

15. November 2021

Toyota präsentiert den neuen GR 86

Sportcoupé feiert Anfang Dezember Europapremiere

- Drittes Modell aus Zusammenarbeit mit Toyota Gazoo Racing
- Weiterentwicklung der Qualitäten, die den Vorgänger GT86 auszeichneten
- 2,4-Liter-Boxermotor bietet deutlich mehr Leistung und Drehmoment
[Kraftstoffverbrauch GR 86 (vorläufig) kombiniert nach WLTP 10,7-9,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert nach WLTP 246-216 g/km. Die finalen Verbrauchs- und CO₂-Emissionsangaben zum neuen Toyota GR 86 werden zum voraussichtlichen Verkaufsstart April 2022 erwartet.]

Köln. Der neue Toyota GR 86 [Kraftstoffverbrauch GR 86 (vorläufig) kombiniert nach WLTP 10,7-9,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert nach WLTP 246-216 g/km. Die finalen Verbrauchs- und CO₂-Emissionsangaben zum neuen Toyota GR 86 werden zum voraussichtlichen Verkaufsstart April 2022 erwartet.] ist das dritte eigenständige Modell der Marke Toyota Gazoo Racing. Das Trio profitiert vom Engagement im internationalen Spitzenmotorsport, das dem Hersteller in den letzten Jahren mehrere Weltmeisterschaftstitel eingebracht hat.

Das neue Coupé ermöglicht einem breiteren Publikum den Einstieg in das Portfolio von Gazoo Racing und damit den Zugang zu einem sportlichen Fahrerlebnis. Der GR 86 ist eine Weiterentwicklung des Toyota GT86 und behält dessen klassische Konfiguration aus Frontmotor und Hinterradantrieb bei. Beim Motor handelt es sich nach wie vor um einen drehfreudigen Vierzylinder-Boxermotor, dessen Hubraum für mehr Drehmoment und Leistung auf 2,4 Liter vergrößert wurde. Technische Anpassungen an Motor und Getriebe sorgen über das gesamte Drehzahlband für eine gleichmäßige, kraftvolle Beschleunigung. [Kraftstoffverbrauch GR 86 (vorläufig) kombiniert nach WLTP 10,7-9,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert nach WLTP 246-216 g/km. Die finalen Verbrauchs- und CO₂-Emissionsangaben zum neuen Toyota GR 86 werden zum voraussichtlichen Verkaufsstart April 2022 erwartet.]

Um Ansprechverhalten und Handling zu verbessern, haben sich die Ingenieure auf Gewichtsreduzierung und eine weitere Absenkung des Fahrzeugschwerpunktes konzentriert. Durch den Einsatz von Aluminium und anderen leichten und gleichzeitig stabilen Materialien sowie die strategische Verstärkung des Fahrzeugrahmens wurde die Steifigkeit rundum

erhöht. Auch die Aufhängung wurde angepasst, während die Designer bei der Entwicklung neuer aerodynamischer Features von ihren Kollegen aus dem Motorsport unterstützt wurden.

Der neue GR 86 wurde erstmals im April 2021 vorgestellt und wird im Frühjahr 2022 in Europa eingeführt. Die offizielle Europapremiere findet am 2. Dezember 2021 statt.

Spaß am Fahren – das „Waku-Doki-Auto“

Der neue GR 86 präsentiert sich als „analoges Auto für das digitale Zeitalter“, das von Enthusiasten für Enthusiasten entwickelt wurde. Für alle, die sich mit Freude, Begeisterung und Leidenschaft auf den reinen Fahrspaß konzentrieren – eine Qualität, die in der japanischen Redewendung „waku doki“ zum Ausdruck kommt.

