NUOVA TOYOTA GT86 MODEL YEAR 2017

GENNAIO **2017**

IT

TOYOTA

ALWAYS A **BETTER** WAY

INDICE

NUOVA TOYOTA GT86 MODEL YEAR 2017

4 INTRODUZIONE

8 NUOVA DINAMICA DI GUIDA

12 DESIGN ESTERNO

16 INTERNI ED EQUIPAGGIAMENTI

20 INTERVISTA: TETSUYA TADA, CHIEF ENGINEER DELLA GT86

22 FREDRIC AASBØ E LA TOYOTA 86-X

26 RALLY, LA TRAZIONE POSTERIORE DELLA GT86 CS-R3

30 SPECIFICHE

32 BANCA IMMAGINI

Toyota Motor Europe si riserva il diritto di modificare qualsiasi dettaglio delle specifiche e degli equipaggiamenti senza preavviso. Tali specifiche ed equipaggiamenti possono essere soggetti a modifiche a seconda delle necessità e delle esigenze dei singoli paesi. E' possibile fare riferimento al dipartimento PR del proprio paese per ulteriori dettagli. Le immagini delle vetture e le relative specifiche possono variare a seconda dei modelli e delle aree geografiche. I colori delle vetture possono differire leggermente da quelli rappresentati su questa pubblicazione.

NUOVA TOYOTA GT86 MODEL YEAR 2017 INTRODUZIONE

GT86

NUOVA TOYOTA GT86 MODEL YEAR 2017 INTRODUZIONE

LA GT86 È UN'AUTO che nasce per incarnare i piaceri della guida, una coupé semplice ma straordinariamente calibrata e divertente che non rinuncia a sfoggiare anche le tradizionali qualità di una sportiva: maneggevolezza, reattività e una risposta immediata agli input del pilota.

La capacità della GT86 è di rispondere alle aspettative dei clienti, le ha fatto ottenere il plauso della critica e degli appassionati, permettendo a Toyota di vendere oltre 170.000 unità nel mondo dal 2012 ad oggi.

Ispirata alla tradizione sportiva Toyota e a modelli come la 2000GT e la AE86 Corolla, la GT86 si è anche imposta come pioniere della nuova missione Toyota di realizzare vetture performanti e divertenti da guidare, una direzione espressa dalle parole del Presidente Akio Toyoda, secondo cui "se non è divertente da guidare, allora non è un'auto".

La GT86 ripercorre i classici schemi di una sportiva, con dimensioni compatte, un peso ridotto, un baricentro ribassato e una configurazione con motore anteriore e trazione posteriore. Sotto il cofano rimane il quattro cilindri Boxer 2.0 litri di fabbricazione Subaru equipaggiato con iniezione diretta D-4S di Toyota.

La GT86 ha dimostrato tutto il suo valore su strada, in pista e sui circuiti rallistici. Non a caso i dati ed i feedback più rilevanti sono stati raccolti durante la 24 Ore del Nürburgring con i colori del team TOYOTA Gazoo Racing, una sfida che ha consentito di mettere a punto gli affinamenti destinati al MY 2017.

In termini rallistici, lo sviluppo della GT86 CS-R3 da parte della Toyota Motorsport ha riportato il gusto della trazione posteriore su un'auto sportiva pratica ed accessibile a tutti gli appassionati, con caratteristiche adatte anche alla competitività del Campionato Mondiale Rally.

GT86 2017

Sotto la scocca, il sistema di sospensioni e gli ammortizzatori sono stati ricalibrati per offrire prestazioni ancora migliori in fatto di maneggevolezza, stabilità e comfort di guida, con un ulteriore incremento della rigidità strutturale.

Parlando di guida, uno degli affinamenti più significativi riguarda la modalità Track, che regala al cliente un comportamento straordinario dell'auto, limitando l'intervento del Controllo della Stabilità e del Controllo della Trazione.

La modalità Track è un esempio dei molteplici interventi eseguiti sui sistemi elettronici della vettura, tra cui l'ABS e il Controllo della

"SE NON E' DIVERTENTE DA GUIDARE, ALLORA NON E' UN'AUTO"

President Akio Toyoda

Trazione. Il Chief Engineer Tetsuya Tada conferma come questi affinamenti comportino di fatto un significativo incremento del potenziale della vettura.

