



Japans Nummer 1, Toyota, fertigt sein Celica-Cabrio nicht etwa im eigenen Land. Es wird in einer kleinen Auflage von 350 Stück pro Jahr in Würzburg beim Frischluft-Experten Schwan umgebaut

Toyota Cabrio – ein Auto für jedes Wetter

Der Toyota Celica ist noch ganz frisch, da gibt's den sportlichen Japaner schon als Cabrio. Auto Bild hat das pfiffige Cabriolet (das übrigens in

Deutschland gebaut wird) genau unter die Lupe genommen. Das Testergebnis: doppelter Frischluft-Spaß als Targa oder als Voll-Cabriolet

Von
Tomas Hirschberger

Die ersten Mai-Glückchen spritzen. Die ersten Cabrios öffnen sich – jetzt muß wirklich Frühling sein. Eine neue Oben-ohne-Schönheit der Saison '86 wurde von Toyota entblättert – das Celica-Cabrio. Das offenerzige Auto kommt sogar ohne Überrollbügel aus – also ein echtes Cabrio ohne wenn und Henkel.

Auto Bild hat die ersten warmen Sonnenstrahlen genutzt, um das 150 PS starke Cabriolet ausgiebig zu testen.

Daß der offene Celica nicht in Japan vom Band läuft, sondern in Würz-

burg vom Cabrio-Spezialisten Schwan des festen Daches entledigt wird, merkt man nicht. Die Verarbeitungsqualität ist ohne Tadel.

Schwan setzte die Blechschere übrigens nicht an der in Deutschland erhältlichen Lift-back-Version, sondern an der Stufenheck-Variante des Celica an, die es vorerst nur in Japan gibt.

Mal halb, mal ganz offen

Doch die beste Optik nützt nichts, wenn die Karosserie nicht anständig versteift wird. Und hier zeigt sich, daß das Celica-Cabriolet be-



stimmt nicht Schwans Erstlingswerk ist. Schon wenige Kilometer offenbaren: Sowohl im geschlossenen als auch im offenen Zustand sind Verwindungen der gekappten Karosse kaum spürbar. Das ist besonders auf schlechten Straßen zu bemerken.

Selbst Kopfsteinpflaster bringt die deutsch-japanische Co-Produktion nicht aus der Ruhe. Souverän und ohne Schwiengleiten schluckt sie auch tiefe Schlaglöcher, cabriotypische Klappergeräusche gibt's bei dem Celica-Umbau nicht.

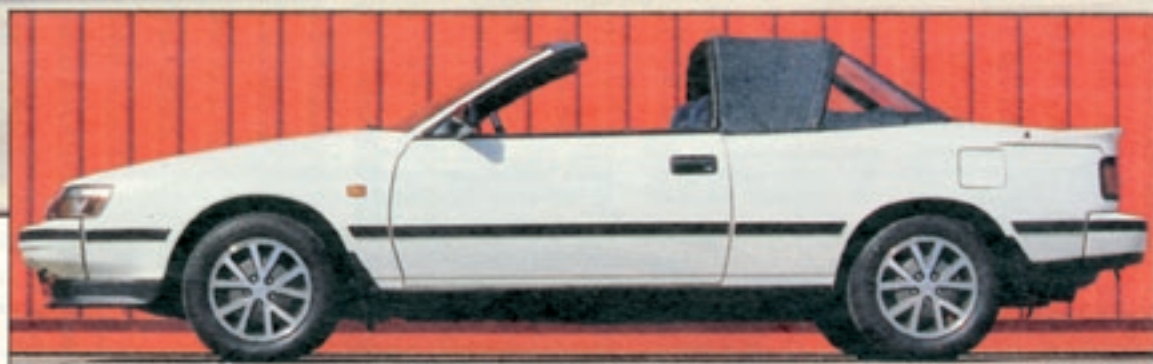
Bei der Verdeckkonstruktion haben die Techniker von Schwann etwas ganz Besonderes

ausgetüftelt. Gibt's bei herkömmlichen Cabrios nur die Entscheidung zwischen ganz offen oder ganz geschlossen, kann der Celica auch als Targa gefahren werden.

Oben ohne am schönsten

Dazu muß nur das mittlere Festdach mit einem Vierkant-Schlüssel entriegelt werden. (Im geräumigen Kofferraum ist genügend Platz, um es dort zu verstauen).

Für eher veränderliche Sommertage ist diese Lösung genau das Richtige. Es weht immer noch ein erfrischendes Windchen →



Eine prima Idee: Wer keine Lust hat das Verdeck ganz zu öffnen, kann auch die Targa-Stellung wählen. Das mittlere Verdeckteil wird mit einem Vierkant-Schlüssel entriegelt und verschwindet im Kofferraum



Im geschlossenem Zustand fährt sich das Cabrio wie die Limousine. Das Verdeck ist wasserdicht, und selbst in der Waschstraße bleibt der Innenraum trocken. Ideale Voraussetzungen für einen Ganzjahreseinsatz

Foto: Brian Gieseler

Test Toyota Celica 2.0 GT



Verdeck und Targadach sind von innen mit dunkelblauem Velours bezogen. Die Demontage des Festdaches dauert keine zehn Sekunden



Das Handschufach ist zu klein. Wird das Cabrio offen abgestellt, müssen Wertsachen mitgeschleppt werden

im Cockpit, und sollte es anfangen zu regnen, kann das aus glasfaserverstärktem Kunststoff hergestellte Targadach in Sekundenbruchteilen wieder montiert werden.

