WILDE KERLE

Der Toyota GR Yaris ist der Spaßzwerg des Jahres. Auch die Tuner haben den Kleinen lieb und bieten schon einiges an Gewürzen an. Wir haben die verfeinerten Yaris der Tuner **Gassner, Giacuzzo** und **HJS** eingeladen. Wie viel schneller sind die Powerwürfel? Mehr Sound? Gibt es auf der Rennstrecke Überraschungen? Der Vergleichstest deckt auf



SPASSMASCHINE DES JAHRES? KLAR, DER GR YARIS! Als Toyota vor rund einem Jahr den GR Yaris zu den Händlern schickte, war man etwas überrascht. Eigentlich wollte man mit dem Konzept lediglich eine gesunde Basis des zukünftigen WRC-Rallyeautos bauen. Ein Kassenschlager war nie das Ziel. Doch dann kam alles anders.

In den Fahrberichten und bei unserem Supertest überzeugte der preiswerte Powerwürfel derart, dass die Autohäuser regelrecht überrannt wurden. Es bildeten sich Fangemeinden wie zu besten GTI-Zeiten. Man kaufte quasi die Autos blind, teilweise wurden die Yaris aus Nachbarländern importiert, und man hörte von Sammelbestellungen. Einfach irre, was dieser Knirps in der Autowelt auslöste. Und er fährt wirklich gut, richtig schnell, hat alle Zutaten für Fahrspaß, umschaltbaren Allradantrieb und, und, und … Sprich: Für den Preis gibt es derzeit keinen Neuwagen, der noch mehr Spaß macht.

Dreikampf um die Yaris-Krone
271 bis 285 PS, Gewindefahrwerke, Sportauspuff, Spoiler, es ist alles geboten

Beim Supertest hatten wir auch ein paar Dinge zu kritisieren, etwa die zu hohe Sitzposition, die 230-km/h-Abregelung und den zu mauen Sound. Womit wir den Sprung zu diesen drei wilden Kerlen machen: drei getunte Toyota GR Yaris. Denn auch die „Schneller, tiefer, breiter"-Fraktion hat den GR Yaris für sich entdeckt. Vor allem jene, die früher gern mal an Mitsubishi Lancer Evo und Co geschraubt haben. Wenn man es genau nimmt, ist der Yaris der Enkel dieser Autos.

Einer, der dem Nachwuchs beim Erwachsenwerden hilft, ist Gassner Motorsport. Das Rallyeteam aus dem tiefsten Bayern ist seit vielen Jahren für seine Rallye-Erfolge mit diversen Evo bekannt. Und man hat sich auch schon einmal am Tuning versucht. Damals, 2009, als man mit einem 390 PS starken Evo X 1:43er-Zeiten am Sachsenring fuhr. Die Zeiten ändern sich, zwölf Jahre später ist der 261 PS starke Serien-GR-Yaris schon drei Sekunden schneller. „Do gengerd scho no wos!", sagt Hermann Gassner junior. Für alle nördlich des Weißwurst-Äquators: „Hier würde schon noch etwas gehen."

Tuner Nummer zwei ist HJS. Die drei Buchstaben kennen wir doch. Richtig, HJS ist Hersteller von Auspuffanlagen und Katalysatoren. Vor allem vom Motorsport und Tuning sind die Systeme bekannt. Und weil Chef Klaus Osterhaus den GR Yaris auch in sein Herz geschlossen hat, entwickelte man kurzerhand ein Tuningkonzept für den Japaner. Neben der Konstruktion von Auspuff und Downpipe tat man sich mit BBS und Bilstein zusammen – und stellte mit deren Komponenten einen bunten Toyota auf die Beine.

Tuner Giacuzzo fiel bisher mit seinen wilden Optik-Bausätzen für Kia, Hyundai und Co auf. Beim GR Yaris strickte man ein Programm mit Spoiler, Leistung, Fahrwerk und Rädern.