In termini di design, la nuova macchina non rappresenta un cambiamento radicale rispetto all'originale, bensì un'evoluzione degli aspetti già consolidati. Gli affinamenti includono i nuovi gruppi ottici a LED con luci di marcia diurna e indicatori di direzione integrati, un frontale ribassato e un nuovo paraurti anteriore. Al posteriore spicca un nuovo alettone (optional) che copre l'intera larghezza della vettura. Ciascun affinamento, ogni minimo dettaglio, ha contribuito a migliorare la performance aerodinamica dell'auto.

I feedback da parte dei clienti sono stati preziosi per affinare ulteriormente la nuova coupé, soprattutto negli interni, che sfoggiano nuovi materiali e nuovi rivestimenti che impreziosiscono ulteriormente l'abitacolo, e grazie anche alle nuove proporzioni del volante che stabiliscono una connessione più diretta tra veicolo e conducente.

L'insieme di questi affinamenti permettono di avere tra le mani un'auto capace di esprimere al meglio la propria natura sportiva.

NUOVA DINAMICA DI GUIDA

- Sospensioni calibrate per il massimo della maneggevolezza, della stabilità e del comfort
- Nuova modalità Track per una guida sportiva con il minimo intervento da parte del controllo della Stabilità e della Trazione
- Affinamenti in termini di rigidità e resistenza
- Dettagli stilistici che impreziosiscono la linea, tra cui il nuovo spoiler posteriore ⟨optional⟩

GT

NUOVA DINAMICA DI GUIDA

SOSPENSIONE ANTERIORE

Il montante anteriore MacPherson ha beneficiato di alcuni affinamenti che migliorano la maneggevolezza, il comfort di guida e la reattività della vettura.

Il livello di ammortizzazione è stato ottimizzato e il sistema di controllo dei carichi sull'asse è stato ulteriormente migliorato, permettendo di aumentare il controllo della vettura.

Gli ammortizzatori sono stati a loro volta rivisti per assicurare un minor attrito grazie alla modifica della boccola di guida, contribuendo alla straordinaria maneggevolezza e stabilità della vettura.

SOSPENSIONE POSTERIORE

Le modifiche della sospensione a doppio braccio oscillante puntano a migliorare tanto la performance quanto la maneggevolezza e la stabilità. Tra queste figurano l'ottimizzazione dei livelli di ammortizzazione da parte della molla a spirale ed alcuni degli affinamenti apportati alla sospensione posteriore.

L'incremento del diametro della barra antirollio contribuisce al funzionamento ottimale del sistema sterzante insieme ad una ulteriore riduzione del rollio.

STRAORDINARIA RIGIDITÀ STRUTTURALE

La rigidità della scocca è un elemento chiave per assicurare alla vettura la massima maneggevolezza, un fattore assicurato dall'adozione di diverse varietà di acciaio ad elevata elasticità che ha consentito di realizzare una vettura leggera, resistente e dotata di un'eccellente rigidità torsionale. Il cofano è stato realizzato in alluminio mentre i passaruota sono formati da sottili fogli di acciaio per minimizzare il peso della coupé.

Il miglioramento della rigidità e la resistenza della vettura dipendono da piccoli ma importanti affinamenti, tra cui l'adozione di una staffa di supporto più sottile per le torri della sospensione anteriore, di un nuovo rinforzo per la traversa del cambio e di rinforzi per gli archi passaruota posteriori, dotati inoltre di nuovi punti di saldatura. La riduzione dello spessore riguarda anche la parte centrale e anteriore del pannello posteriore.

NUOVA MODALITÀ TRACK

Fedele all'idea che la GT86 avrebbe dovuto offrire ai clienti una guida sportiva e coinvolgente, Toyota ha ricalibrato il Controllo della Stabilità del Veicolo inserendo una nuova modalità Track che assicura eccellenti livelli di maneggevolezza, frenata e controllo dello sterzo.

