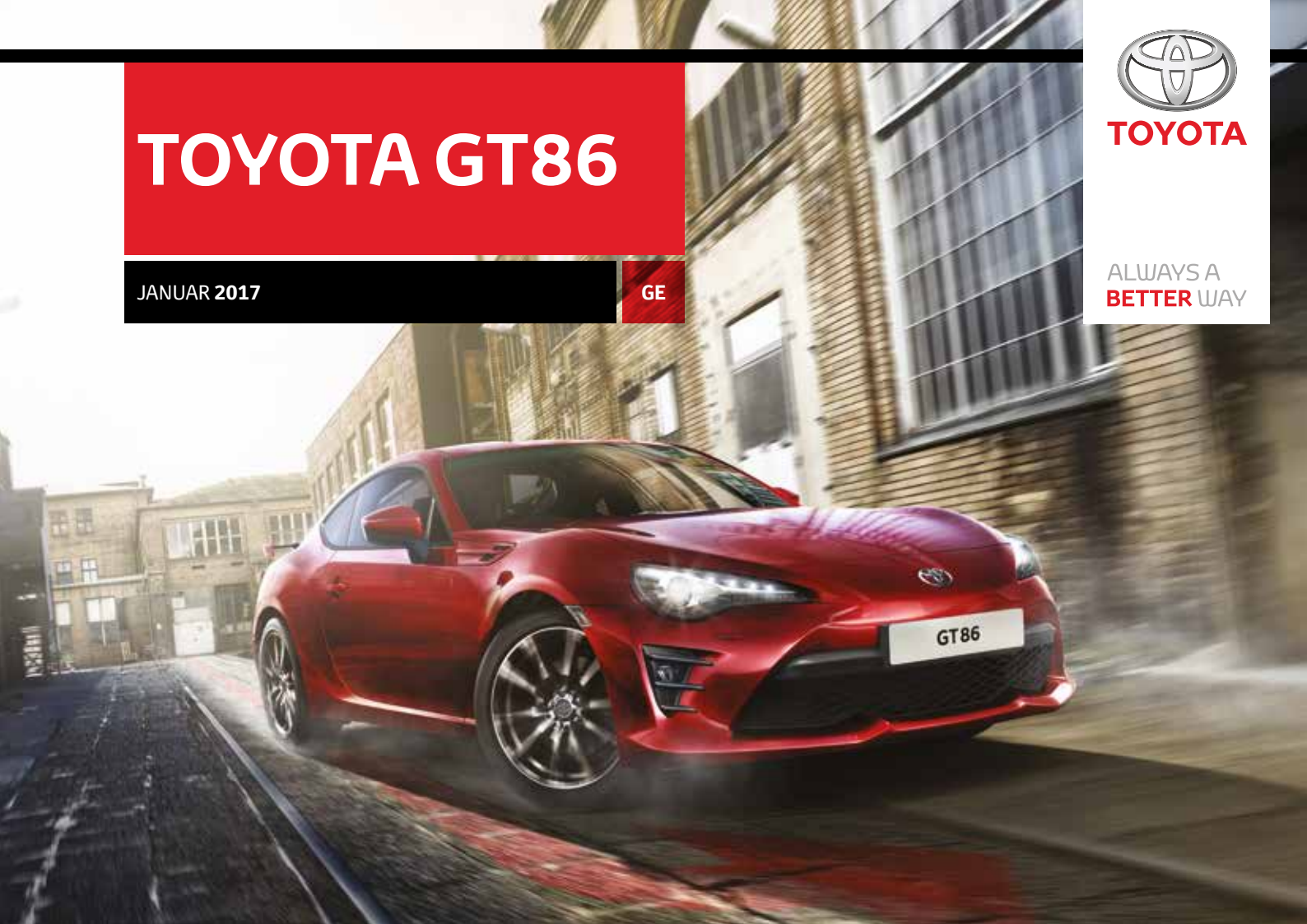
# TOYOTA GT86

JANUAR **2017**

GE

TOYOTA

ALWAYS A
**BETTER** WAY



# INHALT

## DER TOYOTA GT86


4 EINLEITUNG

8 OPTIMIERTE FAHRDYNAMIK

12 KAROSSERIEDESIGN

16 INNENRAUMDESIGN UND AUSSTATTUNG

20 INTERVIEW: CHEFKONSTRUKTEUR TETSUYA TADA

22 FREDRIC AASBØ UND DER TOYOTA 86-X

26 RALLY-SPORT MIT DEM GT86 CS-R3 MIT HINTERRADANTRIEB

30 TECHNISCHE DATEN

32 BILDDATENBANK



Toyota Motor Europe behält sich das Recht vor, Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben ohne vorherige Ankündigung zu ändern. Zudem unterliegen Ausstattungsvarianten und Leistungsangaben den gesetzlichen Bestimmungen und Anforderungen des jeweiligen Landes. Bitte erfragen Sie etwaige landespezifische Bestimmungen bei Ihrer Toyota Pressestelle.
Die in dieser Pressemappe angegebenen Leistungsdaten und Ausstattungsvarianten sowie die abgebildeten Fahrzeuge können in den verschiedenen Märkten variieren. Die Fahrzeugfarbe kann aus drucktechnischen Gründen von der Original-Lackfarbe abweichen.

# DER TOYOTA GT86 EINLEITUNG

GT86

# DER TOYOTA GT86 EINLEITUNG

**MIT DEM GT86** hat Toyota einen Sportwagen entwickelt, der Fahrvergnügen in Reinform bietet. Ein Coupé mit allen Attributen eines klassischen Sportwagens - von kompakten Abmessungen über das agile Handling bis zur erstklassigen Rückmeldung fällt es dem GT86 nicht schwer, dieses Versprechen einzulösen. Er hat die Fachpresse sowie Kunden gleichermaßen überzeugt und wurde seit seiner Markteinführung im Jahr 2012 weltweit über 170.000 Mal verkauft.

Inspiriert von der Toyota Sportwagentradition, die von Modellen wie dem 2000GT geprägt ist, kommt dem GT86 eine Rolle als Wegbereiter zu. Schließlich hat sich Toyota zum Ziel gesetzt, künftig nur noch Autos zu bauen, die reines Fahrvergnügen bieten. Dieses Vorhaben wird von ganz oben unterstützt, schließlich ist es Toyota Präsident Akio Toyoda persönlich, der fordert: „Es muss Spaß machen, ein Auto zu fahren".

Kompakt, leicht, tiefer Schwerpunkt, Frontmotor mit Hinterradantrieb – der GT86 fügt sich perfekt ins Bild eines klassischen Sportwagens. Angetrieben wird er von einem drehfreudigen 2,0 Liter Boxer-Saugmotor, der von Subaru gebaut wird und mit der D-4S Direkteinspritzung von Toyota ausgerüstet ist.

Der GT86 hat seine Qualitäten bereits auf der Straße, auf der Rennstrecke und im Rallye-Sport unter Beweis gestellt. Vor allem sein Einsatz beim legendären 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring hat zu wichtigen Erkenntnissen geführt, die in die Neuauflage des Sportwagens eingeflossen sind.

Der von der Toyota Motorsport GmbH in Köln für den Rallye-Einsatz entwickelte GT86 CS-R3 beweist, welche Faszination Autos mit Hinterradantrieb auch in diesem Sport noch ausstrahlen – und das mit einem genauso praktischen wie bezahlbaren Auto, das für den Breitensport sowie für die Rallye Weltmeisterschaft geeignet ist.

**DER GT86**

Unter dem Blechkleid zeichnen den neuen GT86 einige Fahrwerks-Optimierungen aus, die auf ein besseres Handling, mehr Stabilität sowie auf mehr Fahrkomfort abzielen. Zudem wurde die Verwindungssteifigkeit der Karosserie erhöht.

Eine der aus Fahrersicht vielleicht signifikantesten Neuerungen ist der neue Track Modus, der es erlaubt, die Performance des GT86 mit minimalen Eingriffen seitens der Fahrzeugstabilitätskontrolle und der Antriebsschlupfregelung zu genießen. Das neue

„ES MUSS SPASS MACHEN, EIN AUTO ZU FAHREN" **Präsident Akio Toyoda**

Multi-Informationsdisplay hält den Fahrer in Echtzeit über Leistungs- und Drehmomentverlauf sowie über die G-Kräfte auf dem Laufenden und umfasst eine Stoppuhr zur Aufzeichnung der Rundenzeiten.

Der neue Track Modus des GT86 ist ein Ergebnis der umfangreichen Überarbeitung seiner elektronischen Systeme einschließlich des ABS und der Antriebsschlupfregelung. Chefingenieur Testsuya Tada sieht in diesen Änderungen, die auf Erkenntnissen aus dem Renneinsatz basieren, die maßgeblichsten Verbesserungen des GT86 hinsichtlich seines Handling-Potenzials.

Das Design des neuen GT86 ist weniger eine radikale Abkehr vom Vorgänger als eine gereifte Interpretation des Originals, die den sportlichen Auftritt des Toyota Coupés noch stärker betont. Zu den Neuerungen zählen LED-Scheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht und LED-Blinkern sowie eine niedrigere Nase und ein überarbeiteter Frontstoßfänger. Ein neuer Heckspoiler zieht sich nun über die gesamte Breite, und selbst die kleinsten Detailänderungen liefern einen Beitrag zur Optimierung der Aerodynamik.

Auch Kunden-Rückmeldungen sind in die Überarbeitung des GT86 mit eingeflossen. So heben neue Verkleidungen und neue Sitzbezüge im Innenraum die sensorische Qualität und ein neues Lenkrad mit kleinem Durchmesser stellt eine noch intensivere Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug her.

All diese Maßnahmen bringen die Charakterzüge des GT86 stärker als bisher zum Ausdruck.

# OPTIMIERTE FAHRDYNAMIK

- Überarbeitetes Fahrwerk für besseres Handling, mehr Stabilität, höheren Fahrkomfort und noch mehr Kurvenspaß
- Neuer Track Modus für sportliches Fahren mit minimalen Eingriffen seitens der Fahrzeugstabilitätskontrolle und der Antriebsschlupfregelung
- Tiefgreifende Änderungen für höhere Karosseriesteifigkeit und längere Haltbarkeit
- Zahlreiche Maßnahmen zur Optimierung der Aerodynamik einschließlich eines neuen Heckspoilers

GT

# OPTIMIERTE FAHRDYNAMIK

## VORDERRADAUFHÄNGUNG

Die Geometrie der Vorderachse mit MacPherson Federbeinen wurde weiter verfeinert, um sowohl das Handling als auch die Stabilität, den Fahrkomfort und das Lenkgefühl des GT86 zu optimieren.

