



Zeitgemäss rundgelutscht, heute unauffällig Der Celica 4WD besitzt mit drei Türen und klappbaren Sitzen einen ordentlichen Nutzwert. Die Motorhaube ist modelltypisch arg zerklüftet, der Innenraum präsentiert sich wie neu.

Die verkannte Ikone

SPORTLER AUS JAPAN

Den im Rallyesport äusserst erfolgreichen Lancia Delta beerbte in den 1990er-Jahren der Celica 4WD von Toyota. Ohne Allradantrieb hatte man in dieser Sportart keine Chance mehr.

Jürg Wick

Das Palmarès des Toyota Celica im Motorsport ist nicht so eindrücklich wie jenes des Lancia Delta Integrale, aber 20 gewonnene WRC-Läufe, Fahrer-Weltmeistertitel in den Jahren 1990 und 1992 bis 1994 sowie die Hersteller-Titel 1993 und 1994 können sich ebenfalls sehen lassen. Und während die Italiener seit Urzeiten im Rallyesport engagiert waren, erreichten die Japaner diese Erfolge praktisch aus dem Stand. Als Fahrer stach Carlos Sainz heraus, weshalb Toyota dem Spanier eine Sonderedition auf der Basis des Celica 4WD widmete. Andere siegreiche Piloten auf Celica waren ebenfalls nicht von schlechten Eltern: Juha Kankkunen und Didier Auriol.

In der Oldieszene konnte sich das in der japanischen Präfektur Aichi gefertigte, rundliche Coupé hingegen nicht so gut etablieren wie der eckige Fünftürer von Lancia aus Italien. Angebote sind rar und werden in der Serienversion nicht sehr hoch gehandelt. Aktuell finden sich bei Autoscout24 mehr als dreimal so viele Ferrari Testarossa im Angebot wie Toyota Celica 4WD, obwohl sich das japanische Sportcoupé zumindest in der Schweiz in ordentlichen Mengen verkauft hatte.

Unauffällig

Küng Classics im zugerischen Neuägeri hat gleich zwei davon. Eine rote 92er Carlos Sainz Edition mit lediglich 80 000 Kilometern auf dem Tacho, sowie eine gefakte WRC-Ausführung, von der sich der Klassik-Spezialist aber nicht trennen möchte. Lieber bestreitet er damit historische Rallyes und geniesst die Vorzüge eines Turbos mit kontinuierlicher statt explosiver Kraftentfaltung.

Das unauffällige rote Celica Coupé mit 208 PS, als Carlos Sainz Edition weltweit auf 5000 Exemplare limitiert, hat Küng Classics mit 29 500 Franken angeschrieben (Neupreis 1992: 48 500 Fr.). Es verfügt über einen Water-to-Air-Intercooler statt der Air-to-Air-Unit, eine frisierte Motorhaube mit zusätzlichen Luftein- und -auslässen, ein leichteres Frontmodul, eine verstärkte Getriebesynchronisierung sowie verkürzte Schalt- und Kupplungswege.

Wir haben am beschaulichen Ägerisee die Batterie des Coupés reanimiert und die Fahrt mit einem unauffälligen Auto genossen, welches sich bis in die hinterste Fuge praktisch in Neuzustand präsentiert. Wir wollten das Auto aber weder schinden, noch den tiefen Tacho in die Höhe treiben. Kein Röstchen, nichts bröseln im Stoff-Plastik-Interieur, kein Scheppern, kein Klappern oder

Zirpen, ergo muss man es für die Autohistorie unbedingt bewahren, statt kalt zu verformen, wie es vielen 4WD-Celica ergangen ist.

Der Celica 4WD Turbo ist 4.4 Meter lang, nur 1.3 Meter hoch, verfügt über Federbeine vorne wie hinten, zentrale Viskokupplung und ein Torsensperredifferenzial. Die geringe Überlebensrate macht das – typisch für die 90er-Jahre – rundgelutschte Coupé zur Besonderheit. Man möchte es lieber fahren als herzeigen. Noch ist der Einstieg, gefördert von der aktuellen Entwicklung, preisgünstig. Der Hype klingt ab, die Oldiepreise weichen sich teilweise sogar zurück. Mittelfristig haben aber gerade Youngtimer mit Heritage und ohne viel Elektronik Wertsteigerungspotenzial.