Dabei ist der GR 86 nicht nur ein Sportwagen für Puristen und erfahrene Fahrer: Seine Vorzüge lassen sich sowohl im Alltag auf der Straße als auch auf der Rennstrecke entdecken. Als neuer Einstieg zur Marke Gazoo Racing bleibt der GR 86 den Qualitäten treu, mit denen der GT86 durch Teilnahmen an Wettbewerben neue Fans und Begeisterung für die Autokultur von Toyota hervorgerufen sowie Tuner und Zubehörspezialisten inspiriert hat. Für Fahrer, die ihr Modell individuell gestalten wollen, wird es original Toyota Gazoo Racing Zubehör geben.

LEISTUNG UND PERFORMANCE

2,4-Liter-Boxermotor

Wie beim GT86 ist der Boxermotor mit gegenüberliegenden Zylindern ein entscheidendes Merkmal des neuen GR 86. Der 16-Ventil-Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen ist ein wichtiger Faktor für den niedrigen Schwerpunkt des Fahrzeugs. Zum Einsatz kommt der gleiche Zylinderblock wie beim Vorgänger, der Hubraum wurde jedoch von 1.998 auf 2.387 cm³ vergrößert. Dies wurde durch eine Vergrößerung des Bohrungsdurchmessers von 86 auf 94 Millimeter erreicht. Bei einem unveränderten Verdichtungsverhältnis von 12,5:1 steigt die Leistung damit um rund 17 Prozent von 147 kW/200 PS auf 172 kW/234 PS. Dadurch beschleunigt der neue GR 86 in 6,3 Sekunden von null auf 100 km/h (6,9 Sekunden mit Automatikgetriebe) – und damit um mehr als eine Sekunde schneller als sein Vorgänger. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 226 km/h mit manueller Schaltung und 216 km/h mit Automatikgetriebe. [Kraftstoffverbrauch GR 86 (vorläufig) kombiniert nach WLTP 10,7-9,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert nach WLTP 246-216 g/km. Die finalen Verbrauchs- und CO₂-Emissionsangaben zum neuen Toyota GR 86 werden zum voraussichtlichen Verkaufsstart April 2022 erwartet.]

Das Drehmoment wurde ebenfalls erhöht, wobei der Motor so abgestimmt wurde, dass die maximalen 250 Nm früher zur Verfügung stehen – bereits bei 3.700 U/min im Vergleich zu 205 Nm bei 6.600 U/min im GT86. Dies trägt zu einer gleichmäßigen, kraftvollen Beschleunigung bis in den hohen Drehzahlbereich bei. Die Drehmomentabgabe ist bei den Ausführungen mit Schalt- und Automatikgetriebe identisch. [Kraftstoffverbrauch GR 86 (vorläufig) kombiniert nach WLTP 10,7-9,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert nach WLTP 246-216 g/km. Die finalen Verbrauchs- und CO₂-Emissionsangaben zum neuen Toyota GR 86 werden zum voraussichtlichen Verkaufsstart April 2022 erwartet.]

Um das Gewicht des Motors zu reduzieren und gleichzeitig eine Performance zu bieten, die der gesteigerten Leistung des Motors entspricht, wurden zahlreiche Detailänderungen an den Motorkomponenten vorgenommen. Dazu gehören dünnere Zylinderlaufbuchsen, die Optimierung des Wassermantels und die Umstellung von Aluminium auf ein Harzmaterial für die Kipphebelabdeckung, was gleichzeitig die Vibrationen reduziert. Die Pleuelstangen wurden verstärkt und die Form des Pleuellagers sowie des Brennraums optimiert.

Die kombinierte Saugrohr- und Direkteinspritzung D-4S wurde neu abgestimmt und reagiert jetzt schneller auf Gaspedalbewegungen. Die Direkteinspritzung hat eine kühlende Wirkung in den Zylindern und erlaubt damit ein hohes Verdichtungsverhältnis; die Saugrohreinspritzung arbeitet bei leichter und mittlerer Motorlast und verbessert die Effizienz.

Durch Änderungen an Durchmesser und Länge des Ansaugkrümmers wurde auch die Luftzufuhr des Motors verbessert, was zu einer lineareren Drehmomententfaltung und Beschleunigung beiträgt. Der Lufteinlass wurde neu konstruiert, um den Luftstrom zu optimieren. Weitere Vorteile ergeben sich aus der überarbeiteten Kraftstoffpumpe, die bei Kurvenfahrten einen gleichmäßigen Durchfluss gewährleistet, sowie aus einer kleineren Hochgeschwindigkeits-Wasserpumpe, die für schnelle Fahrten ausgelegt ist und eine höhere Durchflussrate aufweist. Ein neuer wassergekühlter Ölkühler wurde hinzugefügt, außerdem verfügt die nun dickere Kühlerstruktur über Luftführungen, um die Menge der angesaugten Kühlluft zu erhöhen.

Das neue 5,6-Liter-Mittelrohr der Auspuffanlage erzeugt beim Beschleunigen ein ansprechendes „Grollen“ und wird durch ein Active Sound Control System ergänzt, das den Klang des Motors in den Innenraum überträgt.

Um unerwünschte Geräusche und Vibrationen des Aggregats zu reduzieren, verfügt der GR 86 über neue flüssigkeitsgefüllte Motorlager aus Aluminium sowie eine überarbeitete steifere Ölwannestruktur mit neuer Querrippenform.

Getriebe

Sowohl das Sechsgang-Schaltgetriebe als auch das Automatikgetriebe des GR 86 wurden überarbeitet, um der gesteigerten Leistung und dem höheren Drehmoment des Motors Rechnung zu tragen. [Kraftstoffverbrauch GR 86 (vorläufig) kombiniert nach WLTP 10,7-9,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert nach WLTP 246-216 g/km. Die finalen Verbrauchs- und CO₂-Emissionsangaben zum neuen Toyota GR 86 werden zum voraussichtlichen Verkaufsstart April 2022 erwartet.]

Das Schaltgetriebe profitiert von einem neuen Carbon-Synchronisationssystem, das das Schalten in den vierten Gang erleichtert. Ein neues Öl mit niedriger Viskosität und neue Lager sorgen dafür, dass der Schaltvorgang auch bei höherer Motorleistung leichtgängig bleibt. Um das Leistungspotenzial voll auszuschöpfen, kann der Fahrer in den Track-Modus wechseln oder die elektronische Stabilitätskontrolle ausschalten. Der umgestaltete Schalthebel bietet einen kurzen Hub und liegt gut in der Hand.

Die Automatikversion ist mit Schaltwippen ausgestattet, mit denen der Fahrer manuell durch die Gänge schalten kann. Im Sport-Modus wählt das Getriebe automatisch den optimalen Gang in Abhängigkeit von Gas- und Bremspedalstellung sowie dem Fahrverhalten des Autos. Um die höhere Leistung des Motors optimal auszunutzen, wurden zusätzliche Kupplungsscheiben und ein neuer Hochleistungs-Drehmomentwandler eingeführt.

CHASSIS UND HANDLING

Leichtes, hochsteifes Fahrgestell

Das herausragende Handling des Toyota GT86 galt als Vorbild für die Entwicklung des neuen GR 86. Chassis und Aufhängung wurden überarbeitet, um Handling-Eigenschaften und Ansprechverhalten auf die zusätzliche Motorleistung auszulegen. Leichte und hochfeste Materialien sorgen für zusätzliche Steifigkeit bei gleichzeitiger Gewichtsreduzierung. In Schlüsselbereichen wurden zusätzliche Verstärkungen angebracht.

An der Front des Fahrzeugs wurden diagonale Querträger an den Verbindungsstellen zwischen Aufhängung und Fahrzeugrahmen eingebaut, die die Lastübertragung von den Vorderreifen verbessern und die laterale Verformung reduzieren. Für die Verbindung von Rahmen und Aufhängung wurden hochfeste Halterungen verbaut, die Motorhaube verfügt

über einen neuen, diagonalen Innenrahmen, der das bisherige Wabendesign ersetzt. Durch diese Maßnahmen konnte die Seitensteifigkeit der vorderen Karosserie um 60 Prozent erhöht werden.