Es kommen Schraubenfedern mit optimierter Federrate zum Einsatz, und ein Achslastkontrollsystem sorgt für gleichbleibende Lenkkräfte. Die Federn arbeiten sowohl auf Druck als auch auf Zug und unterstützen auf diese Weise ein besonders harmonisches Lenkgefühl.

Die Reibungscharakteristik der Führungsbuchsen an den Showa Stoßdämpfern wurde geändert, um das Handling und die Stabilität des GT86 weiter zu optimieren. Reduzierte Dämpfungskräfte erhöhen darüber hinaus den Fahrkomfort.

Optionale SACHS Stoßdämpfer bieten optimierte Rückmeldung sowie höhere Stabilität, reduzieren die Wankneigung und stellen eine komfortable und satte Straßenlage sicher.

## HINTERRADAUFHÄNGUNG

Die Doppelquerlenker-Hinterachse mit optimierten Federraten und ebenfalls überarbeiteten Stoßdämpfern sorgt für ein Plus an Kurvenperformance, Stabilität und Handling. Der hintere Querstabilisator mit vergrößertem Durchmesser optimiert das Fahrverhalten in Kurven und reduziert zudem die Wankneigung der Karosserie.

## OPTIMIERTE KAROSSERIESTEIFIGKEIT

Einer der Gründe für das perfekte Fahrverhalten des GT86 ist seine hohe Karosseriesteifigkeit. Der kombinierte Einsatz verschiedener hochfester Stähle vereint niedriges Gewicht und hohe Torsionsresistenz. Um das Gewicht des Coupés weiter zu reduzieren, wird die Motorhaube aus Aluminium gefertigt. Zudem bestehen die Kotflügel aus besonders dünnem Stahlblech.

Kleine, aber wirkungsvolle Maßnahmen optimieren zusätzlich die Steifigkeit und Haltbarkeit der Karosserie. Dazu zählen verstärkte Federbeindome, eine Verstärkung des Getriebeträgers sowie weitere Versteifungen in den hinteren Radhäusern und zusätzliche Schweißpunkte. Hinzu kommt eine stabilere Auslegung der Rückwand.

## NEUER TRACK MODUS

Gemäß der Vorgabe, dass der GT86 Fahrspaß in Reinform vermitteln soll, ist der neue GT86 mit einem Track Modus ausgestattet, der dem Fahrer größere dynamische Freiheiten in Sachen Handling, beim Bremsen und in Kurven gewährt.

Der Track Modus wird über eine Taste in der Mittelkonsole aktiviert, und eine Leuchte im Multi-Informationsdisplay zeigt an, dass dieser Modus aktiv ist. Unter diesen Umständen greifen die Fahrzeugstabilitätskontrolle VSC und die Antriebsschlupfregelung TRC deutlich später in das dynamische Geschehen ein, so dass der Fahrer seine eigenen Fahrfähigkeiten voll ausschöpfen und ungetrübt genießen kann.

Mit dem Track Modus hat der Fahrer nunmehr die Wahl zwischen vier verschiedenen Einstellungen für die Fahrzeugstabilitätskontrolle und die Antriebsschlupfregelung. Im Normalmodus arbeiten beide Systeme. Die Antriebsschlupfregelung lässt sich jedoch beispielsweise für Fahrten auf losem Untergrund deaktivieren. Im VSC Sport Modus lässt der GT86

ein höheres Maß an Querbeschleunigung zu, bevor das System eingreift, so dass der Fahrer das fahrdynamische Potenzial des Fahrzeugs ohne Stabilitätseinbußen ausloten kann. Der neue Track Modus schließlich interpretiert die Rolle der elektronischen Kontrollsysteme so, dass die Handling Performance des GT86 ein optimales Level erreicht.

Der Einsatz des GT86 bei Motorsport-Veranstaltungen wie den 24 Stunden auf dem Nürburgring hat Toyota geholfen, die notwendigen Daten zu sammeln, um Systeme wie das ABS und die Traktionskontrolle für den Track Modus neu abzustimmen. Chefingenieur Tetsuya Tada ist davon überzeugt, dass diese Maßnahmen dem Fahrer dabei helfen, seine eigenen Fahrfertigkeiten auszuloten und das volle dynamische Potenzial des GT86 zu nutzen.

**AERODYNAMIK**

Der GT86 profitiert von den Vorteilen des „Aero-Sandwiching" Konzepts, bei denen der Druck der Luftströmung über, unter und seitlich des Fahrzeugs zur vertikalen und horizontalen Stabilisierung genutzt wird, ohne einen unnötigen Abtrieb zu erzeugen oder den $c_w$-Wert von 0,27 negativ zu beeinflussen. Eine wesentliche Rolle dabei spielt das pagodenförmige Dach des GT86, dessen Form der Unterboden aufgreift.

