

10. August 2020

Toyota GR Yaris: Motorsport für die Straße mit den Genen legendärer Gewinnertypen

Toyota Gazoo Racing entwickelt technologische Gipfelstürmer mit adrenalinhaltigen Wurzeln

- Motorsport der Spitzenklasse mit großer Vergangenheit: Toyota Gazoo Racing
- 55 Jahre Hochleistungssportler für die Straße: Vom Toyota 2000GT zum GR Supra
- Ganz schön wild: Schnelle Technologieträger vom Toyota Sports 800 zum GR Yaris

Köln. Dieser kompakte Hochleistungsathlet lässt die Herzen aller Sportwagen- und Rallyefans schneller schlagen: Als zweites von Toyota Gazoo Racing (TGR) entwickeltes Fahrzeug bringt der neue Toyota GR Yaris (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 8,3 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 184 g/km) Motorsporterfahrungen auf die Straße. Aus 1,6 Litern entwickelt der Dreizylinder mit kugelgelagertem Turbolader starke 192 kW/261 PS und ein beeindruckendes maximales Drehmoment von 360 Nm, denn mit permanentem Allradantrieb ist der GR Yaris das erste derartige Homologationsmodell von Toyota für die Rallye-Weltmeisterschaft seit dem Produktionsende des legendären Celica GT-Four im Jahr 1999. Aber die Wurzeln des jüngsten Toyota Sportlers reichen sogar noch weiter zurück, bis ins Jahr 1965. Damals machte der Toyota 2000GT den Anfang, als erster japanischer Technologieträger und Weltrekordhalter für Rennstrecke und Straße.

Während der Toyota 2000GT noch in Kooperation mit dem Spezialisten Yamaha gebaut wurde, ist heute das Forschungs- und Entwicklungszentrum der in Köln-Marsdorf beheimateten Toyota Gazoo Racing Europe GmbH (TGR-E) verantwortlich für die globalen Motorsportaktivitäten des japanischen Automobilkonzerns. Hervorgegangen ist TGR-E im Frühjahr 2020 aus der Toyota Motorsport GmbH (TMG), die ebenfalls bereits für Motorsport- und Hochleistungs-Straßenfahrzeuge zuständig war und über Rennsport-Erfahrungen aus 45 Jahren verfügte. Anfang der 1970er Jahre kooperierte Toyota mit dem Rallyestart Ove Andersson, der ab 1975 unter dem Namen Ove Andersson Motorsport Toyota Team Europe (TTE) von Belgien aus Rallyeeinsätze koordinierte. 1979 wechselte dieses Unternehmen nach Köln und mit der vollständigen Übernahme durch die Toyota Motor Corporation 1993 erfolgte die Umbenennung in die Toyota Motorsport GmbH, die unter anderem das Formel-1-Engagement und den Titelgewinn in der Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) betreute. Auch Toyota Gazoo Racing Europe kümmert sich um die Racer für die WEC, die FIA Rallye-Weltmeisterschaft (WRC), Kundensportprojekte wie den GR Supra GT4 und um Pulsbeschleuniger für den Straßeneinsatz, denn mit den Erfahrungen aus der Motorsporttechnologie wird das Konzernziel unterstützt, immer bessere Autos zu bauen.

Genau aus dieser Motivation entwickelte ein Team aus Toyota und Yamaha Ingenieuren 1965 einen aufregend gezeichneten Gran Turismo, den Toyota 2000GT, der als erster japanischer Hightech-Imageträger globale Schlagzeilen machte. Noch vor dem 1967 erfolgten Serienstart trug sich der 2000GT in die automobilen Geschichtsbücher ein durch drei Welt- und 13 Klassenrekorde bei Hochgeschwindigkeitsfahrten in Yatabe nahe Tokio und schließlich krönte der 2000GT diese Bilanz mit sensationellen Motorsporterfolgen.