Am Heck verbindet eine durchgehende Ringstruktur das obere und untere Chassis. Wie an der Front sorgen neue Verbindungselemente zwischen Rahmen und Aufhängung für ein besseres Handling bei schnellen Kurvenfahrten. Da die Innenverkleidung nun mit der Fahrzeug-Plattform verbunden ist, wurde eine durchgehende Rahmenstruktur geschaffen. Die Gesamtverwindungssteifigkeit der Karosserie ist um 50 Prozent gestiegen.

Der Fokus auf Gewichtsreduzierung und die Senkung des Fahrzeugschwerpunkts spiegelt sich in der Verwendung von stabilen und leichten Materialien in Schlüsselbereichen wider. Hochfeste und warmumformte Stähle sowie Aluminium tragen dazu bei, die Wank- und Nickbewegungen zu kontrollieren. Die Verwendung von Strukturklebstoffen im gesamten Unterboden sorgt für eine feste, zusammenhängenden Struktur des Fahrzeugrahmens.

Dachverkleidung, vordere Kotflügel und Motorhaube bestehen beim GR 86 aus Aluminium. Weitere Gewichtseinsparungen wurden durch neue Vordersitze sowie die Neukonstruktion von Schalldämpfer und Kardanwelle erzielt. Durch diese Maßnahmen weist der GR 86 ein nahezu ideales Gewichtsverhältnis von 53:47 zwischen Vorder- und Hinterachse auf und ist einer der leichtesten viersitzigen Sportwagen mit dem niedrigsten Schwerpunkt auf dem Markt. Das Gesamtgewicht von GR 86 und GT86 ist fast identisch, obwohl das neue Modell mit zusätzlichen Sicherheits- und Kollisionsschutzfunktionen ausgestattet ist.

Aufhängung

Der GR 86 übernimmt die Fahrwerkssysteme des Vorgängers: eine Einzelradaufhängung an MacPherson-Federbeinen vorn und Doppelquerlenkern an der Hinterachse.

Ansprechverhalten und Handlingstabilität wurden weiter optimiert. Ein Torsen-Sperrdifferenzial sorgt für zuverlässige Traktion bei Kurvenfahrten.

Die modifizierten Stoßdämpfer und Federn verleihen dem Fahrzeug ein stabiles und verlässliches Fahrverhalten. An der Vorderachse wurden eine Zugfeder sowie eine Motorhalterung aus Aluminium hinzugefügt und die Lenkgetriebeaufhängung steifer gestaltet.

Da der 2,4-Liter-Motor mehr Drehmoment erzeugt, wurde die Hinterradaufhängung verstärkt und der Stabilisator direkt mit dem Rahmen verbunden. [Kraftstoffverbrauch GR 86

(vorläufig) kombiniert nach WLTP 10,7-9,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert nach WLTP 246-216 g/km. Die finalen Verbrauchs- und CO₂-Emissionsangaben zum neuen Toyota GR 86 werden zum voraussichtlichen Verkaufsstart April 2022 erwartet.]

Lenkung

Die neue elektrische Servolenkung hat ein Übersetzungsverhältnis von 13,5:1 und erfordert von Anschlag zu Anschlag nur 2,5 Umdrehungen des Dreispeichen-Lenkrads – hohe Wendigkeit ist damit garantiert. Der an der Lenksäule montierte integrierte Motor ist leichter und benötigt weniger Platz. Hartgummibuchsen und eine neu geformte Befestigungsscheibe steigern die Steifigkeit der Getriebehalterung.

Bremsen

Vorne und hinten verfügt der GR 86 über belüftete Scheibenbremsen mit einem Durchmesser von 294 beziehungsweise 290 Millimetern. Die Bremskontrollsysteme – ABS, Bremsassistent, Traktionskontrolle, elektronische Stabilitätskontrolle, Berganfahrhilfe – gehören ebenso zur Serienausstattung wie ein Notbremsignalsystem.

