liegt allerdings nicht vor.

- ⊕ Im Fond können Kindersitze mit Isofix-Halterungen (inkl. Ankerhaken) lagestabil und problemlos befestigt werden. Die Gurte reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf und die Abstände der Gurtanklenkpunkte sind optimal. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, es sind aber nur von Toyota vorgegebene Kindersitze erlaubt. Das Polster ermöglicht auf allen Plätzen eine lagestabile Befestigung.
- ⊖ Aufgrund der fehlenden Türen lassen sich Kindersitze im Fond nur mühsam und umständlich montieren. Im Fond ist die Position der Gurtanklenkpunkte ungünstig. Laut Bedienungsanleitung werden im Fond Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt. Dort sind die Gurtschlösser auch nicht verwechslungssicher, aber durch die Ablage deutlich voneinander getrennt. Hinten reicht der Platz für hohe Kindersitze nicht aus.

3,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtest-Ergebnis liegt nicht vor, dem GT86 wird aber aufgrund der flachen Motorhaube und der entschärften Kanten ein zufriedenstellender Fußgängerschutz prognostiziert.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet der GT86 im hinteren Feld des Klassenvergleichs.

– Der ermittelte CO2-Ausstoß liegt bei hohen 214 g/km - damit erreicht der GT86 nur 18 der möglichen 50 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,8 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 10,6 l/100 km innerorts, 6,7 l/100 km außerorts und 8,2 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,8 Schadstoffe

Im Schadstoff-Kapitel kann der Toyota ein gutes Ergebnis einfahren. Zusammen mit den CO2-Punkten erreicht der GT86 60 der 100 möglichen Punkte - dies entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

+ Insgesamt sind die Schadstoffe im Abgas gering, so dass hier 42 von 50 Punkten vergeben werden können.

3,4 AUTOKOSTEN

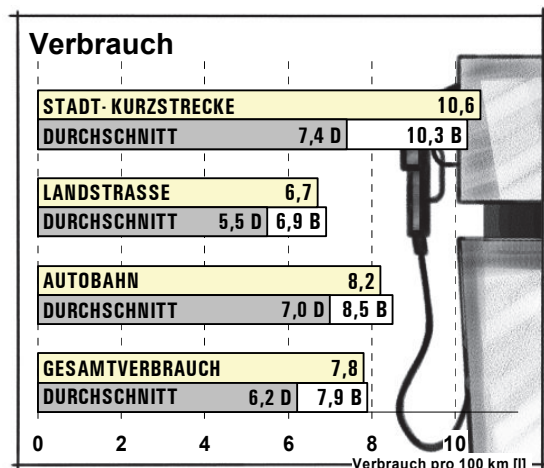
5,5 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten errechnen sich im Wesentlichen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff - diese sind beim GT86 mit dem Zwei-Liter-Ottomotor durch den ungünstigen Verbrauch relativ hoch, daher auch die schlechte Benotung.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,3

Wertstabilität*

⊕ Auf dieses Modell aus dem Hause Toyota hatten die Fans schon lange gewartet. Daher hat es durchaus das Zeug, auch auf deutschen Straßen ein Renner zu werden, was ihm eine gute Restwertprognose sichert.

2,5

Kosten für Anschaffung*

⊕ Der Einstandspreis zeigt sich im Klassenvergleich mit 29.990 Euro recht günstig. Sollen jedoch alle klassenüblichen Details an Bord sein, müssen weitere 1.590 Euro aufgewendet werden.

5,5

Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten fallen insgesamt hoch aus. Lediglich die Kfz-Steuer zeigt sich mit 182 Euro zufriedenstellend und auch die HaftpflichtEinstufung ist noch akzeptabel. Teil- und Vollkaskoversicherung sind teuer (KH: 17; TK: 23; VK: 27).

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen insgesamt im guten Klassenmittelfeld. Die hohen Betriebs- und Fixkosten werden etwas vom günstigen Anschaffungspreis und der guten Wertstabilität ausgeglichen.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	7000 U/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	6400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	215/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	40 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	7,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,6/ 6,7/ 8,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	181g/km / 214g/km
Innengeräusch 130km/h	70,7dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4240/1775/1285 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1980 mm
Leergewicht/Zuladung	1250 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	225 l/475 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	640 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	185 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	151 Euro
Monatlicher Wertverlust	363 Euro
Monatliche Gesamtkosten	765 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/27/23
Grundpreis	29.990 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.550 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht (Bi-Xenon)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	715 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.600 Euro ^o

AUSSEN

Einparkhilfe hinten	390 Euro
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,7	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	1,7
Alltagstauglichkeit	3,7	Lenkung*	1,9
Sicht	3,3	Bremse	3,1
Ein-/Ausstieg	3,8	Sicherheit	2,9
Kofferraum-Volumen*	4,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	3,1
Kofferraum-Variabilität	3,9	Kindersicherheit	2,5
Innenraum	3,2	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,4	Umwelt/EcoTest	3,0
Raumangebot vorne*	3,3	Verbrauch/CO ₂ *	4,2
Raumangebot hinten*	5,2	Schadstoffe	1,8
Innenraum-Variabilität	4,5		
Komfort	2,8		
Federung	3,1	AUTOKOSTEN	3,4
Sitze	2,6	Betriebskosten*	5,5
Innengeräusch	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Klimatisierung	2,7	Wertstabilität*	2,3
Motor/Antrieb	2,4	Kosten für Anschaffung*	2,5
Fahrleistungen*	2,2	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	3,0
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen