



Jarno van Maanen
16 september 2012

Ouderwets genieten

Of het een hybride is, vraagt een voorbijganger, terwijl hij vertwijfeld naar 'onze' GT86 kijkt. Heel onlogisch is zijn vraag niet, want Toyota is de laatste jaren bijna synoniem geworden aan deze half elektrische voertuigen. Terwijl we voor een sportcoupé de geschiedenisboeken moeten induiken, auto's als de Supra en Celica zijn immers al jaren uit productie. Gelukkig is er nu de GT86. Uiteraard heeft hij achterwielaandrijving, uiteraard ligt er een hoogtoerige benzinemotor in het vooronder en uiteraard ziet hij eruit alsof het menens is. Maar is hij het wachten waard geweest?



Verwachtingen

Qua lengte en breedte verschilt de GT86 nauwelijks van een Golf, dus compact is hij zeker. Met zijn scherpe koplampen, wulpse vormen rond de wielkasten en gespierde achtersteven voldoet hij bovendien perfect aan de verwachtingen die je van een sportcoupé hebt. De vorm van de achterlichten doet denken aan het vorige model BMW Z4, maar beter goed gejat... Een leuk detail is dat een gestileerde 'T' steeds terugkomt in het ontwerp. Bijvoorbeeld in de structuur van de grille, maar ook in het mistachterlicht en het interieur. Naar keuze is de GT86 ook met striping leverbaar; op de flanken of over de motorkap en het dak. Wat ons betreft heeft hij dat niet nodig. Een frisse kleur, zoals oranje, is wel aan te raden; in donkergrijs komt hij niet helemaal lekker uit de verf.



Functioneel

Binnenin de GT86 is een hoofdrol weggelegd voor twee serieuze sportstoelen. Ze zijn in het zwart uitgevoerd, met een rode bias ter hoogte van de schouders. De zitpositie is extreem laag, wat goed past bij een auto als deze. Hoewel de verstelmogelijkheden beperkt zijn, zitten de stoelen heel prettig. Enige nadeel is dat ze bovenaan wat smal zijn voor de wat breedgeschouderde medemens. In het algemeen is het interieur vrij sober, of functioneel, zo je wilt. Zo telt de middenconsole slechts drie draaiknoppen en vijf tuimelschakelaars. That's it. Uiteraard is het instrumentarium volledig gericht op sportiviteit. Dat is vooral te zien aan de grote centrale toerenteller, die - net als de snelheidsmeter - zo gedraaid is, dat het optimale bereik bovenin beeld staat.

Bij een compacte sportwagen ligt de nadruk uiteraard minder op binnenruimte. Er is een achterbankje, maar tenzij je graag de band met je chiropractor wilt versterken,

Toyota GT86 2.0 D-4S

moeten we het gebruik daarvan afraden. Kleine kinderen kunnen er plaatsnemen, mits de vÃ³Ã³rzitters hooguit van modale lengte zijn. We hebben zo'n vermoeden dat de gemiddelde GT86-rijder de achterbank eerder als verlengstuk van de bagageruimte zal gebruiken. Op het gebied van overzichtelijkheid laat de sportcoupÃ© te wensen over. Bij het inparkeren is lastig in te schatten waar de achterkant van de auto zich precies bevindt. Aan de andere kant: hij meet maar 4,24m, dus de meeste parkeerplaatsen zijn ruim genoeg en voor slechts 406 euro kun je parkeersensoren laten monteren.



Beleving

In tegenstelling tot concurrenten als de Volkswagen Scirocco en de Peugeot RCZ is de GT86 niet afgeleid van een bestaand model, hij is - samen met zijn neefje Subaru BRZ - op een volledig nieuw platform ontwikkeld. De specs zijn om van te smullen: aandrijving op de achterwielen, een laaggeplaatste boxermotor in het vooronder en een

Toyota GT86 2.0 D-4S

leeggewicht van slechts 1.200kg dat bijna ideaal over de assen is verdeeld (53% vor, 47% achter). Qua transmissie is er keuze tussen een handbak en een automaat, beide met zes versnellingen, de motorisering is altijd een tweeliter boxermotor. Op papier lijkt die motor niet heel overtuigend. Van 200pk kijken we tegenwoordig niet meer op en 7,6 seconden voor het standaardsprintje is bij een auto als deze ook niet om over naar huis te schrijven.

