Comunicato stampa

Safenwil, 15 novembre 2021

TOYOTA PRESENTA LA NUOVA GR86

- Terzo modello Toyota GR, sviluppato con le conoscenze tecniche specialistiche di TOYOTA GAZOO Racing
- Progettato per il puro piacere di guida, un'«auto analogica per l'era digitale»
- Ulteriore sviluppo delle caratteristiche che hanno contraddistinto l'apprezzata GT86 Coupé, con classico concetto motore anteriore/trazione posteriore
- Nuovo motore boxer da 2.4 litri con un netto aumento di potenza e coppia
- Unità di trasmissione progettata per un'accelerazione uniformemente potente fino ad alti giri
- Focus su una maggiore rigidità della carrozzeria, peso inferiore e baricentro più basso per un comportamento su strada ancora più agile e reattivo
- Design con accenni alla tradizione delle auto sportive Toyota, combinato con caratteristiche aerodinamiche da corsa
- Debutto europeo il 2 dicembre 2021

Toyota AG
Schürmattstrasse, 5745 Safenwil, T +41 62 788 86 31, info@toyota.ch, www.toyota.ch

INTRODUZIONE

La nuova GR86 è il terzo modello interamente Toyota GR e completa il formidabile trio di auto sportive purosangue a fianco di GR Supra e GR Yaris. Analogamente alle sue compagne, beneficia direttamente dell'impegno di Toyota ai massimi livelli del motorismo agonistico internazionale con il team TOYOTA GAZOO Racing, vincitore di vari campionati.

Il nuovo coupé fornisce anche un nuovo accesso alla gamma GR: spalanca le porte del piacere della guidabilità sportiva e della capacità prestazionale a una cerchia più ampia di persone interessate. Evoluzione dell'attuale GT86, simbolo del rinnovato impegno di Toyota nella tecnologia delle auto sportive, porta avanti il concetto classico della configurazione con motore anteriore e trazione posteriore. Anche il nuovo motore è un boxer a quattro cilindri ad alto regime di rotazione, ma con cilindrata più grande e quindi potenza e coppia notevolmente maggiori. Gli adeguamenti tecnici del motore e della trasmissione permettono di percepire il maggiore potenziale come un'accelerazione uniforme e potente lungo l'intera gamma di regime.

In fase di sviluppo del resto del veicolo, ci si è concentrati sull'ulteriore riduzione del peso e sul baricentro più basso allo scopo di affinare ulteriormente la maneggevolezza e la reattività del veicolo. L'impiego accresciuto di alluminio e di altri materiali leggeri ma ad alta resistenza nonché i rinforzi del telaio nei punti chiave garantiscono una maggiore rigidità torsionale. La sospensione è stata modificata in dettaglio per ottimizzare la guidabilità, mentre l'aerodinamica è stata perfezionata con nuove caratteristiche grazie al supporto degli specialisti delle corse.

Dopo l'assaggio in anteprima già nel mese di aprile 2021, la nuova GR86 sarà lanciata sul mercato in Europa a primavera 2022. La prima europea ufficiale si terrà il 2 dicembre 2021.

L'auto per divertirsi – «Waku Doki car»

La nuova GR86 si presenta come l'«auto analogica per l'era digitale», creata da appassionati per gli appassionati, incentrata sul puro divertimento al volante, che in giapponese si esprime con il concetto «waku doki».

Tuttavia la nuova GR86 non è un'auto sportiva riservata a puristi ed esperti del volante: le sue qualità possono essere assaporate sia nell'uso quotidiano su strada sia, ovviamente, in pista.

Come nuovo «biglietto d'ingresso» alla gamma GR, porta avanti le qualità che hanno permesso alla GT86 di acquisire nuovi fan e risvegliare l'entusiasmo per Toyota attraverso il suo impiego nelle gare amatoriali e come fonte d'ispirazione per gli amanti del tuning e gli specialisti di parti. Chi desidera personalizzare la propria auto, trova per il nuovo modello una scelta di accessori TGR autentici.

