



Toyota GT86

Het leukste jongetje van de klas

Autotest | Toyota is altijd het braafste jongetje van de klas. De Avensis is niet spannend of opwindend, maar zakelijk meer dan verantwoord. De Yaris is de meest volwassen kleine auto op de markt. De Prius is het toonbeeld van milieuvriendelijk autorijden. Nu introduceert Toyota een heel andere auto: de "GT86". En die is bedoeld als het leukste jongetje van de klas.

Wie het braafste jongetje van de klas is, heeft als vanzelf een voorsprong: brave leerlingen beschikken namelijk over heel veel kennis. De Toyota GT86 is een overvalste sportwagen, maar geen exemplaar dat het moet hebben van domme kracht. Hét sterke punt van deze pretauto is juist een razendslim ontwerp.

Bij dat ontwerp stond rijplezier voorop. Prestaties maken daar een belangrijk deel van uit, maar zijn niet zaligmakend. Rijplezier komt volgens Toyota vooral van het weggedrag en de manier waarop een auto met de bestuurder communiceert.

Het uitgangspunt is een kleine auto, want een kleine auto is van nature lichter en dus wendbaarder. Om tot een optimaal weggedrag te komen, heeft Toyota het zwaartepunt zo laag mogelijk gelegd. Daarbij is het gewicht vrijwel evenredig over de voor- en achterwielen verdeeld (53/47).



Prestaties

Om het gewicht zo laag mogelijk in de auto te concentreren, koos Toyota voor een zogenaamde "boxermotor" (afkomstig van Subaru). Om het uiterst simpel te verwoorden "staat" een traditionele motor en "ligt" de boxermotor. Een ander voordeel van een boxermotor is de relatief eenvoudige opzet, hetgeen de betrouwbaarheid ten goede komt.

Een nadeel is het hoge verbruik. Om maar meteen

met de deur in huis te vallen: in vergelijking met de concurrenten levert de GT86 minder goede prestaties bij een hoger verbruik.

Tenminste... op papier. Gevoelsmatig is de GT86 juist een razendsnelle sportwagen die iedereen en alles zoek kan rijden. Dat is te danken aan de directe reactie op het gaspedaal en de manier waarop het vermogen wordt opgebouwd. De motor van de GT86 doet zijn werk zonder turbo of andere "hulpstukken" en lijkt daarom continu naar een hoogtepunt toe te werken.



De sensatie wordt verder verhoogd door een zogenaamde "sound generator". Hierdoor wordt het geluid van de motor (of eigenlijk: de luchtinlaat) doelbewust in het interieur doorgelaten. Buiten de auto klinkt een beschaafd geluid, binnenin is de sensatie tijdens het accelereren compleet.

Schakelen

De GT86 met handgeschakelde versnellingsbak sprint vanuit stilstand naar 100 km/u in 7.6 seconden. Dat is snel, maar de diverse concurrenten doen het nog sneller. De remmen zijn voldoende opgewassen tegen het motorvermogen, maar agressief bijten doen ze nooit.

Wanneer wordt gekozen voor de (zestraps) automaat, neemt de sprinttijd toe tot 8.2 seconden. Dit ligt vooral aan de versnellingsbakverhoudingen van de automaat, niet aan de schakeltijden (0.2 seconden). In de sportstand geeft de automaat tussengas om te voorkomen dat het toerental van de motor terugloopt en dat verhoogt de pret juist verder. Kortom: de automatische versnellingsbak doet geen afbreuk aan

het sportieve karakter.



Weggedrag

Bij een sportwagen gaat het om rijplezier, niet om de prestaties op papier. Luxe zakenauto's kunnen, in een rechte lijn, sneller accelereren dan menig sportwagen. Maar alleen een sportwagen communiceert met de bestuurder, daagt uit en maakt van iedere rit een feestje.



