

# 40 JAHRE TOYOTA MR2



## → Fakten

\*MR2 ist die Kurzform von „midship-engine, rear-drive, 2-seater“ (Mittelmotor, Heckantrieb, 2-Sitzer); Toyota-Fans nennen den Zweisitzer dagegen liebevoll „Mister Two“

\*Lief als Coupé, Roadster und Racer in drei Generationen (W1, W2 und W3) von 1984 bis 2007 vom Band

\*Mit insgesamt 377.817 produzierten Exemplaren der erfolgreichste asiatische Mittelmotor-Zweisitzer

\*Von der ersten MR2-Generation baute die Toyota Motorsport GmbH 1985 ein 600 PS starkes Rallye-Modell mit Allradantrieb auf, das wegen dem Aus der Rallye-Gruppe B nicht eingesetzt wurde



## → Favoriten

### TOP 1

Ein bis zu 7.300 Touren drehender sowie 124 PS starker 16-Ventil-Mittelmotor, Heckantrieb, 977 Kilogramm Gewicht und eine Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse von 45:55 – noch Frage bezüglich des Fahrspaßes mit dem ersten MR2 (**W1**)? Wohl kaum! Oder vielleicht doch, denn es gab da noch die Steigerung durch ein Glas-Hebedach oder das T-Bar-Dachkonzept. Letzteres transformierte der deutsche Karossier Schwan übrigens in einer kleinen Cabrio-Serie zur einteiligen Dachöffnung.

### TOP 2

Die 1989 eingeführte zweite Generation (**W2**) des „Mister Two“ wechselte von den eckigen Kanten des MR2 Nummer eins hin zu runden Formen. Toyota spricht hier von „organischem Biodesign“ und zieht – sogar berechtigte – Designvergleiche zu italienischen Sportwagen. Das 2,0-Liter-16-Ventil-Triebwerk löste bei den Fahrleistungen ein, was die rasante Optik versprach. Das i-Tüpfelchen auf das attraktive MR2-Paket war das in Deutschland serienmäßige T-Bar-Konzept.

### TOP 3

MR2 Nr. 3 (**W3**) fuhr ab 1999 als puristischer Roadster vor. Während „Oben-ohne-Fans“ seinen komplett offenen Auftritt sicherlich zu schätzen wussten, waren das (austauschbare) Design und die Power (mit 140 PS) gegenüber dem W2 ein deutlicher Rückschritt. Gerade die individuelle Note, mit der vor allem der W1 auftrumpfte, fehlte der dritten Generation. So wurde der Verkauf denn auch in Deutschland bereits 2005 und die Baureihe (leider) 2007 komplett eingestellt.



## → Fazit

Die beiden ersten MR2-Generationen gefallen mir bis heute sehr gut. Der W1 stieß in eine Nische vor, denn wer – abgesehen vom bereits seit 1972 gebauten Fiat X1/9 – hatte damals einen fahraktiven offenen Mittelmotor-Sportler mit ausreichend Leistung zu einem einigermaßen bezahlbaren Preis angeboten? Gerade im leuchtenden rot hinterließ die erste Generation einen bleibenden Eindruck. MR2 Nummer zwei löste bei mir Anfang der 1990er-Jahre tatsächlich einen „Will-haben-Reiz“ aus. Wahrscheinlich hätte ich ihn Probefahren sollen – wenn er nur halb so gut fuhr wie er aussah, wäre eine Anschaffung wohl ein ganz heißes Thema geworden?! Die dritte MR2-Generation lief an mir – wie an so vielen – ab Ende des letzten Jahrtausends komplett vorbei. Toyota ging neue Wege bei Design und Konzept (Roadster) und schaffte es damit offensichtlich nicht, große Teile der Fahrer der beiden Vorgängermodelle mitzunehmen. Und neue Fans waren mit Blick auf attraktive neue Wettbewerber wie Audi TT, BMW Z3 oder Mercedes SLK schwer zu erobern ...



(Bilder: Toyota)