L'attivazione della modalità Track avviene attraverso un comando posto sulla consolle centrale, il suo inserimento viene poi indicato sul display multi-informazioni dell'auto. Questa modalità riduce al minimo l'intervento del VSC e del controllo della trazione (TRC), consentendo al guidatore di gestire la vettura in autonomia e sfruttarla appieno.

La modalità Track offre al cliente la scelta tra quattro impostazioni dei sistemi VSC e TRC. In condizioni di guida normale i sistemi sono entrambi attivi con la possibilità di disattivare il TRC quando si marcia su superfici accidentate. La modalità Sport estende invece l'accelerazione e il movimento laterale prima che il sistema intervenga, consentendo al guidatore di sfruttare al massimo le potenzialità dinamiche della vettura.

L'introduzione della modalità Track è parte integrante della profonda rivalutazione del ruolo che i sistemi elettronici di controllo ricoprono in termini di maneggevolezza. L'utilizzo diretto dei dati raccolti nelle gare motoristiche disputate dalla GT86, inclusa la 24 Ore del Nürburgring, ha consentito di apportare diversi affinamenti all'ABS e al controllo della trazione, modifiche che secondo Tetsuya Tada possono aiutare il guidatore a sfruttare il completo potenziale della vettura.

PERFORMANCE AERODINAMICA

La GT86 conserva i benefici dell'esclusivo concetto di design chiamato 'Aero Sandwiching'. La spinta del veicolo viene garantita dall'aria proveniente dall'alto, dal basso e dai lati in maniera tale da mantenere la stabilità del corpo vettura; ciò permette di non incrementare la deportanza, pregiudicando il coefficiente di resistenza aerodinamica (0,27 Cx). I bordi del tetto 'Pagoda' sono un esempio di come funziona questo sistema, con un trattamento simile riservato anche agli elementi del sottoscocca.

Il Chief Engineer Tetsuya Tada ha stabilito che le modifiche al design esterno coinvolgessero anche i più piccoli dettagli, al fine di impattare positivamente sulla maneggevolezza e sulla stabilità della vettura. Al paraurti anteriore è stata aggiunta una nuova superficie, subito sotto la griglia, dotata di due 'denti' che caratterizzano il frontale, mentre l'angolazione del paraurti è pari a 45 gradi per consentire un flusso dell'aria ottimale. La parte inferiore del diffusore posteriore presenta anch'essa un'angolazione di 45 gradi.

Il nuovo spoiler (disponibile come optional) ha un impatto positivo sulla performance aerodinamica e sulla stabilità. L'alettone copre l'intera larghezza del posteriore e dispone di piastre che insieme ai supporti verticali aiutano a gestire al meglio il flusso dell'aria, generando una deportanza che assicura alla vettura il massimo della stabilità.

MOTORIZZAZIONE

La motorizzazione della GT86 resta quella originaria, e cioè l'esclusivo Boxer Subaru aspirato 2.0 con cilindri contrapposti e trazione posteriore. L'iniezione diretta D-4S di Toyota, assicura una risposta immediata della farfalla e livelli di coppia e potenza ottimali in tutte le condizioni.

Disponibile con cambio automatico o manuale a sei rapporti, l'unità 16 valvole DOHC da 1.998cc sviluppa una potenza massima di 200 CV/147 kW a 7.000 giri/min e 205 Nm di coppia in una fascia tra 6.400 e 6.600 giri min. L'accelerazione 0-100 km/h si attesta a 7,6 secondi con cambio manuale e a 8,2 secondi con cambio automatico.

DESIGN ESTERNO

- Nuove linee che sottolineano l'agilità e il baricentro ribassato della vettura
- Nuovi gruppi ottici Full LED con indicatori di direzione integrati
- Frontale ribassato e nuovo paraurti anteriore
- Nuovi cerchi in lega da 17 pollici a 10 razze
- Nuovi gruppi ottici posteriori con luci e a LED

DESIGN ESTERNO

GLI ELEGANTI AFFINAMENTI apportati agli esterni della GT86 non differenziano soltanto il nuovo modello da quello precedente ma aiutano anche a renderlo più moderno e a conferirgli un look più sportivo. In fase di progettazione il brand ha voluto coniugare le linee moderne e accattivanti riconducibili a quelle dei modelli sportivi firmati Toyota più conosciuti, non ultima la 2000GT.