Gefaked

Also rein in den WRC-Toyota, welcher sich nebst der auffälligen Lackierung und der überdimensionierten Lampenbatterie durch breitere Räder und spezielle Recaro-Sitze von der Strassenversion unterscheidet. Doch dann – Frustration! Nach so einem Auto dreht im Zugerland kaum einer den Kopf, im Steuerparadies Zug ist man sich eher Hingucker mit auspuffklappengesteuerten V8- oder V12-Motoren gewohnt. Damit kann der Celica nicht dienen, aber der Reihenvierzylinder hört sich nicht wie ein schmalbrüstiges Auto an, sondern klingt satt und erwachsen. Bei ungefähr 2500 Touren taut der Turbomotor auf. Das klingt heute banal. Moderne Turbos erreichen bereits unterhalb von 2000/min ihr maximales Drehmoment, aber danach geht es nicht eruptiv vorwärts, bestenfalls linear. Der 2.0 3S-GTE Turbo I4 von Toyota hingegen erkämpft sich kontinuierlich Dampf, suggeriert quasi die Charakteristik eines Saugmotors. Das war zu Beginn der 1990er-Jahre aussergewöhnlich, und es imponiert noch heute.

Bezüglich Fahrdynamik haben wir es mit einem untersteuernden 4WD zu tun, für ambitionierte Piloten ein Graus. Dieser Toyota verblüfft aber selbst hier. Das Untersteuern fühlt sich angenehm an, weil es via Gaspedal jederzeit steuerbar ist und ein sicheres Gefühl vermittelt.

Bescheiden dimensioniert

Knapp 1.7 Meter Breite sind bescheidener als bei modernen Kleinwagen, so dass man auch unüber-

sichtliche Kurven mutig spät anbremsen kann. Die manuelle Fünfgang-Schaltung fällt etwas ab, sie lässt Präzisionsgefühl vermissen. Diesbezüglich wurden in jüngerer Zeit bei den Autos mit quergebautem Antrieb dank Seilzugübertragung echte Fortschritte erzielt.

Sportkarriere

Die Werks-Celica ST185 blieben unter den speziellen Bedingungen der Safari Rallye in Kenia von

1992 bis 1994 ungeschlagen. Möglich wurde das durch eine versteifte Karosserie, eine verbesserte Kühlung und eine effizientere Belüftung des Turboladers. In Kombination mit einem auf rund 300 PS erstärkten Zweiliter-Vierzylinder sowie einem Sechsganggetriebe von X-Trac machten diese Verbesserungen den Celica zwar nicht zum Dominator der Rallye-WM, aber zum besten Allrounder im Feld.