Unter der endlos lang wirkenden Motorhaube des 2000GT arbeitete der weltweit modernste und mit 110 kW/150 PS bei 6.600 Umdrehungen temperamentvollste 2,0-Liter-Sechszylinder seiner Klasse mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zentral in den hemisphärischen Brennräumen angeordneten Zündkerzen. Noch furioser ging die Motorsportversion des 2000GT zur Sache. Dank dreier Weber-Doppelvergaser leistete dieser Racer 147 kW/200 PS und mit 250 km/h Vmax war er schneller als europäische V12-Rivalen. Damit setzte der bis 1970 gebaute 2000GT die Initialzündung zu einer Sportschau aus bis heute mehr als 80 athletisch geformten und muskulös motorisierten Toyota Modellen.

Das Konzept aus starkem Reihen-Sechszylinder und klassischem Hinterradantrieb gab der 2000GT weiter an den 1978 vorgestellten und seitdem in fünf Generationen gebauten Toyota Supra. In den ersten beiden Ausgaben (A40 und A60) basierte der neue Leistungssportler noch auf dem Coupé Celica, aber das Talent für Motorsporterfolge trugen bereits diese Celica Supra in den Genen. Mit muskulösen Coupé-Formen und brachial starker Turbo-Aufladung sammelten dann der dritte Supra (A70, ab 1986) und Supra MK IV (A80) ab 1993 Siege in Serie bei Rundstreckenrennen und Rallyes. Gleichzeitig positionierte sich der Supra seinem Namen entsprechend oberhalb konventioneller Sportler, wenn es um die Talente des Langstreckensportlers für große Reisen ging. Damit entsprach der Supra dem technisch verwandten Toyota Soarer, einem souverän motorisierten Sechszylinder- und V8-Sportcoupé, das von 1981 bis 2004 auf dem japanischen Heimatmarkt zum Inbegriff für visionäre elektronische Fahrwerkssysteme und Erfolge in Driftchallenges avancierte.

Ebenfalls auf Motorsport-Terrain, nämlich dem Nürburgring, inspirierte der Supra (A80) die Entwicklung des aktuellen GR Supra (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,5-6,3 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 170-143 g/km). Bei einer Testfahrt mit dem Supra (A80) entschied Toyota Präsident Akio Toyoda, selbst ein meisterhafter Autofahrer und Rennfahrer, den Entwicklungsstart des neuen GR Supra (A90). Die technische Feinabstimmung bei dieser fünften Generation der Supra Baureihe übernahmen erstmals Rennsportexperten von Gazoo Racing.

Wie erwähnt waren frühen Supra vom Mittelklasse-Sportler Toyota Celica abgeleitet, dem mit 4,1 Millionen Einheiten meistverkauften asiatischen Sportcoupé aller Zeiten. Von 1970 bis 2007 stand der in sieben Generationen aufgelegte Toyota Celica weltweit für die gelungene Kombination aus heißblütiger Sportlichkeit mit legendärer Zuverlässigkeit. Eine Überlegenheit, die das Coupé besonders mit Allradantrieb auch im Motorsport unter Beweis stellte. So verbuchte der Celica GT-Four in den Jahren 1992 bis 1994 die damals unglaubliche Zahl von drei WRC-Fahrer-Weltmeisterschaften und zwei WM-Titeln in der Herstellerwertung. Diese Freude am sportlichen Fahrspaß holte 2012 der Toyota GT86 zurück, ganz puristisch mit Hinterradantrieb und hochdrehendem Boxermotor zugunsten eines niedrigen Fahrzeugschwerpunktes. Eigenschaften, mit denen der GT86 zugleich an zwei andere ikonische Meilensteine der Toyota Sportwagen Historie erinnerte, den kleinen Toyota Sports 800 und den nachfolgenden Toyota MR2.

„Mister Two“, wie Fans den zweisitzigen MR2 nennen, beschleunigte von 1984 bis 2007 in drei Generationen zu spektakulären Erfolgen. Der meistverkaufte japanische Mittelmotor-Sportwagen – MR2 steht für „midship-engine, rear drive, 2-seater“ – ließ sich dank idealer Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse fast wie ein Kart durch enge Kurven treiben, zwar ohne Boxer, dafür mit erstem japanischen Großserien-16-Ventiler. Für Frischluft sorgte ein T-bar-Dachkonzept oder in dritter Generation ein Roadsterlayout. Das Rallye-Potential des Mittelmotor-Renners verriet ein von den Kölner TTE Motorspezialisten aufgebauter MR2 (222D) mit Allradantrieb, der allerdings wegen der Absage der Rallye-Gruppe S nicht zum Einsatz kam.