Yasunori Suezawa, ingegnere capo della GR86, riassume: «La GR86 farà scoprire il mondo GR, permettendo a sempre più persone di viverlo con pura gioia.»

PROPULSIONE E PRESTAZIONI

Motore boxer da 2.4 litri

Analogamente alla GT86, il motore boxer con i cilindri orizzontali contrapposti è l'elemento centrale della nuova GR86 e un fattore decisivo per il suo baricentro basso. Il 4 cilindri DOHC a 16 valvole impiega lo stesso monoblocco di prima, tuttavia la cilindrata è aumentata da 1998 a 2387 cm^3 con l'allargamento dell'alesaggio dei cilindri da 86 a 94 mm.

Con la stessa compressione elevata di 12.5:1, il motore eroga una potenza accresciuta del 17%: da 200 CV/147 kW a 234 CV/172 kW a 7000 r/min. Di conseguenza l'accelerazione da 0 a 100 km/h della GR86 è più veloce di oltre un secondo, ossia 6,3 s con cambio manuale e 6,9 s con automatico. Raggiunge la velocità massima di 226 km/h con cambio manuale e 216 km/h con automatico.

Anche la coppia è aumentata ed è ora di max 250 Nm a regime molto più basso di 3700 r/min rispetto ai 205 Nm a 6600 r/min dell'attuale GT86. Ciò si traduce in un'accelerazione notevolmente più potente soprattutto in uscita dalle curve, conservando invariata la facilità a salire di giri fino al regime massimo. La coppia è identica con cambio manuale e automatico.

Il peso del motore è stato ridotto e adattato alla potenza aumentata con modifiche di dettaglio come camicie dei cilindri più sottili, condotto fluido refrigerante ottimizzato e una copertura del bilanciere in resina sintetica anziché in alluminio che riduce inoltre le vibrazioni. Le bielle sono state rafforzate e i cuscinetti di biella e le camere di combustione ottimizzati.

Il sistema d'iniezione D-4S con iniezione diretta e iniezione nel collettore d'aspirazione, è stato rimesso a punto per rispondere ancora più velocemente alla pressione sull'acceleratore. L'iniezione diretta esercita un effetto di raffreddamento nei cilindri supportando l'uso dell'alta compressione, mentre l'iniezione nel collettore di aspirazione lavora a carichi leggeri e medi del motore massimizzando l'efficienza.

La «respirazione» del motore è stata anch'essa migliorata modificando la lunghezza e il diametro del tratto di aspirazione. Questo contribuisce a una curva di coppia più uniforme. Il flusso dell'aria di aspirazione è stato ottimizzato da prese d'aria modificate. La pompa del carburante ridisegnata assicura un flusso costante in curva, mentre una pompa dell'acqua più piccola ma più veloce apporta vantaggi agli alti regimi. Le novità includono un radiatore dell'olio raffreddato ad acqua e una struttura del radiatore più massiccia con condotti d'aria per ricevere più aria di raffreddamento.

Vale la pena menzionare la nuova marmitta principale da 5,6 litri dell'impianto di scarico, che emette un suono pieno e sibilante quando si accelera, amplificato dal controllo attivo del suono che incanala il sound del motore nell'abitacolo. D'altro canto, per contrastare rumori e vibrazioni indesiderati, la GR86 adotta nuovi supporti motore in alluminio riempiti di liquido e una struttura modificata e più rigida della coppa dell'olio con una nuova forma a nervatura a croce.

Trasmissione

Il cambio manuale e il cambio automatico a sei rapporti sono stati modificati e adattati alla maggiore potenza del motore della GR86 e contribuiscono all'elevato fattore divertimento dell'auto.

Il cambio manuale adotta un nuovo sincronizzatore in carbonio che facilita la scalata alla quarta marcia. Il nuovo olio del cambio a bassa viscosità e nuovi cuscinetti assicurano la facilità dei passaggi di marcia anche con la maggiore potenza del motore. Allo scopo di sfruttare l'intero potenziale dell'auto, è possibile selezionare la modalità Track oppure disattivare il controllo della stabilità. La corsa del cambio è stata ulteriormente accorciata e il pomello del cambio si adatta perfettamente alla mano.

