



ÍNDICE

TOYOTA GT86 2017

4	INTRODUCCIÓN	22	FREDRIC AASBØ Y EL TOYOTA 86-X
8	DINÁMICA DE CONDUCCIÓN MEJORADA	26	RALLY DE TRACCIÓN TRASERA CON EL TOYOTA GT86 CS-R3
12	DISEÑO EXTERIOR		
16	DISEÑO INTERIOR Y EQUIPAMIENTO	30	ESPECIFICACIONES
	DISENS INTERIOR F EQUIFAPILENTS	32	BANCO DE IMÁGENES
20	ENTREVISTA: INGENIERO IFFE TETSUVA TADA		

Toyota Motor Europe se reserva el derecho de modificar cualquier detalle sobre las especificaciones y el equipamiento sin previo aviso. Los detalles de las especificaciones y el equipamiento también pueden sufrir cambios en función de las condiciones y los requisitos locales. Consulte con el departamento de prensa en su país los posibles cambios que puedan requerirse en su zona. Los vehículos mostrados y las especificaciones detalladas en esta publicación pueden variar con respecto a los modelos y equipamientos disponibles su zona. Los colores de la carrocería pueden variar ligeramente con respecto a las fotografías de esta publicación.

TOYOTA GT86 2017 INTRODUCCIÓN



TOYOTA GT86 2017 INTRODUCCIÓN

AL CREAR GT86, Toyota se propuso diseñar un vehículo que encarnase el más puro placer de conducción, un coupé sencillo, intenso y, por encima de todo, apasionante. Destilando las cualidades de los deportivos clásicos de dimensiones compactas, comportamiento ágil y gran respuesta al volante, ha cumplido su promesa y ha cosechado un gran éxito entre críticos y entusiastas, además de alcanzar más de 170.000 unidades vendidas en todo el mundo desde su lanzamiento en 2012.

Inspirado en el rico legado de deportivos de Toyota y en modelos como el 2000GT y el AE86 Corolla, GT86 ha asumido igualmente el papel de pionero en la misión de Toyota de crear vehículos que ofrezcan una conducción más intensa y gratificante. Se trata de una dirección promovida desde lo más alto por el presidente de Toyota, Akio Toyoda, quien declaró que "si no se disfruta al volante, no es un coche".

GT86 se ajusta al patrón clásico de deportivo por ser compacto y ligero, con un centro de gravedad bajo y una configuración de motor delantero/tracción trasera. El motor supuso una revolución, al adoptar una unidad bóxer de 2.0 litros y cuatro cilindros, horizontalmente opuesto, con aspiración natural y régimen elevado, producido por Subaru y equipado con la inyección directa de combustible D-4S de Toyota.

GT86 ha demostrado su calidad en la carretera, en los circuitos y en los rallys. De hecho, se recabaron datos e impresiones de gran valor sobre el rendimiento del vehículo en el riguroso escenario de las 24

Horas de Nürburgring, gracias a las actividades de Toyota GAZOO Racing, para dar forma a las modificaciones y mejoras que se están introduciendo para el modelo de 2017, los primeros cambios de consideración.

En el campo de los rallys, el desarrollo del Toyota GT86 CS-R3 por parte de Toyota Motorsport ha devuelto la emoción de la tracción trasera a la competición en un vehículo práctico al tiempo que asequible para los amantes del motor, homologado, eso sí, para competir a todos los niveles, hasta el Campeonato Mundial de Rallys —World Rally Championship (WRC)—.

GT86 2017

Bajo la superficie se han realizado algunos minuciosos ajustes en la suspensión y la amortiguación, con la intención de mejorar el tacto de conducción, la estabilidad y el confort de marcha, y también se han implantado medidas para aumentar la rigidez de la carrocería.

Uno de los desarrollos más notables de GT86 2017 desde el punto de vista del conductor es el nuevo modo Track (circuito), que da la posibilidad de disfrutar de una conducción de máximo nivel con una intervención mínima de los sistemas electrónicos —control de estabilidad y control de la tracción—. La nueva pantalla multiinformación da acceso en tiempo real a las curvas de potencia y par, las fuerzas G y un cronómetro para comparar los distintos tiempos por vuelta.

"SI NO SE DISFRUTA AL VOLANTE, NO ES UN COCHE"

Presidente Akio Toyoda



La incorporación del modo Track (circuito) es uno de los elementos de una nueva y extensa evaluación de los sistemas de manejo y control electrónico de GT86, incluidos la acción del ABS y el control de tracción. El Ingeniero Jefe Testsuya Tada considera que esas revisiones trasladan de hecho los cambios más considerables en cuanto al potencial de manejo del vehículo, y hacen buen uso de la información recabada con la participación del cupé en competiciones automovilísticas.

