
Vorstellung Toyota Yaris GRMN: Rückkehr der Rasselbande

Von Michael Kirchberger

Die Zeiten hochmotorisierter Kleinwagen schienen vorüber, da kommt plötzlich neuer Schwung in die Klasse der potenten Minis. Statt Verzicht schöpfen sie aus dem Vollen. VW bietet den Polo GTI mit 200 PS (147 kW) an und Toyota legt die Leistungslatte mit dem kräftig aufgerüsteten Yaris GRMN noch ein gutes Stück weiter oben auf. 212 PS (156 kW) liefert der per Kompressor aufgeladene Vier-Zylinder-Benziner, der einer Kooperation mit Lotus entsprungen ist. Das kostet zusammen mit einem umfangreich überarbeiteten Fahrwerk, der Karosserie mit Rennstrecken-Rasse und einem sportlich abgestimmten Interieur 29 990 Euro.

Die Typenbezeichnung GRMN des flinken Yaris rührt von Toyotas Rennsportabteilung Gazoo Racing – GR – her. Die Buchstaben MN sollen auf das Potenzial des ausschließlich zweitürig angebotenen Flitzers aufmerksam machen. Seine formidable Rundenzeit auf der Nordschleife der Traditionsstrecke in der Eifel weisen ihn als „Meister of Nürburgring“ – MN – aus (die Schreibweise ist die Original-Wortschöpfung von Toyota). Und was sich wie ein Grummeln liest, sieht aus wie einem Manga-Comic entsprungen. Wuchtige Stoßfänger mit opulenten Lufteinlässen kommunizieren mit Rädern, die so klein wie die Röcke der gezeichneten Heldinnen kurz sind. 17 Zoll Durchmesser müssen dem Yaris GRMN genügen, Leichtbau und das angestrebte Leistungsgewicht von weniger als 5,4 Kilogramm je PS haben zum Verzicht gezwungen. Dabei sollten auch die ungefederten Massen im Sinne besseren Handlings und höherer Agilität möglichst gering gehalten werden, sagt Toyota-Werkpilot Vic Herman, der die Nürburgring-Klassenbestzeit herausgefahren hat.

1135 Kilogramm wiegt der kleine Wilde unbeladen, das sind trotz des schwereren Motors, der opulenten Kühltechnik und der umfangreichen Versteifung des Chassis nur rund 100 Kilogramm mehr als der zivile Yaris mit seiner 1,5-Liter-Maschine auf die Waage bringt. Der Leichtbau hat tatsächlich die Feder der Entwickler geführt. Mehr als 410 Kilogramm Zuladung sind dennoch nicht gestattet. Das ist bei einem Kofferraumvolumen von gerade einmal 286 Liter auch kein Beinbruch, selbst mit vier stämmigen Insassen an Bord bleibt die Grenze wohl unberührt.

Seine Bestleistungen erzielt der schnelle Yaris am ehesten mit einem Piloten im Jockey-Format. In 6,4 Sekunden beschleunigt er von null auf 100 km/h. Die Spitzengeschwindigkeit ist elektronisch auf 230 km/h begrenzt, höheres Tempo hätte zusätzliche Spoiler erfordert, die dann für die nötige Bodenhaftung sorgen und den kleinen Sportler teurer und schwerer machen würden. Dem Fahrspaß tut dies keinen Abbruch, der schnelle Geradeaus-Kurs ist ohnehin nicht die Lieblingsdisziplin des GRMN, aber sobald die Strecke kurvig wird, wittert er Morgenluft. Die Lenkung spielt dabei präzise und feinfühlig mit, die Karosserie bewegt sich dank straffer Sport-Stoßdämpfer von Sachs und einem um 2,5 Zentimeter tiefergelegtem Fahrwerk kaum. Wank- oder Nickbewegungen unterbindet beides nahezu vollkommen.

Die Schalensitze des Mini-Sportlers geben vorzüglichen Seitenhalt und finden dennoch nicht zur perfekten Sitzposition. Die Lehne kann nur in Rasten justiert werden und die Höheneinstellung lässt sich nicht weit genug nach unten hebeln. Vor allem aber fehlt es dem kleinen und handschmeichelnd umlederten Lenkrad an axialem Weg in Richtung Fahrer. Das entspricht der Konfiguration des zivilen Yaris, zu aufwendig, zu teuer sei eine

Umrüstung für eine bessere Haltung am Volant gewesen, heißt es. Dafür gibt es kleine Gimmicks, die weniger kosten. Die 12-Uhr Markierung des Lenkrades mit einer breiten roten Naht gehört zu ihnen.

Das Sechs-Gang-Getriebe schaltet weich und genau, erlaubt schnelle Gangwechsel. Dabei fährt der Yaris GRMN schon bei niedriger Drehzahl vorne mit, 250 Newtonmeter Drehmomentspitze stehen bei 4800 Umdrehungen in der Minute bereit, 90 Prozent davon schon bei weniger als 2500 U/min. Das macht den Sport-Yaris fit für den Alltag, wenngleich der kernige Auspuffklang und der hohe Verbrauch von 7,5 Litern Super plus auf 100 Kilometer (170 g/km CO₂) dann eher nerven dürften.

Interessenten müssen sich ohnehin Gedanken machen, wie sie an einen GRMN-Yaris kommen. Der Kraftzweig wird in einer limitierten Auflage von 400 Stück gebaut, ganze 100 Stück sind für Deutschland vorgesehen. Wovon die meisten wohl von Toyota-Händlern reserviert sind, die einen davon als Schmuckstück in den Ausstellungsraum stellen wollen. Ewig verweilen wird er dort jedoch nicht. (ampnet/mk)

Daten Toyota Yaris GRMN

Länge x Breite x Höhe (m): 3,95 x 1,70 x 1,51
Radstand (m): 2,51
Motor: R4-Benziner, 1789 ccm, Kompressor, Direkteinspritzung
Leistung: 156 kW / 212 PS bei 6800 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 4800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,4 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,5 Liter
CO₂-Emissionen: 170 g/km (Euro 6b)
Leergewicht / Zuladung: 1135 kg / 410 kg
Kofferraumvolumen: 286–758 Liter
Max. Anhängelast: n.a.
Wendekreis: 10,6 m
Bereifung: 205/45 R17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,31
Preis: 29 990 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



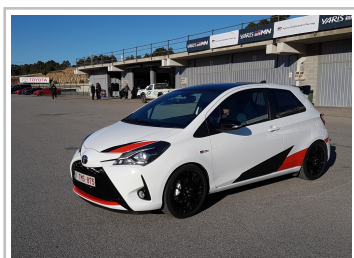
Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Yaris GRMN.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