Mit dem Toyota GR Yaris in unter fünf Sekunden auf 100? Giacuzzo und Racechip machen es möglich

So weit das Feld. Wie wird es ausgehen? Kann Gassner seine Erfahrung ausspielen und die Auspuff- und Spoiler-Tuner hinter sich lassen? Oder erleben wir eine Überraschung?

Kurz bevor wir die Messgeräte installieren, noch ein paar Sätze zu den Umbauten. Um es gleich vorweg zu sagen: Die Tuner haben es leider nicht geschafft, die Sitzhöhe zu verändern und die Vmax-Sperre zu entfernen. Sound? HJS hat für den Yaris eine Edelstahl-Auspuffanlage und eine Downpipe entwickelt. Ein solches System >>

FOTO: R. SASSEN



Idealer als Ideallinie
Mit dem Fahrwerk und sensationellem Pirelli-Grip hätte dieser Yaris auch noch 100 PS mehr vertragen, ohne die Linie zu verlassen

Das KW-Fahrwerk ist von Gassner so perfekt abgestimmt, da hebt selbst in engen Kurven kein Rad ab



„1:36 mit einem Yaris? Vor dem Test hätte ich einfach nur laut gelacht."
Guido Naumann, Redakteur

>> hat auch Gassner unter den Yaris gepackt. Giacuzzo startet mit dem Serienauspuff.

Leistung? Mit dem HJS-System sind zehn PS drin, Giacuzzo hat eine Box von Racechip verbaut. Damit sollen 285 PS und 438 Newtonmeter (Serie 261 PS und 360 Nm) freigesetzt werden.

Fahrwerk? Gassner und Giacuzzo vertrauen auf das Know-how von KW und stecken je ein komplett verstellbares Clubsport-Modell unter die Radhäuser. Die Setups sind verschieden, der eine mit mehr Sturz, der andere mit mehr Zugstufe, klick, klick, klick. HJS hat sich von Partner Bilstein ein ebenfalls komplett einstellbares B16-PSS10-Gewindefahrwerk maßschneidern lassen.

Räder? Gassner setzt auf besonders leichte OZ-Felgen und bespannt diese mit 245er Pirelli Trofeo R (Serie 225/40 R 18). Die gleiche Dimension verwendet Giacuzzo, wählt jedoch den Michelin Pilot Sport Cup 2 auf Autec-Club-Racing-Felgen. HJS setzt wie Gassner auf Pirelli, belässt es aber bei einem P Zero mit McLaren-Kennung. Das Besondere ist die Dimension, 19 statt 18 Zoll, 225/35 R 19 mit BBS-CI-R-Nürburg-Rädern.

Was unterscheidet die Zwerge sonst von der Serie? Beim Giacuzzo klar die Optik. Rundum wurde bespoilert, auf dem Heckdeckel thront ein dicker Flügel. Dazu entfernte Rückbank und Trennnetz mit Carbonstrebe. Gassner verfeinert die Bremsanlage mit Sportbelägen von Pagid.

Ab geht's mit den drei Zwergen in Richtung Flugplatz und Messgerade. Der Weg ist gespickt mit vielen mittelschnellen Kurven, engen Kehren und einem Vollgas-Autobahnstück. Der erste Eindruck ist bei allen drei Yaris gleich: Alle federn deutlich strammer, liegen viel, viel satter auf dem Asphalt, >>

FOTOS: R. SASSEN (7)



Die HJS-Auspuffanlage mit Carbon-Endrohren begeistert leider nur im Stand und im untertourigen Drehzahlbereich



KW Clubsport, nicht billig, aber eine Bank für Performance auf der Rennstrecke



Der Pirelli P Zero Trofeo R ist der beste Reifen im Test. Keiner hat mehr Grip



Mit dem verstellbaren KW-Domlager konnte auch der Sturz ausgereizt werden



Unsichtbar hinter leichten OZ-Rädern: die nicht perfekt funktionierenden Pagid-Bremsbeläge



Auch beim Giacuzzo keine Räder in der Luft. Dafür lenkt die Hinterachse ab und zu mit



>> der Kurvenspeed ist um einiges höher. Sind die Semislicks von Gassner und Giacuzzo auf Betriebstemperatur, fahren die beiden im kurvigen Geläuf dem HJS-Auto auf und davon.