Eine zentrale Vorgabe von Chefkonstrukteur Tetsuya Tada zur Modellüberarbeitung lautete, dass jede Änderung am Karosseriedesign zugleich den praktischen Zweck erfüllen muss, die Aerodynamik des Fahrzeugs und damit sein Handling und seine Stabilität zu optimieren. Im vorderen Stoßfänger kommt unter dem Kühlergrill eine neue Spoiler-Lippe mit zwei integrierten Finnen zum Einsatz, die wie der untere Bereich des Heckdiffusors um 45 Grad angewinkelt ist, um die Luftströmung zu optimieren.

Der neue Heckspoiler wirkt sich positiv auf die Aerodynamik und die Stabilität des neuen GT86 aus. Der Spoiler erstreckt sich über die komplette Fahrzeugbreite und ist mit seitlichen Endplatten ausgestattet, die genauso wie die vertikalen Streben den Luftstrom über und unter der Spoilerfläche kanalisieren. Die Luftströmung erzeugt einen Abtrieb, um das Fahrzeug auch bei hohen Geschwindigkeiten zu stabilisieren.

**ANTRIEB**

Der Antrieb des GT86 mit einem drehfreudigen 2,0 Liter Boxer-Saugmotor bleibt unverändert. Um die Rückmeldung auf Gasbefehle sowie Leistung und Drehmoment über das komplette Drehzahlband auf hohem Niveau zu sichern, hat Toyota das Triebwerk mit seiner D-4S Direkteinspritzung ausgestattet.

Die Hinterradräder werden wahlweise über ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder ein Automatikgetriebe angetrieben. Der 16-Ventil-Motor mit 1.998 ccm Hubraum leistet 200 PS/147 kW bei 7.000 U/min und liefert zwischen 6.400 und 6.600 U/min ein Drehmoment von 205 Nm. Für den Sprint auf 100 km/h benötigt der GT86 mit Schaltgetriebe 7,6 Sekunden, mit Automatikgetriebe 8,2 Sekunden.

# KAROSSERIEDESIGN

- Gereifter neuer Look suggeriert Agilität mit noch breiterem und flacherem Erscheinungsbild
- Neue LED-Scheinwerfer mit integrierten Blinkern betonen kraftvolle horizontale Linienführung
- Flachere Frontpartie und neuer vorderer Stoßfänger
- Neue Zehnspeichen-Leichtmetallräder im 17-Zoll-Format
- Neue LED-Rückleuchten mit Lichtwellenleitern

# KAROSSERIEDESIGN

**TOYOTA ENTWICKELTE** das Erscheinungsbild des GT86 mit feinen Detail-Änderungen weiter und lässt das gereifte Coupé sportlicher wirken als je zuvor. Konzeptionell bleibt es beim Erfolgsrezept einer stimmigen Linienführung, die zugleich klare Bezüge zu klassischen Toyota Sportwagen wie dem legendären Modell 2000GT knüpft.

**NEUE FRONTPARTIE**

Die harmonische neue Frontpartie lässt den GT86 dank dezent überarbeiteter Elemente wie dem breiteren und tiefer angeordneten Kühlergrill, einer ausgeprägten Spoiler-Lippe mit integrierten Finnen im unteren Bereich des Stoßfängers und einer insgesamt weiter nach unten gezogenen Nase breiter, flacher und agiler wirken.

Neben dem Frontspoiler umfassen die aerodynamischen Änderungen auch die neuen Einfassungen der LED-Nebelscheinwerfer mit je drei integrierten Finnen. Weiter nach innen gezogene neue Bi-LED-Scheinwerfer betonen die Horizontale zusätzlich. Zu diesem Zweck haben die Toyota Designer unter anderem die Blinker von den äußeren Ecken der Stoßfänger weg in die Scheinwerfer hinein verlegt. Als Reihe einzelner orangefarbenen LEDs unterhalb einer zweiten, abgewinkelten Reihe weißer LEDs für die Tagfahrleuchten tragen sie dazu bei, eine kraftvolle Achse quer über die Fahrzeugfront zu spannen.

**MARKANTE COUPÉ-FORM**

Die Silhouette des GT86 bleibt geprägt von einer markanten Coupé-Form mit dem pagodenähnlichen Dach, dem tiefem Schwerpunkt und den Türausschnitten im Stil des klassischen

Zweisitzers Toyota 2000GT. Die Abmessungen von 4.240 Millimeter Länge, 1.320 Millimeter Höhe einschließlich Dachantenne, 1.775 Millimeter Breite sowie 2.570 Millimeter Radstand bleiben ebenfalls unverändert.

In der Seitenansicht verweisen kraftvoll ausgeformte vordere und hintere Überhänge auf die sportlichen Fahrleistungen des GT86. Eine zentrale Vorgabe von Chefkonstrukteur Tetsuya Tada zur Modellpflege lautete, dass jede Änderung am Karosseriedesign zugleich den praktischen Zweck erfüllen muss, die Aerodynamik des Fahrzeugs weiter zu optimieren. Ein prägnantes Beispiel dafür bilden in die vorderen Radhäuser integrierte neue Luftleitelemente, die dazu beitragen, das Wankverhalten der Karosserie zu stabilisieren.

**NEUE 17-ZOLL-LEICHTMETALLRÄDER**

Die neuen Leichtmetall-Gussräder im 17-Zoll-Format weisen ein Design mit zehn extrem schlanken Speichen auf. Ein zweifarbiges Finish mit glanzgedrehten Partien vor einem blaugrauen Hintergrund verleiht ihnen ein ausgeprägt dreidimensionales Erscheinungsbild.