En términos de diseño, el nuevo GT86 no supone un desvío radical respecto al original, sino que más bien madura en su estilo establecido, reforzando su presencia deportiva, baja y ancha. Entre los cambios se incluyen los nuevos faros LED con luces LED de circulación diurna e intermitentes integrados, un capó más bajo y un paragolpes delantero

revisado. En cuanto a la parte posterior, ahora cuenta con un nuevo alerón de anchura completa y estilo alado. Todos los cambios —incluso los más mínimos detalles— han contribuido a mejorar el rendimiento aerodinámico, bajo las instrucciones de Tetsuya Tada, el inspirador Ingeniero Jefe de GT86.

Por las impresiones de los clientes hemos podido saber también que las revisiones del cupé de Toyota, y en particular el habitáculo, donde un nuevo acabado y materiales de tapicería adoptan un nivel superior de calidad percibida, y un nuevo volante de pequeño diámetro, desarrolla una conexión aún más potente entre el conductor y su GT86.

Conjuntamente, estos cambios se combinan en un vehículo que se postula como expresión aún más firme de los principios rectores que definen a GT86 como un auténtico vehículo de gran calidad centrado en el conductor.

DINÁMICA DE CONDUCCIÓN MEJORADA

- Suspensión ajustada para mejorar el tacto de conducción, la estabilidad, el confort de marcha y el comportamiento en la curvas
- Nuevo modo Track (circuito) para una conducción más deportiva, con una mínima intervención del control de estabilidad y el control de tracción
- Cambios estratégicos para aumentar la rigidez de la carrocería y la durabilidad
- Detalles de diseño para potenciar el rendimiento aerodinámico, incluido el nuevo alerón trasero tipo ala



DINÁMICA DE CONDUCCIÓN MEJORADA

SUSPENSIÓN DELANTERA

La suspensión delantera MacPherson cuenta con unos ajustes de gran precisión para ofrecer un nivel superior de tacto de conducción, estabilidad y confort de marcha.

Se ha prestado una gran atención al rendimiento de los resortes helicoidales, cuya flexibilidad se ha optimizado, y el sistema de control de carga del eje se ha diseñado para reducir la diferencia de la fuerza de dirección entre el lazo izquierdo y derecho. Los resortes también se pueden flexionar y comprimir, lo que ayuda a generar un tacto de la dirección suave y fácil de controlar.

Los amortiguadores Showa también han sido revisados, y la superficie de deslizamiento del cojinete de guía se ha modificado para ofrecer unas mejores características de fricción, lo que contribuye al mayor nivel de manejo y estabilidad. La fuerza de amortiguación se ha reducido para mejorar el confort de marcha.

Los amortiguadores SACHS opcionales logran una mejor respuesta y aportan mayor estabilidad, reduciendo al mínimo el balanceo y generando un todavía mejor tacto de conducción.

SUSPENSIÓN TRASERA

Los cambios de la suspensión trasera de doble triángulo se centran en el comportamiento en los giros y en la mejora del manejo y la estabilidad, lo que se consigue gracias a la flexibilidad optimizada de los resortes helicoidales y a la introducción en los mismos cambios en los amortiguadores que en la suspensión delantera.

El mayor diámetro de la barra estabilizadora trasera contribuye a mejorar el comportamiento en las curvas, junto con el cambio de distribución del desplazamiento longitudinal de la carrocería.

CARROCERÍA MÁS RÍGIDA

La rigidez de la carrocería de GT86 es un elemento esencial de su gratificante tacto de conducción, un ámbito muy cuidado gracias al uso de distintos aceros de alta resistencia para conseguir más fuerza, rigidez a la torsión y ligereza en la carrocería. El capó está hecho de láminas de aluminio y las aletas de láminas de acero más finas, lo que ayuda a minimizar el peso del cupé de Toyota.

Se han adoptado algunas medidas, pequeñas pero claramente apreciables, para aumentar aún más la rigidez de la carrocería y la durabilidad de GT86 2017, incluido un soporte de montaje más grueso para las torres de la suspensión delantera, un refuerzo más contundente en el componente cruzado de la transmisión y refuerzos adicionales en los pasos de rueda traseros, con más puntos de soldadura. Las partes central y delantera del panel posterior también se han engrosado sensiblemente.

NUEVO MODO TRACK

Fiel al concepto de que GT86 debería ofrecer el más puro placer de conducción, Toyota ha ajustado el control de estabilidad (VSC) con la incorporación de un nuevo modo Track (circuito), en que el conductor dispone de un margen aún más amplio de respuesta, frenado y control, para una conducción deportiva auténtica y apasionante.