NUOVO FRONTALE

L'obiettivo stilistico è stato raggiunto grazie all'efficace ridisegno degli elementi frontali, in particolare con una griglia ampia e collocata in posizione più bassa e con un nuovo paraurti con alette integrate che abbassa a sua volta il frontale della vettura amplificando la presenza su strada e sottolineando la straordinaria agilità della vettura.

I dettagli aerodinamici includono un elegante pinna anteriore e nuovi fendinebbia a LED dal design aerodinamico ed accattivante. I gruppi ottici sono stati ridisegnati ed arricchiti con nuovi fari abbaglianti bi-LED. Gli indicatori di direzione sono stati spostati sulle due estremità del paraurti anteriore, incorporati nei gruppi ottici e disposti come una serie di singoli LED arancioni subito sotto ai LED bianchi delle luci di marcia diurna.

UN PROFILO DA COUPÉ

La GT86 mantiene la caratteristica silhouette da coupé completa del classico design a 'pagoda' del tetto, con un baricentro basso e due portiere la cui apertura richiama quella della due posti 2000GT, ovviamente adattata al format 2+2. La vettura mantiene le dimensioni originali con 4.240 mm di lunghezza, 1.320 di altezza, 1.775 mm di larghezza e un passo di 2.570 mm.

Di profilo le zone antistanti gli archi passaruota anteriori e quelle subito dietro gli archi posteriori sono state scolpite per creare un look più sportivo. L'alettone (disponibile come optional) integra una pinna che contribuisce a controllare il rollio della vettura, una peculiarità che rientra nel progetto del Chief Engineer Tetsuya Tada, che ha voluto fortemente che qualsiasi affinamento comportasse un miglioramento della performance aerodinamica.

NUOVI CERCHI DA 17 POLLICI

Il design dei cerchi in lega da 17" è stato realizzato appositamente per la GT86, con 10 razze ultrasottili che alternano un grigio opaco ad un'altra tonalità più brillante per offrire un look tridimensionale e suggerire la straordinaria agilità della vettura.

UN POSTERIORE PIÙ AGGRESSIVO

Le modifiche al posteriore seguono la falsa riga di quelle all'anteriore puntando ad abbassare la vettura, grazie anche ad una modanatura più ampia e incassata e a un diffusore che insieme creano una forma trapezoidale che va a nascondere il silenziatore.

Lo sport pack (opzionale) aggiunge il nuovo spoiler posteriore che dona all'auto un look più sportivo e ne contribuisce a migliorare la performance aerodinamica.

I gruppi ottici a LED sono stati rivisti per creare un asse orizzontale e sono dotati di nuovi indicatori di direzione e di altri inserti che caratterizzano il posteriore della nuova GT86.

INTERNI ED EQUIPAGGIAMENTI

- Nuovo volante multi-funzione, con diametro ridotto
- Nuovo display multi-informazioni a colori da 4,2 pollici
- Sistema Toyota Touch® 2 di ultima generazione con touchscreen da 6,1 pollici
- Elevati livelli di qualità percepita
- Nuovi rivestimenti e materiali

INTERNI ED EQUIPAGGIAMENTI

LE MODIFICHE APPORTATE agli interni enfatizzano le potenzialità sportive della vettura massimizzandone la funzionalità e la qualità. I miglioramenti restano concentrati sul lato guida ma l'intero abitacolo gode di un rinnovato senso estetico.

IL VOLANTE PIÙ PICCOLO MAI REALIZZATO DA TOYOTA

Particolare cura è stata destinata alla forma e alle dimensioni del nuovo volante per offrire al cliente la massima presa e maneggevolezza. Il design a tre razze resta invariato mentre il diametro è stato ridotto di 3mm raggiungendo i 362mm, diventando il più piccolo mai montato su un modello Toyota. Questa componente pesa inoltre il 10% in meno rispetto a quella precedente.

La sezione trasversale è stata progettata affinché le braccia del conducente, una volta impugnato il volante, siano leggermente angolate verso l'interno consentendo una guida più sportiva.