Sound? Die baugleichen Auspuffsysteme bei HJS und Gassner klingen besser als die Serie, vor allem im untertourigen Bereich. Unter Volllast sind leider nur kaum hörenswerte Unterschiede zur Serie auszumachen. Da hätten wir etwas mehr erwartet.

Auf der Autobahn merkt man das Leistungsplus des Giacuzzo am besten. Die PS sind spürbar, die anderen beiden Yaris werden im Rückspiegel schnell kleiner. Nur schade, dass sich die Toyota alle bei der 230er-Marke wegen der elektronischen Vmax-Sperre wiedertreffen.

0 auf 100 schaffte der Supertest-Yaris bei besten Bedingungen schon fünf Zehntel schneller als die Werksangabe, 5,0 zu 5,5 Sekunden. Mehr Power ab Werk? Mit 274 statt 261 PS nicht der Rede wert. Oder sagen wir es so: in etwa auf dem Level von Gassner und HJS. Und so wundern wir uns auch nicht über deren 5,2 Sekunden auf Tempo 100. Gassner knickt ab 150 km/h sogar etwas ein und verliert auf Tempo 200 einige Zehntel. Wieso? Wir tippen auf die breiten 245er-Reifen. Zudem fehlt dem weißblauen Yaris mit den griffigeren Pirellis am Start hilfreicher Schlupf. HJS verliert die Zehntel wahrscheinlich über die 19-Zöller.

Der Sieger in dieser Disziplin heißt Giacuzzo. Die 285 PS machen den 1,6-Liter-Dreizylinder-Turbo noch viel lebendiger, 4,9 Sekunden auf 100 sind ein Wort, trotz 245er-Pellen. Und: Die 200 km/h erreicht dieser Yaris fast zwei Sekunden eher als die Konkurrenz und die Serie, Chapeau! >>

FOTOS: R. SASSEN (9)



Giacuzzo bedient sich bei Racechip und powert den 1,6-Liter-Turbo-Dreizylinder von 261 auf 285 PS

„Schade, dass der Sound der Tuner-Auspuffanlagen noch nicht dem Yaris-Speed entspricht.“
Guido Naumann, Redakteur



Spoiler-Feinschliff
Giacuzzo ist einer der ersten Tuner, die Aeroteile für den GR Yaris parat haben. Die Frontspoilerlippe passt perfekt zum Auftritt



Sehen aus wie OZ, sind aber brandneue Autec Club Racing in 8,5 x 18 Zoll



Das KW-Clubsport-Gewindefahrwerk bietet sogar noch etwas Restkomfort im Alltag



Noch mehr Motorsport-Feeling mit der entfernten Rückbank und der Carbonstrebe mit Netz



245er Michelin Pilot Sport Cup 2: Die Semislicks bieten nicht ganz so viel Grip wie die Gassner-Pirellis



Der Heckspoiler steht steil nach oben, macht das Yaris-Heck noch viel aggressiver



Yaris hat Potenzial
Kaum zu glauben, dass man allein über Fahrwerk und Räder auf der Rennstrecke schon so viel schneller ist als die Serie



Die 19-zölligen BBS CI-R Nürburgring stehen dem Yaris extrem gut. Kosten? 3540 Euro mit Reifen



HJS wählte den Vorderachs-Reifen des McLaren 570S. Besser als Serie, etwas weniger Grip als die anderen Yaris



Das Bilstein-B16-PSS10-Gewindefahrwerk ist auf einem ähnlichen Level wie die KW-Fahrwerke