El modo Track se activa mediante un botón de la consola central, que enciende un piloto luminoso en la pantalla multiinformación del cuadro de instrumentos. De esta forma se ajusta el VSC y el control de tracción (TRC) al mínimo, y se retira un nivel de intervención electrónica para que el conductor pueda aplicar su propia habilidad para controlar el vehículo y disfrutar así de una experiencia más intensa al volante.

Al añadir el modo Track, el conductor puede elegir entre cuatro configuraciones de VSC y TRC. En condiciones de conducción normales ambos sistemas están en funcionamiento, pero el TRC se puede desactivar para ayudar en superficies complicadas. El modo VSC Sport de GT86 amplía los límites de movimiento y aceleración lateral antes de que el sistema intervenga, lo que permite al conductor explorar los límites del comportamiento dinámico del vehículo sin sacrificar la estabilidad.

La introducción del modo Trackforma parte de una nueva evaluación detallada del papel que pueden desempeñar los sistemas de control electrónicos en la mejora del tacto de conducción de GT86. Utilizando directamente datos extraídos de su participación en competición, como las 24 Horas de Nürburgring, se han introducido ajustes finos en los sistemas, incluido el ABS y el control de la tracción; son cambios que el Ingeniero Jefe Tetsuya Tada cree que pueden ayudar a los conductores a explotar plenamente sus habilidades y a alcanzar todo el potencial de su GT86.

RENDIMIENTO AERODINÁMICO

GT86 conserva las ventajas del concepto de flujo de aire 'aerointercalado', en que la presión del flujo de aire que pasa por encima, por debajo y por los laterales sirve para mantener la estabilidad tanto vertical como horizontal, sin generar una carga aerodinámica innecesaria y sin incrementar su coeficiente de resistencia (0,27). Los contornos del techo en forma de 'pagoda' desempeñan un papel importante en todo ello, un tratamiento que se repite en la superficie del chasis inferior.

El Ingeniero Jefe Tetsuya Tada pidió que los cambios del diseño exterior de GT86 afectaran positivamente al tacto de conducción y la estabilidad, hasta el más pequeño detalle. En el paragolpes delantero se ha añadido una nueva superficie de bloqueo debajo de la parrilla delantera, con dos marcados 'dientes', y el extremo inferior del paragolpes se ha inclinado 45 grados para ayudar a generar un mejor flujo el aire. Del mismo modo, la parte inferior del difusor trasero también se ha ajustado a un ángulo de 45 grados.

El nuevo alerón trasero tipo ala presenta un impacto positivo tanto en el rendimiento aerodinámico como en la estabilidad. Se extiende a toda la anchura de la parte posterior de GT86, y se monta con unas placas en los extremos que, junto con los montajes verticales, ayudan a crear un flujo de aire envolvente. El flujo de aire por encima y por debajo de la aleta genera una carga aerodinámica que ayuda a mantener la velocidad y la estabilidad.

MOTOR BÓXER 2.0 DE 200 CV

El motor de GT86 no ha cambiado: conserva su formato único de propulsor bóxer de 2.0 litros, horizontalmente opuesto, con aspiración natural y régimen elevado, que impulsa las ruedas traseras. Toyota ha añadido su tecnología de inyección directa de combustible D-4S al motor suministrado por Subaru, con lo que asegura una mayor respuesta del acelerador y más potencia y par en un rango más amplio de regímenes del propulsor.

Moviendo las ruedas posteriores mediante una transmisión manual de seis velocidades o automática, la unidad DOHC de 1.998 cc y 16 válvulas desarrolla una potencia máxima de 147 kW/200 CV DIN a 7.000 rpm, y 205 Nm de par entre 6.400 y 6.600 rpm. Puede acelerar de cero a 100 km/h en 7,6 segundos con transmisión manual y en 8,2 segundos con la automática.



DISEÑO EXTERIOR

- Los cambios del estilo exterior evocan una imagen madura que proyecta agilidad y una presencia baja y amplia
- Los nuevos faros LED con intermitentes integrados enfatizan las potentes líneas horizontales
- Frontal más bajo con paragolpes renovado
- Llantas de aleación de 17" y 10 radios de nuevo diseño
- Nuevos grupos ópticos traseros con LED light quide



DISEÑO EXTERIOR

LOS NUEVOS DETALLES introducidos en el diseño exterior de GT86 no buscaban crear una imagen distinta, sino que más bien sirven para desarrollar el aspecto consolidado del cupé de Toyota, dotándolo de más madurez y evocando una imagen deportiva aún más marcada. Durante todo el programa de diseño, Toyota se ha mantenido fiel al concepto inicial de combinar en sus modelos líneas contemporáneas con referencias visuales de su ilustre legado de deportivos, especialmente del 2000GT.