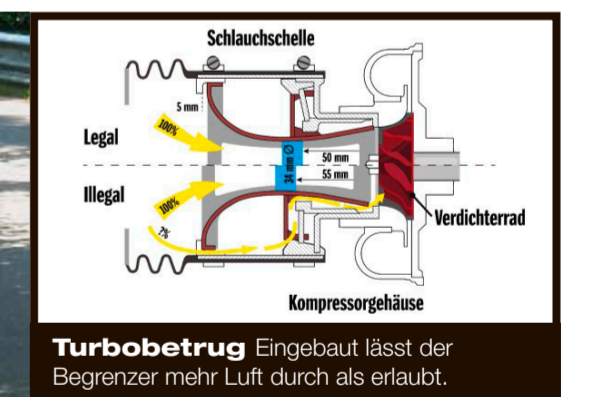
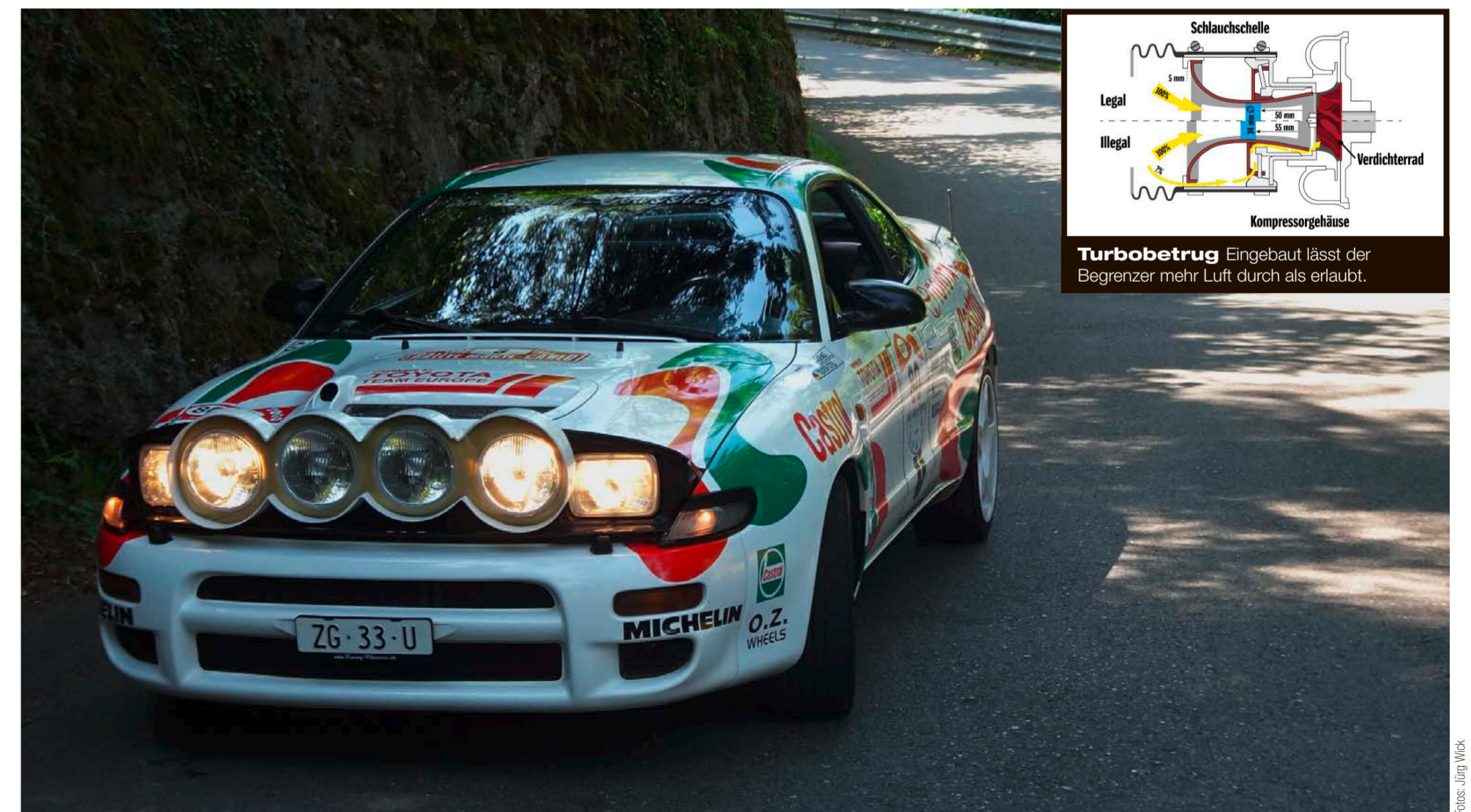
Dank der ausgeglichenen Eigenschaften siegte Didier Auriol auf dem mit einem beeindruckenden Scheinwerferbalken für nächtliche Wertungsprüfungen ausgestatteten Celica bei der Rallye San Remo 1994, die damals auf Schotter und Asphalt ausgetragen wurde. Für Auriol war es nach Triumphen in Argentinien sowie bei seinem Heimrennen auf Korsika der dritte Saisonsieg. Am Ende der Saison holte er sich als erster Franzose den Fahrertitel der Rallye-Weltmeisterschaft.

Auriol ging daraufhin nicht in Rente, er konnte aber nach 1994 nie mehr an seine grössten Erfolge anknüpfen – und auch die Rennsportkarriere des Celica nahm 1995 ein bitteres Ende. Dem Weltverband FIA waren die Rallyeboliden wieder zu schnell und zu gefährlich geworden, man befürchtete tragische Unfälle wie am Ende der Gruppe-B-Ära.

Technisch raffinierter Betrug

1995 wurde deshalb einen Luftmengenbegrenzer zur Leistungsbeschränkung Pflicht. Toyota sah die Siechancen schwinden und ersann einen Trick. Wissend, dass die Rennkommissare ganze Motoren komplett auseinandernahmen, entwickelten die Ingenieure einen Luftmengenbegrenzer, der in ausgebautem Zustand den Vorgaben der FIA entsprach und perfekt funktionierte. Baute man den Restriktor allerdings ein, entfaltete der Betrug seine leistungssteigernde Wirkung. Der Flansch am Eingang des Begrenzers hatte eine kleine von einer Feder abgedichtete Lücke, durch die zusätzliche Luft strömen konnte. Erst beim Einbau öffneten sich diese Spalte durch die Spannung zweier Schlauchschellen und den Einsatz eines Spezialwerkzeugs. Der Begrenzer liess sich zudem fünf Millimeter vom Turbolader wegbewegen. Ausgebaut schnappten beide Federn zu, und der Begrenzer sprang in die regelkonforme Position zurück. Geschätzte Mehrleistung dank der Zusatzluft: zirka 50 PS oder 15 Prozent.

Übrigens: Bonhams versteigerte einen Werks-WRC-Toyota Celica ST185 im Februar 2019 in Paris für 235 000 Franken. ●



Turbobetrag Eingebaut lässt der Begrenzer mehr Luft durch als erlaubt.