**BREITERES HECK**

Auch im hinteren Bereich verfolgten die Toyota Designer das Ziel, dem neuen GT86 einen noch kraftvolleren, breiteren und flacheren Look zu verleihen. Dazu trägt vor allem die kraftvolle Trapezform des tiefer ausgeformten, jetzt bis über die Endschalldämpfer nach unten gezogenen Diffusors bei, dessen verbreiterte umlaufende Zierleiste in einem dunkleren Schwarz-Ton gehalten ist.

Statt des zuvor in den Gepäckraumdeckel integrierten Heckspoilers kommt ein neuer Spoiler im aggressiven Flügel-Design zum Einsatz.

Auch die neuen Rücklichter tragen dazu bei, die Horizontale zu betonen, und verleihen dem neuen GT86 mithilfe von Lichtwellenleitern eine markante neue hintere Lichtsignatur. Die hinteren Blinker sind beim neuen Modell jetzt ebenfalls in LED-Technik ausgeführt.

# INNENRAUMDESIGN UND AUSSTATTUNG

- Kleineres multifunktionales Sportlenkrad
- Neues 4,2-Zoll-Farb-TFT als Multi-Informationsdisplay
- Neueste Generation des Multimedia- und Navigationssystems Toyota Touch 2 & Go mit 6,1-Zoll-Display in der Mittelkonsole
- Schwerpunkt auf erhöhtem Qualitätserlebnis
- Neue Innenausstattung mit neuen Bezugstoffen

# INNENRAUMDESIGN UND AUSSTATTUNG

**AUCH DIE ÄNDERUNGEN** im Innenraum des GT86 tragen dazu bei, seine sportlichen Qualitäten zu unterstreichen, steigern aber zugleich die Funktionalität sowie die visuelle und haptische Qualität seines Interieurs. Nach wie vor steht natürlich der Spaß am sportlichen Fahren im Vordergrund, doch in einem weiter veredelten Umfeld, das Augen und Tastsinn mehr bietet als je zuvor.

## DAS KLEINSTE TOYOTA LENKRAD

Das mit besonderer Sorgfalt überarbeitete Dreispeichen-Sportlenkrad des GT86 liegt dem Fahrer jetzt noch besser in der Hand. Mit seinem um drei auf 362 Millimeter verkleinerten Durchmesser ist es das kleinste je in einem Serienfahrzeug von Toyota verbaute Lenkrad. Auch sein Gewicht verringerte Toyota nochmals um zehn Prozent.

Der präzise berechnete Querschnitt des Lenkrads unterstützt eine natürliche Sitzhaltung mit leicht nach innen angewinkelten Armen und ein sportliches Fahrgefühl.

Markant geformte Speichen im Metall-Effekt-Design umrahmen eine attraktive Nabe mit versilbertem „86“-Logo. Darüber hinaus sind in das neue Lenkrad Bedienelemente für das neue 4,2-Zoll-TFT-Multi-Informationsdisplay und für das Audiosystem integriert.

## MULTI-INFORMATIONSDISPLAY

Das neue Kombinationsinstrument ist an ein klassisches Sportwagen-Design mit drei Rundinstrumenten angelehnt. Den Platz rechts nimmt dabei ein neues, 4,2 Zoll großes Farb-TFT ein, das als Multi-Informationsdisplay fungiert. Über die Bedienelemente im neuen Sportlenkrad lassen sich die hier angezeigten Echtzeit-Daten und Parameter einfach und komfortabel aufrufen und konfigurieren.

Über die üblichen Informationen wie Verbrauch, Kilometerzähler, Kühlmitteltemperatur und Reichweite hinaus sind auf dem neuen Multi-Informationsdisplay auch Details zu den Fahrleistungen abrufbar wie etwa die aktuell wirkenden Beschleunigungskräfte, Leistungs- und Drehmomentanzeigen oder eine Stoppuhr mit mehreren Rundenzeiten sowie die aktuelle Öltemperatur.

Beim Einschalten der Zündung wird auf dem Multi-Informationsdisplay das „86“-Logo eingeblendet. Zusätzlich dient es der Anzeige von Warnsymbolen, etwa für geöffnete Türen oder einen zu geringen Kühlmittelvorrat.

Beim neu ausgerichteten Drehzahlmesser steht die Nenndrehzahl der Spitzenleistung von 7.000/min jetzt oben auf dem Zifferblatt in der „12-Uhr“-Position.

**MITTELKONSOLE MIT TOUCHSCREEN**

Der neue Touchscreen mit 6,1 Zoll großer Diagonale in der Mittelkonsole gestattet eine intuitive und schnelle Bedienung des Audiosystems, das jetzt auch mit DAB Digitalradio-Empfang aufwartet – ausgenommen die Ausstattungsvariante Pure.

Der neue Toyota GT86 ist mit der neuesten Version des Multimedia- und Navigationssystems Toyota Touch 2 & Go erhältlich, das ebenfalls per Touchscreen bedient wird. Das System zeichnet sich durch ein weiter vereinfachtes Bedien-Interface aus und umfasst jetzt drei Jahre lang kostenlose Karten-Updates sowie Zugriff auf online-Dienste wie Echtzeit-Verkehrsinformationen, Google-Suchfunktionen und Twitter.