NUEVO DISEÑO DEL ANTERO

Estos detalles alcanzan una perfecta armonía en el sutil pero eficaz rediseño de los elementos frontales, sobre todo con una parrilla más ancha y rebajada y un reborde inferior del paragolpes delantero, con aletas integradas y un extremo del frontal más bajo. Esta imagen frontal renovada amplifica la presencia pegada al suelo de GT86 y su respuesta ágil.

Los detalles aerodinámicos se extienden hasta una nueva aleta frontal, más sutil, y el área que rodea los nuevos faros LED antiniebla, con un diseño de triple pala que ofrece al tiempo eficiencia aerodinámica y una imagen impresionante. Los faros también presentan un nuevo diseño que transmite un mayor énfasis horizontal, con unas nuevas lámparas bi-LED para luces de cruce y luces largas. Los intermitentes se han trasladado de los extremos del paragolpes delantero al interior de los grupos ópticos, dispuestos como una línea de distintos LED naranjas debajo de unas luces LED blancas de circulación diurna. El resultado da lugar a un eje horizontal más rotundo que atraviesa el frontal del vehículo, subrayando su anchura y la madurez del diseño.





REAFIRMACIÓN DEL PERFIL DE CUPÉ

GT86 conserva su inconfundible silueta cupé, que incluye el diseño de techo de tipo 'pagoda', bajo centro de gravedad y una apertura de las puertas que recuerda la imagen del biplaza 2000GT, aplicada con éxito a un formato 2+2 compacto. El coupé de Toyota mantiene su longitud total de 4.240 mm, 1.320 mm de altura —con la antena de tipo aleta de tiburón del equipo de sonido—, 1.775 mm de anchura y 2.570 mm de distancia entre ejes.

De perfil, las zonas por delante de las ruedas delanteras y por detrás de las traseras se han modelado para transmitir una sensación más potente de rendimiento deportivo. Los embellecedores de los pasos de rueda incorporan una nueva aleta integrada que contribuye a controlar el desplazamiento de la carrocería, fieles a la intención del Ingeniero Jefe Tetsuya Tada de que todos los cambios de diseño deben tener un propósito práctico en lo que se refiere a mejorar el rendimiento aerodinámico del nuevo GT86.

LLANTAS DE 17" DE NUEVO DISEÑO

Se ha desarrollado un nuevo diseño de llantas de aleación de 17 pulgadas para GT86, con 10 radios ultrafinos y un acabado mecanizado que contrasta gris metalizado brillante y mate, para transmitir un aspecto tridimensional ágil y bien definido.

DISEÑO POSTERIOR MÁS POTENTE

Los nuevos rasgos de la parte posterior de GT86 siguen el patrón del frontal, con una imagen más baja y potente, encabezada por una moldura negra más ancha y profunda y una unidad difusora que crea una contundente forma trapezoidal y se extiende hacia abajo para ocultar el silenciador del tubo de escape.

El nuevo alerón trasero tipo ala sustituye el diseño del componente integrado anterior, y proyecta una imagen más deportiva, además de contribuir a mejorar la aerodinámica de GT86.

Los grupos ópticos LED traseros se han renovado, con una línea horizontal más marcada y el uso de guías de luz para producir una firma luminosa inconfundible, además de incorporar unos nuevos intermitentes LED.

DISEÑO INTERIOR Y EQUIPAMIENTO

- Nuevo volante multifunción de pequeño diámetro
- Nueva pantalla multiinformación TFT en color de 4,2 pulgadas
- Sistema multimedia y de navegación Toyota Touch 2 & GO, con una pantalla de 6,1 pulgadas en la consola central
- · Mayores niveles de calidad percibida
- Nuevos materiales en las terminaciones interiores y las tapicerías



DISEÑO INTERIOR Y EQUIPAMIENTO

LOS CAMBIOS INTRODUCIDOS en el habitáculo de GT86 sirven para enfatizar el auténtico espíritu deportivo del cupé de Toyota, y al mismo tiempo potenciar la funcionalidad y la calidad visual y táctil del interior. La prioridad sigue siendo la conducción, pero en un entorno aún más atractivo a la vista y al tacto.

EL VOLANTE MÁS PEQUEÑO DE TOYOTA

Se ha prestado una especial atención al tamaño y la forma del volante, para ofrecer al conductor el mejor agarre y acción sobre él. Manteniendo el diseño deportivo de tres radios, Toyota ha reducido el diámetro en 3 mm, hasta los 362 mm, lo que lo convierte en el más pequeño montado hasta ahora en un vehículo de producción de Toyota. El peso del volante también se ha reducido un 10%.