Dat begint al met de zithouding. De GT86 nodigt uit tot een actieve houding, zodat de bestuurder maximale controle over het stuurwiel heeft. De zit is, uiteraard, diep zodat het zwaartepunt wederom wordt verlaagd. Een kritiekpunt is daarbij dat de rugleuningen bovenaan smaller worden en dat is onprettig voor lange bestuurders.

Ondanks de elektrische stuurbekrachtiging, is de besturing direct en communicatief. Het onderstel is stug, maar biedt net voldoende comfort om de GT86 dagelijks te kunnen gebruiken. Dankzij deze combinatie voelt zelfs een beginnende bestuurder de auto zo goed aan, dat hij/zij als vanzelf mooiere lijnen gaat sturen. Vanaf dat moment komt de GT86 welhaast tot leven.



Daarbij voelt de GT86 lichtvoetig en wendbaar, wat op zijn beurt weer uitnodigt tot het opvoeren van de snelheid. Zelfs in onhandig gestuurde bochten glijdt de GT86 nooit over de voorwielen weg ("onderstuur"). Zoals het hoort bij een sportwagen, drijft de motor de achterwielen aan. De achterkant is mede daarom kinderlijk eenvoudig te verleiden tot uitbreken. Of om het positiever uit te drukken: de ervaren coureur kan deze auto met het gaspedaal sturen.

Om de veiligheid te bewaren voorziet Toyota in een uiterst effectief elektronisch stabiliteitsprogramma ("ESP"). In de sportstand laat dit extra vrijheden toe, zodat ook de beginnende bestuurder zich een coureur waant zonder dat de veiligheid ooit in gevaar komt. De daadwerkelijk ervaren bestuurder kan het ESP geheel uitschakelen.



Woon-werk verkeer

Eenmaal uitgespeeld, kan de GT86 probleemloos voor het dagelijkse woon-werk rit worden gebruikt. Alle gangbare voorzieningen zijn aanwezig, maar verwacht niet het comfort van de gemiddelde zakenauto. Toyota heeft iedere cent van de auto besteed aan maximaal rijplezier, niet aan ergonomie of weldadige luxe. Helaas is de GT86 voorzien van Toyota's nieuwe, eenvoudige navigatiesysteem. Dit geeft minder duidelijke instructies dan Toyota's oude systeem, zoals toegepast in de Prius en iQ. De klank van het audiosysteem valt ook tegen voor een auto als deze.

De bagageruimte is met 243 liter serieus bruikbaar. De achterbank wordt in de praktijk vooral gebruikt als extra bergruimte, vanwege de minimale beenruimte kunnen hier zelfs geen kinderen zitten. Een medewerker van Toyota verwoordde het zo: "de achterbank is vooral bedoeld als smoes om de GT86 aan te kunnen schaffen als gezinsauto, daarna zie ik wel hoe ik het aan mijn familie uitleg". Hij was destijds vast het leukste jongetje van de klas...

Of het leukste jongetje ook het populairste jongetje wordt, blijft echter de vraag. Alhoewel de GT86 voelt als een razendsnelle auto, zijn de concurrenten in absolute zin sneller. Daarbij zijn de tegenstrevers voordeliger in aanschaf en gebruik. Gaat het echter om emotie, dan verslaat de Toyota GT86 ze allemaal. ■



Conclusie

Het braafste jongetje van de klas wil ook graag het leukste jongetje van de klas worden. Een uitgebreide proefrit met de Toyota GT86 leert dat dat doel meer dan bereikt is. In vergelijking met de concurrentie biedt de Toyota GT86 zonder enige twijfel het meeste rijplezier.



Specificaties

Toyota GT86 Sport automaat

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	424 x 178 x 129 cm
Wielbasis	257 cm
Gewicht	1.338 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	243 l
Bandenmaat	215/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	200 pk @ 7000 tpm
Koppel	205 Nm @ 6400 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,2 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	164 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 48.125,-
Prijs instapmodel	€ 48.125,-