Il cambio automatico offre anche i comandi manuali sul volante. In modalità Sport, il cambio seleziona automaticamente le marce in base agli input di acceleratore e pedale del freno e al comportamento dinamico dell'auto. Allo scopo di poter trasmettere in modo uniforme la potenza più elevata del motore, sono stati montati dischi frizione aggiuntivi e un convertitore di coppia più performante.

TELAIO, CARROZZERIA E GUIDABILITÀ

Struttura leggera e altamente rigida

Un punto forte fondamentale della GT86 era l'eccezionale guidabilità e, con la GR86, Toyota puntava a creare nuovamente un veicolo sorprendente che seguisse con estrema precisione le intenzioni del conducente.

Telaio e carrozzeria sono stati rielaborati affinché la maggiore potenza del motore si riflettesse nella guidabilità e nelle reazioni dell'auto. L'impiego di materiali più leggeri ma più rigidi conferisce una rigidità supplementare con peso inferiore, mentre la struttura della carrozzeria è stata rinforzata nei punti chiave.

Nella parte anteriore sono state aggiunte delle traverse diagonali tra gli attacchi delle sospensioni/del telaio, migliorando il trasferimento dei carichi dalle ruote anteriori e riducendo l'inclinazione laterale. Inoltre sono state realizzate connessioni ad alta resistenza tra il telaio e i fissaggi delle sospensioni nonché un cofano motore con un telaio interno diagonale anziché la precedente struttura a nido d'ape. L'insieme di queste misure ha aumentato la rigidità laterale della parte anteriore del 60%.

Nella parte posteriore, una struttura ad anello intero collega la carrozzeria con il telaio e, analogamente all'anteriore, nuovi fissaggi tra il telaio e i fissaggi delle sospensioni migliorano la guidabilità nelle curve con valori G elevati. La parete posteriore è collegata direttamente alla piattaforma creando una struttura telaio/carrozzeria chiusa. La rigidità torsionale complessiva è stata aumentata del 50%.

L'attenzione al peso ridotto e al baricentro basso si riflette nell'uso di materiali resistenti e leggeri nei punti chiave. Questi includono acciai alto resistenziali e stampati a caldo e alluminio, fattori importanti per ridurre i movimenti attorno agli assi longitudinale e trasversale. Incollaggi strutturali in tutta la sottostruttura contribuiscono alla rigidità del telaio.

I parafanghi anteriori, il tetto e il cofano motore sono realizzati in alluminio, mentre modifiche ai sedili, al sistema di scarico e all'albero cardanico fanno risparmiare ulteriore peso. Il tutto contribuisce alla ripartizione del peso tra anteriore e posteriore quasi perfetta di 53:47 e rende la GR86 una della auto sportive a quattro posti più leggere e con il baricentro più basso. In effetti la GR86 è leggera praticamente quanto la GT86, nonostante caratteristiche di sicurezza aggiuntive.

Sospensioni

La GR86 ripropone l'architettura delle sospensioni della GT86 – MacPherson all'anteriore e posteriore a quadrilatero trasversale, con messa a punto di precisione per una guidabilità ancor più agile e stabile. Il differenziale Torsen a slittamento limitato contribuisce a una trazione sicura in curva.

Le caratteristiche di ammortizzatori e molle sono state in generale ottimizzate per dare all'auto una guidabilità estremamente sicura e prevedibile. All'anteriore sono stati aggiunti bracci ai punti superiori della sospensione e un braccio di supporto del motore in allumino, inoltre l'alloggiamento della scatola dello sterzo è stato reso più rigido.

In linea con la coppia elevata del motore da 2.4 litri, la sospensione posteriore è stata rafforzata e per un effetto ottimale la barra stabilizzatrice è ora direttamente collegata con il telaio ausiliario.