La sección cruzada de la circunferencia del volante se ha calculado con gran precisión para que, cuando el conductor lo sostenga, sus brazos se doblen ligeramente hacia dentro de forma natural, y fomentar así una sensación más deportiva.

También se ha puesto más énfasis en la imagen del volante, con unos radios perfilados, de efecto metalizado, y el prominente logotipo 86 plateado en el centro. El nuevo volante incorpora asimismo mandos

EL DISPLAY MULTI-INFORMACIÓN PUEDE
PRESENTAR MÁS DETALLES DEL FUNCIONAMIENTO
DEL NUEVO GT86, INCLUYENDO UN MONITOR
DE FUERZA G, INFORMACIÓN CON LAS CURVAS
DE POTENCIA Y PAR Y UN CRONÓMETRO PARA
CONTROLAR LOS TIEMPOS POR VUELTA.

para ajustar la nueva pantalla multiinformación TFT de 4,2 pulgadas y el sistema de sonido.

PANTALLA MULTIINFORMACIÓN

El cuadro de instrumentos del conductor ha sido revisado con una disposición de triple esfera que incluye un visor multiinformación TFT en color de 4,2 pulgadas, con datos en tiempo real que se pueden consultar y ajustar fácilmente mediante los nuevos mandos de control del volante. Además de información habitual, como el consumo de combustible, los datos del trayecto, la temperatura del aceite o la distancia recorrida, la pantalla también puede presentar detalles más propios de la conducción deportiva, como un monitor de fuerza G, curvas de potencia y par, un cronómetro y tiempos por vuelta en secuencia.





La pantalla multiinformación presenta siempre el logotipo 86 al encender el nuevo GT86, y además ofrece alertas al conductor, por ejemplo de puertas abiertas o de nivel bajo de aceite.

El cuentarrevoluciones se ha reorientado, de forma que el punto de 7.000 rpm —el régimen para la entrega máxima de potencia— se sitúa ahora en lo más alto de la esfera.

CONSOLA CENTRAL CON PANTALLA TÁCTIL

Se ha introducido en la consola central una nueva pantalla táctil de 6,1 pulgadas, que permite controlar de forma rápida y fácil el sistema de sonido.

GT86 está disponible con la versión más reciente del sistema multimedia con navegación por satélite Toyota Touch 2 & GO, al que también se puede acceder por medio de la pantalla táctil. Incorpora una interfaz de usuario más intuitiva y tres años de actualizaciones gratuitas

de mapas y acceso a servicios conectados, incluida información de tráfico en tiempo real, Google Search y Twitter.

ACABADOS DEL HABITÁCULO Y TAPICERÍA

GT86 presenta un nuevo acabado interior unificado, totalmente negro, que no solo se suma al tono deportivo del interior, sino que además reduce los reflejos de la luz exterior para minimizar las distracciones y ofrecer una visión más clara al conductor. Por otra parte, se ha añadido una nueva malla de fibra de carbono a los mandos de las puertas y al panel de control de la ventilación de la consola central. La visera del cuadro de mandos puede ir revestida en piel vuelta, a juego con una nueva opción de tapicería que combina asientos en cuero con Alcantara perforado —Pack Piel/Alcántara: tapicería mixta cuero y Alcántara y asientos delanteros calefactados—. La tapicería de tela de GT86 también se ha mejorado, para ofrecer una mejor sujeción del cuerpo.

ENTREVISTA: INGENIERO JEFE TETSUYA TADA



TETSUYA TADA, el Ingeniero Jefe que ha dirigido el programa desarrollo de GT86, volvió al proyecto para supervisar las mejoras y los avances introducidos en el modelo de 2017, para garantizar que el nuevo cupé presenta una clara continuidad de concepto y ejecución en su arquitectura y su diseño.

¿El Toyota GT86 2017 es obra del 'Equipo 86' inicial que dio a luz al vehículo original, o se han incorporado nuevas personas e ideas en su desarrollo?

Tada: "Han participado algunos de los mismos miembros, pero alrededor de la mitad de este último 'Equipo 86' eran nuevos. Yo sigo aquí, claro está, porque tengo la responsabilidad de enseñar a la nueva generación de ingenieros".

Su trayectoria dentro de Toyota se ha concentrado básicamente en el diseño del chasis, por el que han sido muy elogiados. ¿En qué áreas del nuevo chasis de GT86 2017 podemos apreciar su trabajo?