In de praktijk blijkt subjectieve beleving toch iets anders te zijn dan een paar cijfertjes. Perceptie is alles, hoe je iets ervaart telt zwaarder dan hoe iets feitelijk is. Concreet: geef je gas, dan lijkt de GT86 er als een speer vandoor te gaan. Dankzij de lage zitpositie, de hoogtoerige motor en de stevige vering geeft hij je het gevoel veel sneller te zijn dan hij daadwerkelijk is. Pas als je goed op je snelheidsmeter gaat letten, blijkt het allemaal wel mee te vallen. Dan denk je enorm hard door de bocht te gaan en rijd je nog geen 80 of zie je dat je na volgas invoegen op de snelweg nog steeds ruimschoots onder de maximumsnelheid rijdt. Zolang je in je eentje bezig bent is er niets aan de hand, maar een sprintwedstrijdje met een GTI-achtige kun je beter achterwege laten.



Concurrentie

Bij een bochtig traject hoef je de concurrentie niet te vrezen: we durven te stellen dat de GT86 veruit de best rijdende auto is die je voor dit geld, hij is er vanaf 40 mille, kunt krijgen. Qua rijkwaliteiten komt hij zelf akelig dicht in de buurt van de Porsche Cayman, waar je bijna het dubbele voor betaalt. Op een slingerende weg valt simpelweg alles op zijn plaats: dan begrijp je waarom hij zwaar stuurt, waarom hij zo direct reageert op het gaspedaal en waarom het onderstel zo stevig afgesteld is. Dit is precies het terrein waar de GT86 voor gemaakt is, zoveel is wel duidelijk. Wat helpt is dat hij standaard uitgerust is met een sperdifferentieel. En ook handig voor wie graag dwars door de bocht gaat; de achterbanden meten slechts 215mm in de breedte, wat zorgt voor een bereikbare gripgrens.

Het ESP kent drie standen; in de voorzichtigste stand laat hij een beetje slip toe en

Toyota GT86 2.0 D-4S

grijpt daarna vrij bot in, met de middelste stand kun je behoorlijk dwars gaan en alle systemen kunnen ook worden uitgeschakeld. Bijkomend voordeel van de smalle banden is dat vervanging geen rip uit je lijf kost. Tanken is wel wat duurder, omdat hij louter Euro 98 lust. We waren positief verrast door het verbruik. De opgave van 7,8 liter per 100km is misschien niet meer van deze tijd; het praktijkverbruik was met 7,5 liter iets länger, bij 'zuinige' turbomotoren is dat vaak andersom. Nu we het toch over de praktische kant van de zaak hebben: de GT86 kost 40 mille, gezien het gebodene een heel scherpe prijs. De optielijst is beperkt, veel meer dan leren bekleding en een navigatiesysteem staat er niet op.



Doel bereikt

Ga je de GT86 dagelijks gebruiken, dan zijn er wat zaken waar je rekening mee moet houden. Zo is daar de lage zitpositie. Okay, instappen is Lotus Elise-achtig tafereel,

maar je moet wel serieus diep door de knieën. Dan de demping, die is best stevig. Verkeersdrempels zijn goed te doen, het is meer dat hij op onregelmatig wegdek wat kan stuiten. Wanneer je 'op tempo' door een bocht met dwarsrichels gaat, wees er dan op bedacht dat hij een stapje opzij kan zetten. Over stapjes opzij gesproken: in de regen ligt dat altijd op de loer en lijkt het soms makkelijker om te driften dan om niet te driften. Goed, dit is allemaal inherent aan het fenomeen sportwagen. Je kunt er prima elke dag mee rijden, zolang je maar niet te nonchalant rijdt komt het wel goed.

Na een weekje rijden in de GT86 kunnen we niets anders dan concluderen dat hij het beslist het wachten waard is geweest. Wãt een auto. Qua absolute snelheid troeft de gemiddelde concurrent hem af, maar qua rijbeleving en wegligging hoeft hij weinig auto's voor zich te dulden. Wat misschien nog wel het meest overtuigt is dat alles hetzelfde doel dient, namelijk een zo groot mogelijke glimlach op je gezicht laten verschijnen. Het enige belangrijke item op ons verlanglijstje is wat extra vermogen, want je voelt dat de auto veel meer aankan en ten opzichte van vergelijkbare auto's laat hij daar wat punten liggen. Tot die tijd kunnen we ons echter prima vermaken met de GT86 zoals hij nu is en zijn we Toyota dankbaar voor de overtuigende terugkeer van de sportcoupã.

Plus

- + Volledig gericht op sportiviteit
- + Extreem goede wegligging
- + Verbruik valt mee

Min

- Niet ãcht snel
- Soms wat vermoeiend
- Achterbank nogal nutteloos