**INNENAUSSTATTUNG UND BEZUGSTOFFE**

Im Inneren ist der neue Toyota GT86 von einem vereinheitlichten Interieur in Schwarz geprägt, das zum einen das sportliche Fahrerlebnis betont, aber zugleich auch die Reflexion von Außenlicht minimiert, um die Konzentration des Fahrers zu fördern und seine Sicht zu verbessern. Die Einfassungen der Türschalter und der Lüftungssteuerung tragen neue Applikationen im Carbon-Design. Eine Teilleder-Ausstattung mit Sitzbezügen aus perforiertem Alcantara ist wahlweise ganz in Schwarz oder mit roten Kedern an den Kanten von Rücken- und Sitzpolstern erhältlich, die von ebenfalls roten Applikationen an den Armlehnen der Türverkleidungen ergänzt werden. Auch bei der Wahl der Stoffsitze sind zwei Varianten wählbar - mit silber-grauen oder roten Ziernähten. Passend dazu ist die Haube des Kombinationsinstruments mit einem Bezug in Wildleder-Optik erhältlich.

# INTERVIEW: CHEFKONSTRUKTEUR TETSUYA TADA

**TETSUYA TADA,** Leiter der Entwicklung des GT86, hat auch die aktuelle Modellüberarbeitung betreut. Er legte dabei größten Wert darauf, dass das weiterentwickelte Coupé von einer starken Kontinuität der ursprünglichen Konzeption profitiert.

***Steht hinter dem neuen GT86 nach wie vor das gleiche „Team 86" wie beim ursprünglichen Modell oder haben Sie neue Leute und Ideen an Bord geholt?***

Tada: „Es waren noch viele der alten Kollegen dabei, aber rund die Hälfte sind neu zum „Team 86" dazu gestoßen. Ich selbst bin natürlich ebenfalls noch da, denn ich empfinde es als meine Verantwortung, diese neue Generation von Ingenieuren weiter zu fördern."

***Ihre Karriere bei Toyota hatte einen Schwerpunkt bei der Fahrwerksentwicklung, wofür Sie in der Vergangenheit großes Lob erhielten. In welchen Bereichen des neuen GT86 Fahrwerks wird Ihr Einfluss besonders deutlich?***

Tada: „Wir haben fast alles neu konstruiert, aber ich denke, der größte Unterschied findet sich im Bereich der Elektronik. Assistenzsysteme wie ABS und Traktionskontrolle machen die bedeutendsten Unterschiede zwischen den beiden Versionen aus."

***Zuvor hatten Sie „mechanischen" Lösungen vielfach den Vorzug gegenüber der Elektronik gegeben. Was hat Sie dazu veranlasst, diesen Standpunkt zu ändern?***

Tada: „Viele Menschen glauben, dass Elektronik und sportliches Fahren sich widersprechen. Aber heute scheint mir das nicht mehr der

Fall zu sein. Im Gegenteil können die modernen Regelsysteme auch routinierten Fahrern dabei helfen, ihr Können weiter auszubauen. So hat der neue GT86 eine Anzahl neuer Regel-Modi eigens für den Rennstrecken-Betrieb. Dieses Logik-System haben wir im Rahmen unserer Motorsport-Aktivitäten entwickelt, insbesondere beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring."

***Wie schwierig war es, ein Fahrwerk zu verbessern, das von vielen Menschen bereits als sehr gut bezeichnet worden ist?***

Tada: „Mir war am wichtigsten, das Ansprechverhalten des Autos weiter zu optimieren – seine Reaktionen auf Gas-Impulse, das Ein- und Auslenkverhalten, aber auch die Spontaneität und das natürliche Fahrgefühl. Das haben wir teilweise durch die Neuabstimmung von Dämpfern und Federn erreicht, aber der wesentliche Punkt war die Aerodynamik und ihr Einfluss auf das Fahrwerk. Alle Veränderungen, sogar die Finnen im Luftleitblech unter dem Kühler verbessern die Aerodynamik insgesamt und folgen einer konkreten fahrdynamischen Zielsetzung."

***Wie werden die Fahrer die Vorteile zusätzlicher Versteifungen der Karosserie wahrnehmen?***

Tada: „Natürlich bringt eine steifere Karosseriestruktur bessere Fahreigenschaften, aber die meisten Fahrer werden auch ein Plus an Federungskomfort bemerken. Das liegt daran, dass die steifere Karosserie des GT86 und seine neues Stoßdämpfersystem viele kleine Unebenheiten der Fahrbahn noch besser ausbügeln."

***Wie stehen Sie zu den Änderungen im Innenraum?***

Tada: „Der ist wieder sehr schön geworden. Man findet leicht eine komfortable, aber zugleich sportliche Sitzposition, und das verkleinerte Sportlenkrad liegt super in der Hand."

# FREDRIC AASBØ UND DER TOYOTA 86-X

- Einzigartiges Drift Car Toyota 86-X, entwickelt von Drift-Weltmeister Fredric Aasbø auf Basis eines serienmäßigen GT86
- 3,4-Liter-Turbo-Motor mit über 1.000 PS und fast 1.600 Nm Drehmoment
- Aasbø, langjähriger Partner von Toyota Motor Europe, demonstriert die Driftfähigkeiten des Autos im Rahmen der dynamischen Pressevorstellung

TOYOTA
TOYOTA
Express Service

# FREDRIC AASBØ UND DER TOYOTA 86-X

**DRIFT-CHAMPION FREDRIC AASBØ** ist der Schöpfer und Fahrer des außergewöhnlichen Toyota Express Service 86-X, einem weiterentwickelten GT86, der weltweit zu den erfolgreichsten professionellen Drift Cars zählt.