DESIGN

Exterieur und Aerodynamik

Das Außendesign des GR 86 ist eine Weiterentwicklung des straffen, tief heruntergezogenen Looks des GT86. Es betont die klassische Anordnung von Frontmotor und Hinterradantrieb und nimmt Bezug auf einige der großen Toyota Sportwagen der Vergangenheit wie den 2000GT und den Corolla AE86.

Die Dimensionen entsprechen in etwa denen des GT86, allerdings wurde die Höhe um zehn Millimeter (auf 1.310 Millimeter) gesenkt und der Radstand um fünf Millimeter (auf 2.575 Millimeter) verlängert. Die Absenkung des Schwerpunkts ist von zentraler Bedeutung für das Handling des Fahrzeugs und das Fahrerlebnis. Damit einher geht eine Absenkung des Fahrersitzes um fünf Millimeter.

Die LED-Scheinwerfer sind wie beim GR Supra (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,5 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 170 g/km) L-förmig angeordnet. Der Kühlergrill weist ein den Gazoo Racing Modellen vorbehaltenes Wabenmuster auf. Der vordere Stoßfänger hat eine neue Profilierung, die sowohl funktional als auch sportlich ist und zur Reduzierung des Luftwiderstands beiträgt.

Die Seitenansicht prägen die kraftvollen vorderen Kotflügel und die großen Schwellerleisten.

Ebenso markant wirken die hinteren Radhäuser, während die sich nach hinten verjüngende Fahrerkabine den breiten Stand und den niedrigen Fahrzeugschwerpunkt unterstreicht. Die Rückleuchten mit ihrem charakteristischen dreidimensionalen Design gehen in eine Zierleiste über, die sich über die gesamte Fahrzeugbreite erstreckt.

Zu den neuen aerodynamischen Merkmalen zählen eine Frontschürze und funktionelle Lufteinlässe, die mit dem Motorsport-Know-how von Toyota Gazoo Racing entwickelt wurden. Diese werden hinter den vorderen Radkästen fortgeführt, um den Luftstrom zu steuern und Verwirbelungen um die Reifen herum zu reduzieren. Die gewölbten, schwarz lackierten Außenspiegel verbessern ebenfalls die Aerodynamik. Auch die an den hinteren Radkästen angebrachten Lamellen sowie der Diffusor am unteren hinteren Stoßfänger tragen dazu bei, den Luftstrom über die Karosserie und gezielt von ihr abzuleiten, was die Stabilität des Fahrzeugs erhöht.

Abhängig von der Modellvariante ist der GR 86 mit 17-Zoll-Leichtmetallfelgen im 10-Speichen-Design mit Michelin Primary HP-Reifen oder mit schwarzen 18-Zoll-Felgen mit Michelin Pilot Sport 4-Pneus ausgestattet.

Innenraum und Laderaum

Bei der Gestaltung des Innenraums im GR 86 lag der Fokus auf der bestmöglichen Bedienbarkeit der Fahrzeugsysteme. Die horizontal angeordnete Instrumententafel vergrößert das Sichtfeld und hilft dabei, sich auf die Straße zu konzentrieren.

Die Elemente um den Fahrer herum sind intuitiv zu erkennen und zu bedienen. Dazu gehören die Instrumententafel der Klimaanlage in der Mittelkonsole mit großen, LED-beleuchteten Drehreglern und Schaltern sowie die Türarmlehnen mit integrierten Entriegelungsgriffen. In der Mittelarmlehne befinden sich Becher- und Flaschenhalter, zwei USB-Anschlüsse und eine AUX-Buchse. Die neuen Sportsitze verfügen über voneinander unabhängige, stützende Polster, die ein schlankes Design gewährleisten und einen sicheren Halt bieten.

Auch die Farbgebung des Innenraums spiegelt den Fokus auf das Fahren wider – ganz in Schwarz mit silbernen Akzenten oder in Schwarz mit roten Polsterdetails, Ziernähten, Teppichen und Türverkleidungen. Die Rücksitze lassen sich vom Innenraum und vom Kofferraum aus umklappen. Bei umgeklappten Rücksitzen ist der Laderaum groß genug, um vier Ersatzräder zu transportieren. Ideal für diejenigen, die mit dem GR 86 direkt zur Rennstrecke fahren.