Tada: "Lo hemos hecho casi todo de nuevo, pero creo que la principal diferencia se aprecia seguramente en el área de la electrónica, y en sistemas del chasis como el ABS y el control de tracción. Ahí es donde se puede apreciar el cambio más notable entre las dos versiones".

Anteriormente había dado más importancia a la ingeniería mecánica que a la electrónica. ¿Qué le parece más importante con respecto a ese cambio de prioridades?

Tada: "Mucha gente piensa que los controles electrónicos no son adecuados para la conducción deportiva, pero ahora no creo que ese

sea el caso, ya que de hecho los sistemas de control pueden potenciar las habilidades de un conductor experimentado. Así, por ejemplo, GT86 2017 cuenta con una serie de nuevos modos de control electrónico para la conducción en circuito. Ese sistema lógico fue desarrollado a partir de nuestras actividades automovilísticas, y en especial de la participación de GT86 en las 24 Horas de Nürburgring".

¿Les ha costado mucho mejorar un chasis que muchos ya consideraban perfecto?

Tada: "El elemento más importante que quería mejorar era la respuesta de GT86: la aceleración y desaceleración, la entrada y salida de las curvas y la velocidad y la naturalidad de sus reacciones. Eso se ha conseguido en parte modificando los amortiguadores y los resortes, pero el punto principal de influencia ha sido la aerodinámica y cómo afectaba a la suspensión. Cada cambio, incluso el pequeño 'diente' que sobresale

de la parrilla inferior, mejora el comportamiento aerodinámico global y tiene una finalidad dinámica".

¿Cómo notarán los conductores las ventajas del soporte adicional de la carrocería?

Tada: "Por supuesto, una estructura más rígida de la carrocería permite un mejor manejo, pero la mayoría de la gente notará también el mayor confort de marcha. El motivo es que la carrocería más rígida y el nuevo sistema de amortiguadores de GT86 suavizan muchas de las pequeñas imperfecciones del pavimento".

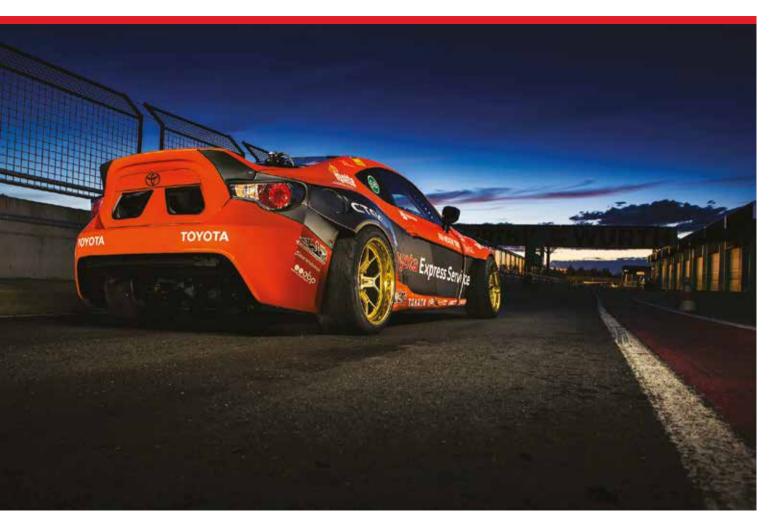
¿Qué opinión le merecen los cambios introducidos en el habitáculo?

Tada: "Está muy bien, es fácil sentirse cómodo y ofrece una gran posición de conducción, con un volante ligeramente remodelado y de tamaño más pequeño que antes".



FREDRIC AASBØY EL TOYOTA 86-X

- El Toyota 86-X es un coche de drifting único, desarrollado a partir del Toyota GT86 de carretera por el campeón mundial de drifting Fredric Aasbø
- Está impulsado por un motor turbo de 3.4 litros que genera más de 1.000 CV y cerca de 1.600 Nm de par
- Aasbø, colaborador de Toyota Motor Europe (TME) durante mucho tiempo, demuestra las capacidades de drifting del vehículo como parte del programa de lanzamiento a la prensa de GT86 2017



FREDRIC AASBØYEL TOYOTA 86-X

EL CAMPEÓN DE DRIFTING FREDRIC AASBØ es el creador y piloto de un vehículo único, el Toyota Express Service 86-X, una evolución del Toyota GT86 que se posiciona como uno de los vehículos de drifting profesional de más éxito del mundo.

Esta máquina sin igual se impulsa gracias a un motor turbo de 3.4 litros y seis cilindros en línea que desarrolla 1.172 CV DIN y puede desgastar un juego de neumáticos semilisos de gran agarre en menos de 40 segundos de drifting de alta intensidad.