Das Einzelstück wird von einem Toyota Sechszylinder-Reihenmotor mit 3,4 Litern Hubraum und Turbolader angetrieben, der volle 1.172 DIN PS entwickelt und bei intensiver Drift-Action mitunter in nur 40 Sekunden einen Satz haftstarker Semi-Slicks verschlingt.

Fredric stammt aus Norwegen, fährt seit fast zehn Jahren Toyota und ist in diesem Zeitraum von nationalen und regionalen skandinavischen Meisterschaften zum „Rookie of the Year“ des Jahres 2010 in den USA aufgestiegen. Weiter ging es mit Siegen in Abu Dhabi und Großbritannien, bevor er 2015 die absolute Weltspitze des Sports erklomm und mit seinem in Los Angeles ansässigen Papadakis Racing Team die Formula Drift World Championship gewann.

Fredric und sein Team sind heute weltweite Markenbotschafter: Der 86-X ist nur eines von vier professionell eingesetzten Toyota Drift Cars, mit denen sie bei internationalen Wettbewerben an den Start gehen.

**TOYOTA EXPRESS SERVICE 86-X TECHNISCHE DATEN**

Motor: Toyota 2JZ-GTE 6-Zylinder-Reihenmotor mit Turbo-Aufladung, 3,4 Litern Hubraum und VVT-i
Leistung: 1.172 PS bei 5.700/min
Drehmoment: 1.594 Nm bei 4.100/min
Gewicht: 1.280 kg

Kraftübertragung: Toyota NASCAR G-Force „Dog Box“ Renngetriebe
Fahrwerk: Wisefab Drift-Geometrie
Radaufhängung: RS-R Federbein-Umrüstung
Sicherheit: FIA Überrollkäfig, Takata Schalensitze und Gurte
Karosseriedesign: Rocket Bunny Bodykit
Räder und Bereifung (Sommer): Motegi Racing 18x10/17x9 mit 275/40-18 Nexen N‘Fera SUR4 Semi Slicks
Räder und Bereifung (Winter): Bassett 15x8 mit Spikes-Reifen gemäß WRC-Reglement

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

# RALLY-SPORT MIT DEM GT86 CS-R3 MIT HINTERRADANTRIEB

- GT86 CS-R3 bringt den Hinterrad-Antrieb in die R3-Kategorie
- Sportmodell verstärkt den Spaßfaktor des GT86 nochmals
- Entwickelt von der Toyota Motorsport GmbH in Köln
- Konstruiert als erschwinglicher Sportwagen für den Breitensport, aber zugleich bei Wettbewerben auf jedem Niveau bis hinauf zur World Rally Championship einsetzbar

TMG
CS-R3
K AM 8633

# RALLY-SPORT MIT DEM GT86 CS-R3 MIT HINTERRADANTRIEB

**WELCHES SPORTLICHE** Potenzial im Toyota GT86 steckt, bezeugt nicht zuletzt das Rally-Fahrzeug CS-R3. Der von der Toyota Motorsport GmbH (TMG) in Köln von Grund auf neu entwickelte Rennwagen bietet den ganzen Fahrspaß eines Rallye-Autos mit Hinterrad-Antrieb zu erschwinglichen Kosten für Breitensportler. Der CS-R3 ist gemäß des R3-Reglements homologiert – eine Klasse, in der bislang ausschließlich Fahrzeuge mit Vorderradantrieb an den Start gingen – und darf entsprechend bei nationalen und internationalen Wettbewerben bis hinauf zur World Rally Championship eingesetzt werden.

TMG verbaut ein ölgekühltes, sequenzielles Sechsgang-Getriebe von Drenth und ein automatisches Sperrdifferenzial mit voll einstellbarem Schlupf, das es dem Fahrer gestattet, das volle Potenzial des straffen und perfekt ausgewogenen GT86-Fahrwerks auf die Piste zu bringen.

Der 2,0-Liter-Boxer-Saugmotor – ein weiteres unübliches Merkmal in der R3-Klasse – wird von TMG auf eine Maximaldrehzahl von 8.000/min getunt und setzt nicht zuletzt dank eines speziellen HJS Sportauspuffs mit passendem Krümmer eine Spitzenleistung von 232 PS frei. Das optimierte Kühlsystem mit erhöhtem Kühlmittelvolumen sorgt dafür, dass das volle Potenzial unter allen Wetterverhältnissen abrufbar bleibt.

Ein verstärktes, einstellbares Dreiwege-Fahrwerk von Reiger gestattet es, das perfekte Setup für jedes Geläuf zu finden – von Asphalt über Schotter bis hin zu Eis und Schnee. Auch der Sturz und die Spurweite sind einstellbar, während eine Auswahl verschiedener Querstabilisatoren die Feinabstimmung der Wankneigung gestattet. Darüber hinaus hat TMG die elektrische Servolenkung weiterentwickelt, um eine Anpassung der Lenkunterstützung an die verschiedensten Fahrbahn-Typen zu ermöglichen.