Sterzo

Il nuovo servosterzo elettrico funziona con un rapporto di riduzione di 13.5:1 e richiede solo 2,5 giri da battuta a battuta del volante a tre razze, facilitando di conseguenza le manovre. Un nuovo servomotore sul piantone dello sterzo riduce il peso e risparmia spazio. La scatola dello sterzo ha un alloggiamento più rigido (si veda sopra) con boccole in gomma dura e una rondella modificata.

Freni

Sia all'anteriore sia al posteriore monta dischi ventilati di diametro di 294 e 290 mm. ABS, assistenza alla frenata, controllo della trazione, controllo della stabilità e assistenza alla partenza in salita sono inclusi di serie, mentre la funzione di segnalazione frenata d'emergenza avvisa i conducenti che seguono in caso di improvvisa frenata a fondo.

DESIGN

Esterno e aerodinamica

Il design esterno della GR86 riprende il look teso, chinato in avanti e pronto a scattare della GT86 e lascia intuire la classica configurazione con motore anteriore e trazione posteriore. Include inoltre riferimenti ai famosi modelli sportivi Toyota come la 2000GT e la AE86 Corolla.

Le dimensioni sono simili alla GT86; la linea del tetto con 1310 mm di altezza è più bassa di 10 mm e il passo è stato allungato di 5 mm a 2575 mm. Il baricentro più basso è un elemento fondamentale per la maneggevolezza e la sensazione di guida, supportato dal punto fianchi del conducente più basso di 5 mm.

I nuovi fari LED sono allineati internamente a forma di L come nella GR Supra, mentre la nuova griglia della calandra sfoggia maglie con motivo a G, esclusivo dei modelli GR. Il paraurti anteriore indossa una grembialatura funzionale sportiva che contribuisce alla bassa resistenza aerodinamica.

I possenti parafanghi anteriori e le grandi minigonne laterali formano un'unità aerodinamica che caratterizza l'immagine laterale. La linea del pianale che inizialmente corre orizzontale, si innalza oltre i parafanghi posteriori fino alla linea della portiera e sottolinea una sorprendente concentrazione visiva della forma, dalla parte anteriore a quella posteriore. La forma conica della parte posteriore dell'abitacolo, sopra i possenti parafanghi posteriori, accentua la presenza larga e il baricentro basso dell'auto. I gruppi ottici posteriori mostrano un design chiaramente tridimensionale e si collegano con una striscia che attraversa tutta la larghezza.

Una serie di misure aerodinamiche, sviluppate con il know-how acquisito nelle corse di TOYOTA GAZOO Racing, come la grembialatura anteriore e le prese d'aria completamente funzionali, sono del tutto nuove. Posizionate dietro ai passaruota anteriori, regolano il flusso d'aria e riducono le turbolenze attorno agli pneumatici. I nuovi alloggiamenti neri dei retrovisori sono di forma aerodinamica, le alette aerodinamiche sui passaruota posteriori e in basso sul paraurti posteriore deviano una parte del flusso d'aria lontano dall'auto migliorando la stabilità. La versione d'equipaggiamento top include inoltre uno spoiler sul bordo inferiore del portellone.

In base alla versione del modello, la GR86 viaggia su cerchi in alluminio di 17 pollici a dieci razze con pneumatici Michelin Primary HP o su grandi cerchi in alluminio neri da 18 pollici con pneumatici Michelin Pilot Sport 4.

Toyota AG
Schürmattstrasse, 5745 Safenwil, T +41 62 788 86 31, info@toyota.ch, www.toyota.ch

Interni – abitacolo e bagagliaio

L'obiettivo del design dell'abitacolo per la GR86 mirava a sfruttare al meglio tutti i sistemi del veicolo ed è stato realizzato con una plancia degli strumenti disposta orizzontalmente, con un ampio campo visivo che permette di concentrarsi completamente sulla guida. Il design risulta nel complesso molto armonioso.