Ein bisschen WRC muss sein, dachte sich HJS. Und klebte kurzerhand Kühlrippen-Aufkleber ans Heck



„Die Tuner-Ideen machen schnell. Schade, dass die Sitzhöhe vergessen wurde."
Guido Naumann, Redakteur

>> Bremsen? Der Supertest-Wagen stoppte aus Tempo 100 schon nach eindrucksvollen 31,9 Metern. Giacuzzo und HJS sind nah dran, Gassner hadert mit seinen Pagid-Belägen. Selbst nach der zwölften Bremsung fehlen Temperatur und Biss. 34,5 Meter, mehr ist nicht drin. Zum Glück spielen die Bremsen am Sachsenring nicht die große Rolle.

Hier kommt es auf ein perfektes Fahrwerks-Setup an. Und das scheint beim Gassner-Auto gelungen zu sein. Das Zusammenspiel aus extrem gripreichen Pirellis und perfekt abgestimmtem KW-Fahrwerk verursacht breites Grinsen. Kein Unter- oder Übersteuern, extrem spätes Anbremsen, dieser Yaris fährt wie auf Schienen, würde locker 100 PS mehr vertragen. Sicher viel schneller als die 1:40,65 Minuten des Serienautos. Überraschung, im Display erscheinen 1:36,95 min. Das ist so schnell wie ein BMW M4 Competition (F82), unglaublich!

Auch der HJS-Yaris begeistert von der ersten Kurve an. Das Bilstein-Setup passt, fühlt sich an manchen Stellen sogar noch etwas stimmiger an als bei Gassner. Die Nicht-Semi-Pirellis bieten viel Grip, zwei Sekunden schneller als die Serie, mehr als beachtlich!

Und der Giacuzzo? Dessen mit Gassner baugleiches KW-Fahrwerk wurde am Vorabend Pi mal Daumen eingestellt und nicht getestet. Anscheinend ein Glücksgriff, denn der weiße Yaris biegt um die Ecken, dass einem Hören und Sehen vergehen. Bergauf merkt man die Mehrleistung, an zwei, drei Ecken lenkt sogar die Hinterachse mit. Die Runde ist nicht so trocken und eisern wie im Gassner, hier wird noch ein Tick mehr Fahrspaß geboten. Und mit der 1:37,62 ist der Giacuzzo auch sage und schreibe drei Sekunden schneller als das Werksauto.

FOTOS: R. SASSEN (6)



Trotz Downpipe und 100er-Endrohren leider der gleiche verhaltene Sound wie bei Gassner

FAHRZEUGDATEN

	GASSNER	GIACUZZO	HJS	SERIE
Motorbauart	R3	R3	R3	R3
Aufladung	Turbo	Turbo	Turbo	Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1618 cm³	1618 cm³	1618 cm³	1618 cm³
Bohrung x Hub	87,5 x 89,7 mm	87,5 x 89,7 mm	87,5 x 89,7 mm	87,5 x 89,7 mm
Verdichtung	10,5:1	10,5:1	10,5:1	10,5:1
kW (PS) b. 1/min	199 (271)/6500	209 (285)/5600	199 (271)/6500	192 (261)/6500
Literleistung	168 PS/l	176 PS/l	168 PS/l	161 PS/l
Nm b. 1/min	360/3000-4600	438/4200	360/3000-4600	360/3000-4600
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antriebsart	Allrad	Allrad	Allrad	Allrad
Bremsen vorn	356 mm innenbel./geschlitzt	356 mm innenbel./geschlitzt	356 mm innenbel./geschlitzt	356 mm innenbel./geschlitzt
Bremsen hinten	297 mm geschlitzt	297 mm geschlitzt	297 mm geschlitzt	297 mm geschlitzt
Bremsscheibenmaterial	Stahl	Stahl	Stahl	Stahl
Radgröße vorn - hinten	9 x 18"	8,5 x 18"	8,5 x 19"	8 x 18"
Reifengröße vorn - hinten	245/40 R 18	245/40 R 18	225/35 R 19	225/40 R 18
Reifentyp	Pirelli P Zero Trofeo R	Michelin Pilot Sport Cup 2	Pirelli P Zero (MC)	Michelin Pilot Sport 4 S
Maße L/B/H	3995/1805*/1425 mm	3995/1805*/1425 mm	3995/1805*/1425 mm	3995/1805*/1455 mm
Radstand	2560 mm	2560 mm	2560 mm	2560 mm
Tank-/Kofferraumvolumen	50/174 l	50/174 l	50/174 l	50/174 l
Normverbrauch · CO_2	8,2 l/100 km · 186 g/km**	8,2 l/100 km · 186 g/km**	8,2 l/100 km · 186 g/km**	8,2 l/100 km · 186 g/km**
Abgasnorm	Euro 6d	Euro 6d	Euro 6d	Euro 6d