Fredric, noruego, ha sido piloto de Toyota durante casi una década. Empezó en campeonatos nacionales y regionales y hasta hacerse con el título de rookie del año 2010 en Estados Unidos. Luego consiguió



victorias en Abu Dhabi y el Reino Unido antes de alcanzar lo más alto de la disciplina en 2015, al proclamarse vencedor del Campeonato Mundial de Fórmula Drift, con su equipo Papadakis Racing, con sede en Los Ángeles.

El 86-X es uno de los cuatro vehículos de drifting Toyota de nivel profesional utilizados por Fredric y su equipo, cuyas apariciones en competiciones internacionales les han consolidado como embajadores mundiales de la marca. Después de tanto tiempo trabajando de la mano de Toyota, a Fredric le hace mucha ilusión demostrar de lo que son capaces los vehículos de drifting modernos, cosa que hará como parte del programa de lanzamiento a la prensa del Toyota GT86 2017 en Rovaniemi, en el norte de Finlandia.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL TOYOTA EXPRESS SERVICE 86-X

Motor: Toyota 2JZ-GTE de 3.4 litros VVT-i con seis cilindros en línea y

turbocompresor

Potencia: 1.172 CV a 5.700 rpm Par: 1.594 Nm a 4.100 rpm

Peso: 1.280 kg

Transmisión: Toyota NASCAR G-Force dog box Chasis: Wisefab con geometría de drifting

Suspensión: conversión de RS-R con resortes helicoidales sobre amor-

tiguadores

Seguridad: Jaula antivuelco FIA, asientos y arneses Takata Racing

Exterior: Kit de carrocería amplia Rocket Bunny

Llantas/neumáticos de verano: Motegi Racing 18x10/17x9 con

275/40 R18 Nexen N'Fera SUR4 Semi Slicks (semilisos)

Llantas/neumáticos de invierno



RALLY DE TRACCIÓN TRASERA CON EL TOYOTA GT86 CS-R3

- El Toyota GT86 CS-R3 introduce las prestaciones de la tracción trasera en la categoría de rallys R3
- El modelo de competición amplifica aún más la el placer de conducción de GT86
- Desarrollado por Toyota Motorsport Gmbh (TMG)
- Diseñado como vehículo de competición asequible para amantes del motor de base, pero apto para competir



RALLY DE TRACCIÓN TRASERA CON EL TOYOTA GT86 CS-R3



EL RENDIMIENTO pura sangre del Toyota GT86 se puede observar en el coche de rallys GT86 CS-R3, creado por Toyota Motorsport (TMG). Con la intención de ofrecer la emoción de la tracción trasera de los rallys a un precio asequible para los amantes del motor de base, fue un proyecto desarrollado desde cero. El resultado es una máquina homologada según las especificaciones de R3 —una categoría que hasta ahora solo contaba con vehículos con tracción delantera— para competiciones nacionales e internacionales, hasta el nivel del Campeonato Mundial de Rallys —World Rally Championship (WRC)—.

TMG introdujo una caja de cambios secuencial de seis velocidades Drenth refrigerada por aceite, y un diferencial trasero de deslizamiento limitado con relaciones totalmente ajustables, que permiten a los conductores conseguir un rendimiento máximo del chasis firme y equilibrado del deportivo cupé de Toyota.

El motor bóxer de 2.0 litros con aspiración natural, otra característica poco común en la categoría R3, ha sido ajustado por TMG para alcanzar un régimen de 8.000 rpm y desarrollar una potencia máxima de 232 CV DIN, soportada por un sistema de escape y colector HJS especiales para competición. La gestión térmica mejorada del motor y el mayor volumen de refrigerante ayudan a garantizar que GT86 puede rendir a su máximo potencial seas cuales sean las condiciones medioambientales.

El sistema de suspensión Reiger reforzado de tres vías es ajustable, para poder establecer la configuración ideal para conducir en cualquier tipo de terreno, desde asfalto a gravilla, nieve o hielo. El ángulo de caída y el ancho de vía también se pueden ajustar, y se pueden especificar configuraciones distintas de la barra estabilizadora. TMG ha desarrollado asimismo el sistema de dirección eléctrica para poder adaptar su rendimiento a las superficies de las distintas etapas de rally.

La carrocería monocasco en acero está reforzada y, para ofrecer una mayor rigidez de acuerdo con la normativa deportiva de la FIA, se ha montado una jaula antivuelco, con un peso optimizado sin sacrificar las prestaciones de seguridad. El Toyota GT86 CS-R3 está equipado con unas llantas OZ especiales, de 17 pulgadas para asfalto y de 15 pulgadas para gravilla.