Doch am elegantesten präsentiert sich der Japaner aus Würzburg oben ganz ohne. Dann ist er eine wahre Augenweide, und wird von jung und alt bestaunt. Das fällt ihm auch nicht besonders schwer, da er schon von Haus aus sehr schnittig daherkommt.

Den Dreh mit der Kunststoff-Kapuze hatten wir spätestens nach dem dritten Regenschauer raus: Erst werden die seitlichen Klappscharniere gelöst, zwei Reißverschlüsse geöffnet und die Plastikheckscheibe sorgsam gefaltet. Dann das stabile Verdeckgestänge

Weniger flott im Antritt

einfach nach hinten klappen und im eigens dafür konstruierten Kasten hinter den Rücksitzen verstauen. Jetzt die Perlenrinne drüber, und der Spaß ohne künstlichen Himmel kann beginnen. Schon bei niedrigem

Tempo weht uns ein laues Lüftlein um die Ohren. Unwillkürlich kommt gute Laune auf. Wer allerdings gerade vom Friseur kommt, sollte das Verdeck besser oben lassen oder die Targa-Stellung wählen – die Wind-Verwirbelung ist enorm.

Vom Antritt des 150 PS starken 16-Ventilers sind wir anfangs allerdings etwas enttäuscht: Im unteren

Drehzahlbereich tut sich nicht viel. Da gibt sich der Doppel-Nockenwellen-Motor sogar ein bißchen lahm. Erst durch häufige Gangwechsel des leicht zu schaltenden Fünfganggetriebes kommt er auf Touren. Doch ab 3000 Umdrehungen geht der Spaß dann richtig ab, werden wir in die Sitze gepreßt. Die 100 km/h-Marke wird aus dem Stand bereits nach 8,6 Sekunden erreicht. Weiter geht's. Wie eine geölte Nähmaschine dreht der

Feind jeder Fönfrisur

Motor ohne Murren bis an die 6000 Umdrehungen. Gangwechsel in den vierten, dann in den fünften. 150, 160, 170... Spätestens jetzt ist jede Fönfrisur am Ende. Der Celica

liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten gelassen auf der Straße. In einer langgezogenen Kurve will er plötzlich mit dem Heck

Kein Flitzer für Familien

wegwischen. Nur kurz vom Gaspedal und schon läuft er wieder sauber in der Spur. 200 km/h sind erreicht und das Cabrio will noch immer weiter (Spitze: 213 km/h). Wir aber nicht. Mit Rücksicht auf unser ohnehin schon liches Haupthaar schließen wir auf dem nächsten Parkplatz das Verdeck. Dann geht es schnell weiter. Zurück auf die Autobahn. Die Innengeräusche sind bei geschlossener Kapuze erträglich. Das Verdeck flattert kaum im Wind. Selbst bei höheren Geschwindigkeiten

Und Ihr Wunsch-Cabrio?

Schreiben Sie uns, welches Cabrio Auto Bild für Sie fahren soll - welchen Testbericht Sie lesen wollen. **Einsendeschluß Samstag 26. April 1986.** Alle Einsender nehmen an einer Verlosung teil. **Zu gewinnen:**

Eine Woche Urlaub mit Ihrem Traum-Cabrio

Schreiben Sie an Auto Bild 2000 Hamburg 100. Kennwort: Cabrio

kann man sich normal unterhalten und muß nicht brüllen.

Ein Familiensportler ist der Celica indes nicht: Zwar ist er in den Fahrzeugpapieren als Viersitzer ausgeschrieben. Wollen tatsächlich vier Leute mit, wird's vorne und hinten eng. Und bei geschlossener Haube müssen selbst kleinere Hinter-

bänker die Köpfe einziehen. Bis zur Eisdecke hin und zurück geht's gerade noch, nicht aber auf langen Strecken.

40 099 Mark kostet das Cabriolet. Toyota will die volle Gewährleistung für den offenen Schwan-Flitzer übernehmen. Die Garantie für einen richtig sommerlichen Sommer indes nicht.



Freier geht's nicht. Der Celica kann auf einen Überrollbügel verzichten. Die Ausstattung ist serienmäßig. Fenster, Spiegel, Fahrersitz funktionieren elektrisch

Nächsten Montag in Auto Bild

Zwei Klasse-Diesel im Vergleich:

BMW 324d gegen Mercedes 190D 2.5

Auto Bild stellt vor:

Die besten Auto-Glasdächer

Auto-Kauf: **Wo gibt's den billigsten Kredit?**

Großer Test:

So gut sind Autos unter 10 000 Mark