Ulteriore enfasi è stata posta sul look del volante, con razze metallizzate e il logo 86 argentato scolpito nel centro. Il nuovo volante monta infine nuovi comandi per la gestione del display multi-funzione da 4,2 pollici e dell'impianto audio.

DISPLAY MULTI-INFORMAZIONI

Il pannello strumenti è stato sottoposto ad alcuni affinamenti, con una nuova struttura dotata di tre quadranti tra cui quello multi-informazioni a colori da 4,2 pollici, sul quale vengono visualizzati i dati in tempo reale che possono essere scelti ed impostati utilizzando i comandi sul volante.

Oltre alle informazioni sui consumi, sull'itinerario, sulla temperatura di raffreddamento e sui chilometri percorsi, il display offre anche dettagli specifici sulla performance della vettura, tra cui il controllo delle forze laterali, delle curve di coppia e potenza, un cronometro e il registro dei tempi in pista.

IL DISPLAY MULTI INFORMAZIONI FORNISCE DATI RELATIVI ALLE PERFORMANCE COME L'ACCELERAZIONE G, LA POTENZA, LA COPPIA OLTRE AD UN CRONOMETRO ED ALL'INDICATORE DEI TEMPI SUL GIRO.

Il display multi-informazioni visualizza il logo 86 ad ogni avvio e segnala al cliente gli avvisi relativi alla chiusura delle portiere e ai livelli del liquido di raffreddamento.

Il contagiri è stato modificato affinché i 7.000 giri/min, il nuovo picco di potenza, possano essere visualizzati al vertice dello strumento.

CONSOLLE CENTRALE CON DISPLAY TOUCHSCREEN®

Sulla consolle centrale è stato inserito un nuovo display touchscreen da 6,1 pollici dal quale è possibile gestire in tutta comodità il sistema audio, dotato oggi di ricezione digitale DAB.

La GT86 può essere equipaggiata con la più recente evoluzione del sistema multimediale e satellitare Toyota Touch® 2 oppure Toyota Touch 2 con Go, accessibile anche da Touchscreen. Il sistema dispone di una nuova interfaccia ancor più intuitiva, di aggiornamenti della mappe gratuiti per tre anni e di accesso ai servizi online di Google Search, Twitter e alle informazioni in tempo reale sul traffico.

MATERIALI E RIVESTIMENTI

La GT86 MY2017 si caratterizza per gli interni 'all black' che oltre a definire il carattere sportivo della vettura aiutano a ridurre il riverbero delle luci provenienti dall'esterno, minimizzando le distrazioni e offrendo al cliente una visibilità ottimale. Un nuovo rivestimento carbon look è stato adottato per i pannelli sulle portiere e per quello del climatizzatore presente sulla consolle centrale. I sedili sono stati infine rivisti per offrire una seduta ancora più comoda.

INTERVISTA: TETSUYA TADA, CHIEF ENGINEER DELLA GT86

TETSUYA TADA, il Chief Engineer che ha guidato lo sviluppo della GT86, è tornato sul progetto per supervisionare gli affinamenti e le innovazioni apportati al MY 2017, assicurando alla coupé nuovi benefici in termini di design ed engineering.

La GT86 2017 nasce dal lavoro del "Team 86" che ha realizzato la vettura originale oppure lo sviluppo nasce dal coinvolgimento di nuove persone?

Tada: "Abbiamo coinvolto alcuni membri del team originale, ma circa la metà della squadra è composta da nuovi volti. Ovviamente la mia presenza è servita anche a formare questa nuova generazione di ingegneri."

La sua carriera in Toyota è stata incentrata principalmente sull'engineering dei telai, lavoro per il quale ha ottenuto numerosi consensi. In quale peculiarità della nuova GT86 è maggiormente visibile il suo lavoro?

Tada: "Abbiamo sottoposto la vettura a una quantità infinita di affinamenti, ma credo che la differenza fondamentale sia visibile nell'elettronica e in sistemi quali l'ABS e il controllo della trazione."

In passato Lei ha preferito lavorare sull'ingegneria piuttosto che sull'elettronica. Perché oggi ha optato per questo secondo aspetto?