GT86 CS-R3 ha disfrutado de su primera temporada completa en la competición durante 2016, incluido el primero de los tres años contemplados inicialmente para tomar parte en el Trofeo HJS R3, celebrado en el marco del Campeonato Rallys de Alemania.



ESPECIFICACIONES

MOTOR	2.0 BOXER T/M 6	2.0 BOXER T/A 6
Código del motor	FA2	20
N.º de cilindros	4 cilindros	
Disposición de cilindros	bóxer horizontalmente opi	uesto - aspiración natural
Tipo de combustible	Gaso	lina
Sistema de inyección de combustible	D-4	45
Mecanismo de válvulas	DOHC 16	válvulas
Cilindrada (cm³)	1.99	98
Diámetro x carrera (mm)	86,0 x	86,0
Relación de compresión (:1)	12,5	5:1
Vel. motor máxima (rpm)	7.4	00
Potencia máx. (DIN) kW/rpm	(200) 147	7/7.000
Par máximo (Nm/rpm)	205/6.40	0-6.600
Nivel de emisiones	EUR	06

TRANSMISIÓN	2.0 BOXER T/M 6	2.0 BOXER T/A 6
Tipo	manual	automática
Relaciones de transmisión		
1.ª	3,626	3,538
2.a	2,188	2,060
3.a	1,541	1,404
4.a	1,213	1,000
5.a	1,000	0,713
6.a	0,767	0,582
Marcha atrás	3,437	3,168
Relación final de transmisión	4,100	4,100

SUSPENSIONES	2.0 BOXER T/M 6	2.0 BOXER T/A 6	
Delantera	Mac	Pherson	
Trasera	Doble triángulo		
FRENOS			
Tipo			
Delantero	disco	ventilado	
Trasero	disco sólido*	/disco ventilado	
SISTEMA DE DIRECCIÓN			
Tipo de dirección asistida	eléctrica		
Relación de cambio de la dirección (sin VGRS)	1	13,1	
PRESTACIONES			
Velocidad máx. (km/h)	210	226	
0-100 km/h	8,2	7,6	
CONSUMO DE COMBUSTIBLE			
Urbano (I/100km)	10,3-10,4	9,5-9,6	
Extra-urbano (I/100km)	6,3-6,4	5,5-5,7	
Combinado (I/100km)	7,8	7,0-7,1	
Capacidad del depósito (I)	50		

EMISIONES DE CO ₂	2.0 BOXER T/M 6	2.0 BOXER T/A 6
Urbano (g/km)	238-240	220-223
Extra-urbano (g/km)	146-147	128-131
Combinado (g/km)	180	161-164

DIMENSIONES EXTERIORES	2.0 BOXER T/M 6	2.0 BOXER T/A 6
Longitud total (mm)	4	1.240
Anchura total (mm)	1.775	
Altura total (mm) [incluida antena tipo aleta de tirburón]	1.285 [1.320]	
Distancia entre ejes (mm)	2.570	
Ancho de vía delantero (mm)	1.520	
Ancho de vía trasero (mm)	1.540	
Coeficiente de resistencia (Cd)	0,27	
PESO PESO		
Tara (kg)	1.242-1.285	1.222-1.263
Mín. (EC/ECE)		
Peso máximo	1.700	1.670

^{*}en la versión estándar

BANCO DE IMÁGENES

TOYOTA GT86 2017

Contenido:

- Archivos Word, Excel y PDF (hace falta Acrobat Reader 7.0)
- · Imágenes de alta y baja resolución .jpg
- · Quicktime movies

Solo para uso editorial.

Este USB está limitado exclusivamente a un uso profesional; no será utilizado para ningún otro propósito, ni será puesto a disposición de terceros, sin el consentimiento anteriormente escrito de Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruselas, Bélgica.

Más imágenes disponibles en newsroom.toyota.eu







Toyota_Heritage_2000G_01.jpg



Toyota_Heritage_Corolla_05.jpg



Toyota_Heritage_Supra_04.jpg







Toyota_Heritage_2000G_03.jpg



Toyota_Heritage_Celica_01.jpg



Toyota_Heritage_MR2_01.jpg



2017_Toyota_GT86_CS-R3_01.jpg



Toyota_Heritage_Corolla_01.jpg



Toyota_Heritage_Celica_04.jpg





2017_Toyota_GT86_CS-R3_02.jpg



Toyota_Heritage_Corolla_04.jpg



Toyota_Heritage_Supra_01.jpg



Toyota_Heritage_GT86_04.jpg



TOYOTA MOTOR EUROPE

División de comunicación de productos Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60 B-1140 Bruselas (Bélgica) http://newsroom.toyota.eu/ Blog de Toyota Europa: http://blog.toyota.eu/ Síganos en Twitter: @toyota_europe