* Breite mit Außenspiegeln; ** kombiniert nach WLTP-Norm

KOSTEN/GARANTIEN

Steuer pro Jahr	216 €	216 €	216 €	216 €
Typklassen HPF/VK/TK	16/27/23	16/27/23	16/27/23	16/27/23
Werkstattintervalle	15 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	300/600 €	300/600 €	300/600 €	300/600 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	3 Jahre/100 000 km	3 Jahre/100 000 km	3 Jahre/100 000 km	3 Jahre/100 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre

Bremsen entscheiden über Sieg
Die sportlichen Bremsbeläge im Gassner-Yaris kommen nicht richtig auf Temperatur. Schlechte Bremswege sind die Folge.

MESSWERTE

AUTO BILD SPORTSCARS testet bei der DEKRA

Beschleunigung				
0-50 km/h	1,7 s	1,5 s	1,6 s	1,5 s
0-80 km/h	3,6 s	3,3 s	3,4 s	3,3 s
0-100 km/h	5,2 s	4,9 s	5,2 s	5,0 s
0-130 km/h	8,6 s	7,4 s	8,1 s	7,7 s
0-160 km/h	12,9 s	11,2 s	12,2 s	11,6 s
0-180 km/h	16,5 s	14,6 s	16,1 s	15,5 s
0-200 km/h	21,3 s	18,3 s	20,3 s	20,1 s
0-402,34 m (Viertelmeile)	13,72 s	13,22 s	13,59 s	13,47 s
Elastizität				
60-100 km/h im 4./5. Gang	4,3/6,6 s	3,9/5,7 s	4,4/6,3 s	4,0/6,1 s
80-120 km/h im 5. Gang	5,6 s	5,1 s	5,7 s	5,1 s
80-120 km/h im 6. Gang	8,4 s	7,1 s	8,0 s	7,9 s
Bremsweg				
100-0 km/h kalt (m/s²)	35,5 m (10,9 m/s²)	33,5 m (11,5 m/s²)	33,5 m (11,6 m/s²)	32,9 m (11,7 m/s²)
100-0 km/h warm (m/s²)	34,5 m (11,2 m/s²)	32,0 m (12,0 m/s²)	32,5 m (11,9 m/s²)	31,9 m (12,1 m/s²)
200-0 km/h warm (m/s²)	133,3 m (11,6 m/s²)	128,9 m (12,0 m/s²)	131,4 m (11,7 m/s²)	128,2 m (12,0 m/s²)
Testverbrauch				
Ø auf 100 km	8,6 l Super Plus	8,4 l Super Plus	8,3 l Super Plus	9,1 l Super Plus
Reichweite	580 km	600 km	600 km	550 km
Gewichte				
Leergewicht/Zuladung	1281/364 kg	1267/378 kg	1284/361 kg	1271/374 kg
Balance Vorderachse/Hinterachse	61/39 %	61/39 %	61/39 %	61/39 %
Leistungsgewicht	4,7 kg/PS	4,4 kg/PS	4,7 kg/PS	4,9 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit (lt. Hersteller)	**230 km/h (abger.)**	**230 km/h (abger.)**	**230 km/h (abger.)**	**230 km/h (abger.)**