Tada: "Molti pensano che i controlli elettronici non siano adatti alla guida sportiva, ma non penso che sia il caso della GT86 perché tali sistemi possono aiutare il cliente a sviluppare la propria abilità alla guida. Per esempio la GT86 2017 dispone di nuovi controlli elettronici per la guida su pista. Il sistema logico è stato mutuato da quello che utilizziamo negli sport motoristici, in particolare con la GT86 che ha disputato la 24 Ore del Nürburgring."

È stato difficile migliorare un telaio che in molti ritenevano già perfetto?

Tada: "L'elemento più importante che ho voluto perfezionare è stata la reattività della vettura in accelerazione e in curva, oltre alla velocità e alla prontezza della risposta. Siamo riusciti a migliorare in parte grazie alla modifica degli ammortizzatori e delle molle, ma il fattore principale è stata la modifica dell'assetto aerodinamico e il modo in cui esso influisce sul sistema di sospensioni. Ogni piccolo affinamento, anche i piccoli 'denti'che fuoriescono dalla griglia inferiore, aiuta ad arricchire la performance aerodinamica."

In che modo i clienti beneficeranno dei nuovi rinforzi della scocca?

Tada: "Ovviamente una struttura più rigida assicura maggiore maneggevolezza, ma i clienti noteranno in particolare i benefici dal punto di vista del comfort. Questo è dovuto alla maggiore rigidità e all'adozione di nuovi ammortizzatori realizzati per affrontare al meglio le piccole imperfezioni delle superfici stradali."

Qual è la sua opinione sulle modifiche apportate all'abitacolo?

Tada: "Quelli della GT86 sono interni eleganti e rifiniti, con una posizione di guida sportiva dovuta anche al nuovo diametro del volante."

FREDRIC AASBØ E LA TOYOTA 86-X

- L'esclusiva Toyota 86-X è sviluppata da Fredric Aasbø, campione mondiale di Drifting
- Spinta da un motore turbo 3.4 da oltre 1.000 cavalli e quasi 1.600 Nm di coppia
- Da tempo partner della Toyota Motor Europe, Aasbø dimostra le potenzialità dinamiche della GT86 MY 2017 per la nuova campagna di lancio

TOYOTA
TOYOTA
Express Service

FREDRIC AASBØ E LA TOYOTA 86-X

IL CAMPIONE FREDRIC AASBØ è il creatore e pilota della straordinaria Toyota Express Service 86-X, una particolare evoluzione della GT86 realizzata dal pluricampione mondiale di drifting.

La macchina è spinta da un potentissimo motore sei cilindri in linea turbo da 3.4 litri capace di sviluppare 1.172 cavalli di potenza in meno di 40 secondi montando pneumatici semi slick ad alta aderenza.

Fredric, di origini norvegesi, è stato pilota Toyota per circa dieci anni, passando dai campionati regionali e nazionali fino a vincere il titolo di Rookie dell'Anno 2010 negli Stati Uniti. La sua carriera lo ha portato poi a vincere ad Abu Dhabi e nel Regno Unito, toccando l'apice nel 2015 con la vittoria del Campionato Mondiale di Formula Drift con il Papadakis Racing Team di Los Angeles.

La 86-X è una delle quattro Toyota da drifting utilizzate da Fredric e dal suo team, che grazie alle ottime prestazioni nelle competizioni internazionali sono diventati ambasciatori Toyota nel mondo. La partnership con Toyota Motor Europe permette a Fredric di mostrare agli appassionati le potenzialità delle moderne vetture da drifting, esibizioni che sono parte integrante della campagna di lancio della nuova GT86 MY 2017 di Rovaniemi nella Finlandia settentrionale.