Die selbsttragende Stahl-Karosserie ist verstärkt, um erhöhte Torsionssteifigkeit zu gewährleisten, und wird gemäß FIA-Richtlinien mit einem gewichtsoptimierten Käfig ausgestattet, der kompromisslose Sicherheit gewährleistet. Der CS-R3 rollt auf speziellen OZ Felgen mit 17 Zoll Durchmesser auf Asphalt und 15 Zoll auf Schotter.

2016 war die erste volle Rallye-Saison für den CS-R3 sowie das erste von drei Jahren in der HJS R3 Trophy, die im Rahmenprogramm der Deutschen Rallye-Meisterschaft ausgetragen wird.

K AM 8633
PIRELLI

# TECHNISCHE DATEN

| MOTOR | 2.0 BOXER 6-GANG-SCHALTGETRIEBE | 2.0 BOXER 6-STUFEN-AUTOMATIK |
|---|---|---|
| Motorcode | FA20 | |
| Zylinderzahl | 4 | |
| Bauart | Boxer-Saugmotor | |
| Kraftstoff | Benzin | |
| Kraftstoffsystem | D-4S | |
| Ventiltrieb | 16 Ventile, DOHC | |
| Hubraum (cm³) | 1.998 | |
| Bohrung x Hub (mm) | 86,0 x 86,0 | |
| Verdichtungsverhältnis (:1) | 12,5:1 | |
| Max. Drehzahl (U/min) | 7.400 | |
| Max. Leistung (PS) kW / U/min | (200) 147/7.000 | |
| Max. Drehmoment (Nm/U/min) | 205/6.400-6.600 | |
| Abgasnorm | EUR06 | |

| GETRIEBE | 2.0 BOXER 6-GANG-SCHALTGETRIEBE | 2.0 BOXER 6-STUFEN-AUTOMATIK |
|---|---|---|
| Typ | Manuell | Automatik |
| Gangübersetzungen | | |
| 1. Gang | 3,626 | 3,538 |
| 2. Gang | 2,188 | 2,060 |
| 3. Gang | 1,541 | 1,404 |
| 4. Gang | 1,213 | 1,000 |
| 5. Gang | 1,000 | 0,713 |
| 6. Gang | 0,767 | 0,582 |
| Rückwärtsgang | 3,437 | 3,168 |
| Achsübersetzung | 4,100 | 4,100 |

| FAHRWERK | 2.0 BOXER 6-GANG-SCHALTGETRIEBE | 2.0 BOXER 6-STUFEN-AUTOMATIK |
|---|---|---|
| Vorn | MacPherson Federbeine | |
| Hinten | Doppelquerlenker-Achse | |
| **BREMSEN** | | |
| Typ | | |
| Vorn | Innenbelüftete Scheibenbremsen | |
| Hinten | Scheibenbremsen* / Innenbelüftete Scheibenbremsen | |
| **LENKUNG** | | |
| Lenkunterstützung | Elektrisch | |
| Lenkübersetzung (ohne VGRS) | 13,1 | |
| **FAHRLEISTUNGEN** | | |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h) | 226 | 210 |
| 0-100 km/h (s) | 7,6 | 8,2 |
| **KRAFTSTOFFVERBRAUCH** | | |
| Innerorts (l/100km) | 10,3-10,4 | 9,5-9,6 |
| Außerorts (l/100km) | 6,3-6,4 | 5,5-5,7 |
| Gesamt (l/100km) | 7,8 | 7,0-7,1 |
| Tankvolumen (l) | 50 | |
| **$CO_2$-EMISSIONEN** | | |
| Innerorts (g/km) | 238-240 | 220-223 |
| Außerorts (g/km) | 146-147 | 128-131 |
| Gesamt (g/km) | 180 | 161-164 |

| AUSSENABMESSUNGEN | 2.0 BOXER 6-GANG-SCHALTGETRIEBE | 2.0 BOXER 6-STUFEN-AUTOMATIK |
|---|---|---|
| Länge (mm) | 4.240 | |
| Breite (mm) | 1.775 | |
| Höhe (mm) [inklusive Antenne] | 1.285 [1.320] | |
| Radstand (mm) | 2.570 | |
| Spurweite (mm) vorn | 1.520 | |
| Spurweite (mm) hinten | 1.540 | |
| $c_w$-Wert | 0,27 | |
| **GEWICHT** | | |
| Leergewicht (kg) | 1.222-1.263 | 1.242-1.285 |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 1.670 | 1.700 |

*für GT86 Pure

# BILDDATENBANK

## DER TOYOTA GT86

**Inhalt:**
- Word- und PDF-Dateien
- Hoch- und niedrig auflösende jpg-Bilder
- Quicktime Movies

---

**Verwendung für redaktionelle Zwecke**
Das Bildmaterial darf ausschließlich für redaktionelle Zwecke verwendet werden; es darf weder andersweitig verwendet noch an Dritte ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Brüssel, Belgien, weitergegeben werden.

---

**Weitere Bilder auf toyota-media.de**

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 EUROPE

Product Communications Division
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60
B - 1140 Brussels - Belgium

http://newsroom.toyota.eu/
Toyota Europe Blog: http://blog.toyota.eu/
Follow us on Twitter: @toyota_europe

bit.ly/2g2bKOD