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Toyota GR Yaris [1]	Toyota GR Yaris [1]	Toyota GR Yaris [1]	Toyota GR Yaris [1]
Grundpreis	37 690 €	37 690 €	37 690 €	37 690 €
Leistungssteigerung	–	699 €	–	–
Radsatz/Sportbremsen	2468 €/698 € [2]	2450 €/S	3540 €/S	S
Sportfahrwerk	4480 €	3999 €	2750 €	S
Sportauspuffanlage	3480 € [3]	S	2620 € [3]	S
Exterieur	S	1290 €	S	S
Testwagenpreis (wird gewertet)	48 816 €	46 128 €	46 600 €	37 690 €

S = Serie; 1) inkl. High-Performance-Paket mit Schmiederädern, Michelin-Reifen, Differenzialsperren; 2) Pagid-Beläge; 3) Downpipe inkl. Abgasanlage



Wer hätte das gedacht? Die hohe 1:36er-Runde des Gassner-Autos grenzt fast schon an eine Sensation

Rundenzeiten Sachsenring



Die 1:40,65 Minuten des Serienautos waren schon nicht von schlechten Eltern. Der Gassner-Yaris lacht nur darüber und ist fast vier Sekunden schneller. Und das allein über ein perfekt abgestimmtes Fahrwerk und Reifen. Giacuzzo ist nur knapp langsamer, setzt sogar eine Sektor-Bestzeit, das Heck sitzt etwas lockerer, so kommt noch mehr Freude auf. Erstaunlich auch das HJS-Paket, zwei Sekunden schneller als die Serie mit viel weniger Tuning als die anderen beiden Toyota.

	RUNDENZEIT	TOPSPEED
Serie	1:40,65 min	204,7 km/h
HJS	1:38,45 min	208,7 km/h
Gassner	1:36,95 min	209,7 km/h
Giacuzzo	1:37,62 min	212,9 km/h

Testbedingungen
Streckenlänge: 3671 Meter; Wetter: 22 °C, sonnig; Asphalt: trocken

Wertung

	Punkte max.	GIACUZZO	HJS	GASSNER
Karosserie	15	10	10	10
Qualität	10	7	7	7
Sitze/Sitzposition	25	17	17	17
Ausstattung	10	8	8	8
Motoreigenschaften	20	18	17	17
Fahrleistungen	50	32	30	30
Getriebe/Schaltung	20	17	17	17
Sound	10	7	8	8
Fahrkomfort	10	5	6	5
Fahrsicherheit	20	17	17	17
Handling	30	28	28	29
Rundenzeiten	50	26	25	28
Lenkung	20	16	16	16
Bremsen	30	24	23	16
Unterhalt	10	6	6	6
Verbrauch	20	17	17	16
Preis	50	43	43	42
GESAMTWERTUNG	**400**	**298**	**295**	**289**

PLATZIERUNG

Punkte maximal 400



1. GIACUZZO Bis auf den Sound stimmt hier einfach alles. Spaßiger und in jeder Disziplin schneller als die Serie. **298 Punkte**



2. HJS Das Konzept stimmt, besseres Fahrwerk, etwas besserer Sound, so macht der Yaris noch mehr Spaß. **295 Punkte**



3. GASSNER Schnellste Rundenzeit, trotzdem nur Dritter. Reifen und Bremsbeläge kosten ein paar Punkte. **289 Punkte**



Fazit

Guido Naumann

Gassner nur auf drei trotz schnellster Rundenzeit? Zur Wertung gehören eben auch noch andere Punkte, zum Beispiel Bremsen. Giacuzzo leistet sich keine Fehler, HJS überrascht. Nur beim Sound müsste noch mehr gehen.

FOTOS: R. SASSEN (4), L. WILLGALIS