SPECIFICHE TECNICHE DELLA TOYOTA EXPRESS SERVICE 86-X

Motore: Toyota 2JZ-GTE sei cilindri in linea Turbo da 3.4 litri con VVT-i
Potenza: 1.172 cavalli a 5.700 giri/min
Coppia: 1.594 Nm @ 4.100 giri/min
Peso: 1.280 kg

Trasmissione: Toyota NASCAR G-Force dog box
Telaio: Wisefab
Sospensioni: Coilover RS-R
Sicurezza: FIA Roll Cage, Sedili e cablaggio Takata Racing
Esterni: Body Kit Rocket Bunny
Cerchi/pneumatici estivi: Motegi Racing 18x10/17x9 con
Semi Slick 275/40-18 Nexen N'Fera SUR4
Cerchi/pneumatici invernali: Bassett 15x8 con pneumatici chiodati WRC

GATEBIL
05
CTEK
NEXEN TIRE
Toyota Express Service
TAKATA
TOYOTA
VTS-Racing
CTEK

RALLY, LA TRAZIONE POSTERIORE DELLA GT86 CS-R3

- La GT86 CS-R3 porta la trazione posteriore nella categoria R3
- Una vettura che migliora ulteriormente la performance della GT86
- Sviluppata dalla Toyota Motorsport Gmbh
- Una vettura da corsa per tutti gli appassionati, dalle gare amatoriali al Campionato Mondiale Rally

TMG
CS-R3
K AM 8633

RALLY, LA TRAZIONE POSTERIORE DELLA GT86 CS-R3

LA STRAORDINARIA PERFORMANCE della GT86 è testimoniata dalla CS-R3, una vettura da rally sviluppata da Toyota Motorsport (TMG). Offrendo l'adrenalina della trazione posteriore ad un prezzo accessibile, il progetto ha portato all'omologazione per le competizioni nazionali e internazionali, per il Campionato Mondiale Rally e per la categoria R3, fino ad oggi un'esclusiva per le vetture a trazione anteriore.

TMG ha introdotto un cambio sequenziale a sei rapporti, una trasmissione Drenth e un differenziale a slittamento limitato con rapporti regolabili che consentono ai piloti di ottenere il massimo dal telaio della vettura.

Il motore boxer aspirato 2.0, altra caratteristica inedita per la categoria R3, è stato calibrato da TMG per raggiungere gli 8.000 giri/min e sviluppare 232 cavalli di potenza, una performance supportata dallo speciale collettore di scarico HJS. Gli affinamenti in termini di gestione del calore e l'incremento del volume del liquido di raffreddamento massimizzano la performance della vettura con qualsiasi condizione ambientale.

La nuova sospensione Reiger a tre regolazioni consente l'impostazione ideale del sistema in base alle condizioni del tracciato, dall'asfalto alle strade sterrate, sulla neve e in caso di ghiaccio. La campanatura e la carreggiata sono regolabili ed è possibile settare le impostazioni relative alla barra anti-rollio. TMG ha sviluppato inoltre un servosterzo elettrico che adatta la performance della vettura alle diverse condizioni di guida.

La monoscocca in acciaio è stata rinforzata per offrire la massima rigidità in conformità con i regolamenti FIA, con una gabbia assolutamente sicura nonostante l'ottimizzazione del peso. La CS-R3 monta inoltre specifici cerchi OZ, da 17 pollici per l'asfalto e da 15" per i sentieri in ghiaia.

La CS-R3 ha disputato nel 2016 la sua prima stagione completa di gare, inclusa la prima delle tre stagioni del Trofeo HJS R3 organizzato nella cornice del German Rally Championship.

K AM 8633
PIRELLI

SPECIFICHE

MOTORE	2.0 BOXER 6M/T	2.0 BOXER 6A/T
Codice	FA20	
Numero di cilindri	4	
Disposizione cilindri	Boxer (cilindri contrapposti), Aspirato	
Carburante	Benzina	
Sistema di iniezione	D-4S	
Meccanismo valvole	16 valvole DOHC	
Cilindrata (cm^3)	1.998	
Alesaggio x corsa (mm)	86,0 x 86,0	
Rapporto di compressione (:1)	12,5:1	
Velocità max. (giri/min)	7.400	
Potenza max. (CV) KW /giri/min	(200) 147/7.000	
Coppia max. (Nm/giri/min)	205/6.400-6.600	
Emissioni	EURO 6	

TRASMISSIONE	2.0 BOXER 6M/T	2.0 BOXER 6A/T
Cambio	manuale	automatico
Rapporti		
1a	3,626	3,538
2a	2,188	2,060
3a	1,541	1,404
4a	1,213	1,000
5a	1,000	0,713
6a	0,767	0,582
Retro	3,437	3,168
Finale	4,100	4,100