Attorno al sedile di guida, tutti i comandi sono disposti in modo da essere individuati intuitivamente e utilizzati in modo ottimale. Ciò include anche un pannello di controllo per il climatizzatore nella console centrale con grandi indicatori illuminati a LED e pulsanti a bilanciere. Le maniglie delle portiere sono situate apticamente nei braccioli delle portiere e nel bracciolo centrale sono integrati i portabibite, due prese USB e una presa AUX.

I sedili sportivi anteriori risagomati hanno le fasce laterali regolabili separatamente per consentire un buon supporto laterale e un design sottile del sedile. L'accesso ai sedili posteriori è agevolato dalle maniglie per ripiegare in avanti gli schienali dei sedili anteriori.

La centralità del conducente è sottolineata dai colori dell'abitacolo: nero con elementi argentati oppure nero con dettagli dei rivestimenti, impunture, moquette e inserti nelle portiere rossi.

Apposite maniglie consentono di ribaltare i sedili posteriori dall'interno oppure dal bagagliaio mediante il dispositivo di sgancio. Ribaltando gli schienali si possono caricare quattro ruote; ideale quando ci si sposta con la GR86 per andare a fare qualche giro in pista.

MULTIMEDIA E INFORMAZIONE

Lo speciale status di auto sportiva della GR86 si rivela già all'avvio: il logo GR appare sullo schermo tattile da 8 pollici e sul display multinformazione da 7 pollici.

Il sistema multimediale è dotato di un'elevata capacità di calcolo della CPU con conseguente reazione rapida. Ricezione radio DAB, Bluetooth e integrazione smartphone con Apple CarPlay o Android Auto sono di serie. Le prese USB e una presa AUX servono per collegare e ricaricare i dispositivi. Equipaggiata con un nuovo modulo di comunicazione dati, la GR86 offre la funzione eCall in caso di incidente o di emergenza.

La strumentazione combinata integra il display multinformazione, il tachimetro e il contagiri. Le indicazioni possono essere selezionate, azzerate e fatte scorrere con i tasti sul volante. In modalità Sport singole luci si illuminano in rosso.

Commutando sulla modalità Track, compare un display aggiuntivo, realizzato con l'aiuto dei piloti professionisti di TOYOTA GAZOO Racing, che visualizza una barra con indicazione dei giri, della marcia inserita, della velocità e della temperatura di olio e fluido refrigerante. Il pilota è quindi in grado di individuare in qualsiasi momento lo stato del veicolo e selezionare i punti di cambio marcia ottimali.

TOYOTA GAZOO Racing

Con lo sviluppo della gamma GR – coupé 2 posti GR Supra, GR Yaris derivata dal rally e ora la GR86 – Toyota vuole sfruttare le esperienze e il know-how acquisiti nelle gare per costruire auto sempre migliori per la strada e far sentire ai proprietari il puro piacere di guida.

Il successo di TOYOTA GAZOO Racing nelle gare agonistiche a livello mondiale, costituisce una base solida per suscitare l'entusiasmo per Toyota negli appassionati in tutto il mondo. Al tempo stesso si possono sviluppare nuove tecnologie e costruzioni che confluiscono dalla pista alla produzione in serie.

Dal suo ingresso nel campionato endurance FIA nel 2012, TOYOTA GAZOO Racing ha vinto quattro titoli piloti e costruttori, comprese quattro vittorie consecutive alla 24 ore di Le Mans fino al 2021. Nel 2017, il team rally di TOYOTA GAZOO Racing ha riportato Toyota nel campionato del mondo rally e da allora ha vinto con la Yaris WRC due titoli piloti e un titolo costruttori. TOYOTA GAZOO Racing partecipa anche regolarmente al Rally Dakar. Nel 2019 il team del Sudafrica ha vinto il rally con un Hilux appositamente costruito.

Al momento di questa informazione, Toyota si è assicurata nuovamente il titolo piloti WRC.

A disposizione dei media: Björn Müller - Ufficio stampa
Telefono: +41 62 788 86 31
E-Mail: bjoern.mueller@toyota.ch

Maggiori informazioni su Toyota: toyota.ch
toyota-media.ch