MULTIMEDIA UND ANZEIGEN

Den Sonderstatus des GR 86 als Sportwagen unterstreichen Details wie der Gazoo Racing Schriftzug in der Startsequenz des zentralen 8-Zoll-Touchscreens und des 7-Zoll-Multi-Informationdisplays.

Das Multimediasystem verfügt über eine schnellere Rechenleistung und bietet DAB-Empfang, Bluetooth und eine Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto. Externe Endgeräte können über USB-Anschlüsse und eine AUX-Buchse angeschlossen und aufgeladen werden. Eine neue eCall-Funktion bietet Hilfe im Notfall.

Im Kombiinstrument befindet sich links neben dem Drehzahlmesser mit zentraler Geschwindigkeitsanzeige ein Multi-Information-Display, das über Tasten am Lenkrad bedient werden kann. Im Sport-Modus wird die Anzeige rot hervorgehoben.

Im Track-Modus wechselt das Display in eine andere Ansicht, die mit Hilfe der Profirennfahrer von Toyota Gazoo Racing entwickelt wurde. Neben der Motordrehzahl in einem zentralen Balken werden auch der eingelegte Gang, die Geschwindigkeit sowie die Öl- und Kühlwassertemperatur angezeigt. Das Display informiert den Fahrer jederzeit über den aktuellen Fahrzeugstatus und unterstützt ihn beim Schalten.

Über Toyota Gazoo Racing

Mit der Entwicklung der Gazoo Racing Serienmodelle – dem zweisitzigen Coupé GR Supra, (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,5 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 170 g/km) dem vom Rallyesport inspirierten GR Yaris (Kraftstoffverbrauch kombiniert nach WLTP 8,2 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert nach WLTP 186 g/km) und dem neuen GR 86 [Kraftstoffverbrauch GR 86 (vorläufig) kombiniert nach WLTP 10,7-9,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert nach WLTP 246-216 g/km. Die finalen Verbrauchs- und CO₂-Emissionsangaben zum neuen Toyota GR 86 werden zum voraussichtlichen Verkaufsstart April 2022 erwartet.] – nutzt Toyota die Erfahrungen und das Know-how aus dem Motorsport, um immer bessere Autos für die Straße zu bauen und seinen Kunden die Möglichkeit zu geben, die reine Freude am Fahren zu genießen.

Der Erfolg von Toyota Gazoo Racing im weltweiten Wettbewerb bietet eine starke Plattform, um Fans weltweit für Toyota zu begeistern und neue Technologien und Techniken zu entwickeln, die sich vom Renn- und Rallyesport auf den Alltag übertragen lassen.

Toyota Gazoo Racing hat seit dem Einstieg in die FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) im Jahr 2012 vier Fahrer- und Herstellertitel gewonnen und bis 2021 vier aufeinanderfolgende Siege bei den 24 Stunden von Le Mans erzielt. Mit dem Toyota Gazoo Racing World Rally Team ist Toyota 2017 in die Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) zurückgekehrt und hat seither mit dem Yaris WRC zwei Fahrer- und einen Herstellertitel errungen; auch der Fahrertitel in der WRC-Saison 2021 ist Toyota bereits sicher. Toyota Gazoo Racing nimmt darüber hinaus regelmäßig an der Rallye Dakar teil, wo das in Südafrika ansässige Team 2019 mit einem Toyota Hilux den Sieg einfahren konnte.

Diese Meldung und weitere Informationen rund um Toyota finden Sie auch unter:

www.toyota-media.de

Ihr Ansprechpartner bei redaktionellen Rückfragen:

Thomas Heidbrink, Tel. (02234) 102-2238, Fax (02234) 102-992238

Thomas.Heidbrink@toyota.de