SOSPENSIONI	2.0 BOXER 6M/T	2.0 BOXER 6A/T
Anteriori	Montante MacPherson	
Posteriori	Doppio braccio oscillante	
FRENI		
Tipo		
Anteriori	Dischi ventilati	
Posteriori	Dischi ventilati	
STERZO		
Tipo servosterzo	Elettrico	
Rapporto di sterzata (senza VGRS)	13,1	
PERFORMANCE		
Velocità max. (km/h)	226	210
0-100 km/h	7,6	8,2
CONSUMI		
Ciclo urbano (l/100km)	10,4	9,6
Ciclo extra-urbano (l/100km)	6,3	5,7
Ciclo combinato (l/100km)	7,8	7,1
Capacità serbatoio (l)	50	
EMISSIONI DI CO_2		
Ciclo urbano (g/km)	240	223
Ciclo extra-urbano (g/km)	147	131
Ciclo combinato (g/km)	180	164

DIMENSIONI ESTERNE	2.0 BOXER 6M/T	2.0 BOXER 6A/T
Lunghezza (mm)	4.240	
Larghezza (mm)	1.775	
Altezza (mm) [con antenna shark fin]	1.320	
Passo (mm)	2.570	
Carreggiata anteriore (mm)	1.520	
Carreggiata posteriore (mm)	1.540	
Coefficiente di resistenza aerodinamica (Cx)	0,27	
PESI		
Peso in ordine di marcia (kg)	1.240	1.263
Min. (EC/ECE)		
Massa complessiva del veicolo (kg)	1.670	1.700

BANCA IMMAGINI

NUOVA TOYOTA GT86 MODEL YEAR 2017

Programmi:
- Word-, Excel- Pdf (è richiesto Acrobat Reader 7.0)
- Programma jpg per visualizzare le immagini/foto
• Quicktime movies

Diritti Immagini:
L'utilizzo di queste immagini è esclusivamente consentito per scopi professionali; non potrà essere utilizzato per nessun altro scopo, né essere messo a disposizione di terzi senza il previo consenso scritto di Toyota Motor Europe NV/SA,
Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruxelles, Belgio.

More images available on newsroom.toyota.eu

2017_Toyota_GT86_01.tif

2017_Toyota_GT86_02.tif

2017_Toyota_GT86_03.tif

2017_Toyota_GT86_04.tif

2017_Toyota_GT86_05.jpg

2017_Toyota_GT86_06.tif

2017_Toyota_GT86_07.tif

2017_Toyota_GT86_08.tif

2017_Toyota_GT86_09.tif

2017_Toyota_GT86_10.tif

2017_Toyota_GT86_11.tif

2017_Toyota_GT86_12.tif

2017_Toyota_GT86_13.jpg

2017_Toyota_GT86_14.jpg

TETSUYA_TADA.tif

2017_Toyota_86-X_01.jpg

2017_Toyota_86-X_02.jpg

2017_Toyota_86-X_03.jpg

2017_Toyota_GT86_CS-R3_01.jpg

2017_Toyota_GT86_CS-R3_02.jpg

Toyota_Heritage_2000G_01.jpg

Toyota_Heritage_2000G_03.jpg

Toyota_Heritage_Corolla_01.jpg

Toyota_Heritage_Corolla_04.jpg

Toyota_Heritage_Corolla_05.jpg

Toyota_Heritage_Celica_01.jpg

Toyota_Heritage_Celica_04.jpg

Toyota_Heritage_Supra_01.jpg

Toyota_Heritage_Supra_04.jpg

Toyota_Heritage_MR2_01.jpg

Toyota_Heritage_MR2_04.jpg

Toyota_Heritage_GT86_04.jpg

TOYOTA MOTOR ITALIA

Communication & External Affairs
Via Kiiciro Toyoda, 2
00148 Roma

http://newsroom.toyota.it
Facebook: www.facebook.com/ToyotaItalia
Twitter: www.twitter.com/toyota_italia
Linkedin: www.linkedin.com/company/toyota-motor-italia
Youtube: www.youtube.com/user/ToyotaItalia
Instagram: instagram.com/toyota_italia

bit.ly/2g2bKOD