Sportliche Fahrdynamik ist keine Frage der Größe, im Gegenteil, manchmal strahlen die Kleinsten am hellsten, wie 1965 der 3,58 Meter kurze und 580 Kilogramm leichte Toyota Sports 800 nicht nur als erstes Serienauto mit T-Roof (herausnehmbares Dachmittelteil) unter Beweis stellte. Dieser Bonsai-Sportwagen war vom Kleinwagen Toyota Publica abgeleitet und mit 0,8-Liter-Zweizylinder-Boxermotor gelang es ihm auf Anhieb, bei Langstreckenrennen die etablierte europäische Konkurrenz zu schlagen. Zwölf Jahre später leuchtete der Sports 800 erneut kometengleich auf: als Pionier des Hybridantriebs, indem er eine Gasturbine mit Elektromotor kombinierte.

Vor allem aber machte der Toyota Sports 800 den Weg frei für Einsteiger-Sportler, jene kurvenhungrigen Zwerge, die sich als bezahlbares Gerät im Breitensport bewähren und gleichzeitig uneingeschränkte Alltagstauglichkeit mitbringen. 1973 zeigte der Publica Starlet in Japan und 1978 der erste Starlet für Europa, wohin diese Reise gehen sollte. Die Cityflitzer erwarben in Markenpokalen und Rallyes ihre Sportabzeichen und legten über viele

Generationen kontinuierlich an Leistung zu, bis 1999 der Nachfolger Toyota Yaris als kleiner Kraftsportler des 21. Jahrhunderts Flagge zeigte. Zunächst stand er als Yaris TS, optional mit Kompressor-Aufladung, an der Startlinie und 2017 dann als limitierter Yaris GRMN mit eingebautem Herzklopf-Faktor und als direkter Vorläufer des heutigen GR Yaris. Zwei sportliche Spezialitäten mit technologischen Starlet-Genen aus den 1990ern müssen noch erwähnt werden: Der Toyota Paseo bot preiswerten Coupé- und Cabrio-Spaß und der Toyota Sera spektakuläre Scherentüren – allerdings nur auf dem japanischen Markt.

Aber auch das meistverkaufte Auto der Welt, der Toyota Corolla, zeigte sich frühzeitig von einer extrem dynamischen Seite. Nach dem Credo „Es kann nicht nur einen geben“ bekam der Corolla sportliche Verwandte, die sich als feste Größe im Drift- und Rallyesport etablierten und auf Straßen Endorphine freisetzen. Dazu zählt die verzweigte Familie des 1983 eingeführten Corolla Coupé (AE86) mit eigens entwickeltem Hinterradantrieb, während alle braven Corolla bereits Frontantrieb nutzten. Ob wie in Deutschland als Corolla Coupé GT oder auf anderen Märkten als Trueno und Levin, der liebevoll Hachi-Roku – japanisch für „8-6“ – genannte Sportler ist bis heute Kult. Bei Insidern nicht weniger beliebt waren Corolla Delikatessen wie der Nervenkitzel versprechende Corolla TS Compressor von 2005. Sie ist eben vielschichtig, die legendäre Geschichte der Gewinnertypen von Toyota, die aber alle gemeinsam technische Entwicklungen vorantreiben. Zur Freude der Kunden. Fortsetzung folgt, dafür steht heute Toyota Gazoo Racing.

Diese Meldung und weitere Informationen rund um Toyota finden Sie auch unter:

www.toyota-media.de

Ihr Ansprechpartner bei redaktionellen Rückfragen:

Andreas Lübeck, Tel. (02234) 102-2225, Fax (02234) 102-992238

Andreas.Luebeck@toyota.de