Nuevo Toyota GR86

- **Tercer modelo GR global de Toyota, desarrollado a partir de los conocimientos técnicos de TOYOTA GAZOO Racing**
- **Diseñado pensando en el puro placer al volante, un coche analógico para la era digital**
- **Un nuevo paso en las cualidades que definieron al aclamado coupé GT86, conservando la configuración clásica de motor delantero/tracción trasera**
- **Nuevo motor bóxer de 2.4 litros atmosférico que incrementa considerablemente la potencia y el par**
- **Relaciones de transmisión ajustadas para ofrecer una aceleración suave y potente**
- **Rigidez de la carrocería, menor peso y centro de gravedad más bajo como prioridades, para conseguir un rendimiento y una respuesta más ágiles**
- **El diseño conserva guiños al extenso legado de deportivos de Toyota, con la adopción de características aerodinámicas derivadas del automovilismo de competición**
- **Un modelo exclusivo, cuyas ventas en Europa se limitarán a solo dos años**

El nuevo GR86 es el tercer modelo GR global de Toyota, que completa una "poderoso trío" de deportivos de pura raza, junto a GR Supra y GR Yaris. Como los otros dos, se beneficia directamente de la participación de Toyota en el automovilismo internacional de máximo nivel, donde Toyota ha logrado en los últimos años diferentes campeonatos de la mano de TOYOTA GAZOO Racing.

GR86 es el nuevo punto de acceso a la gama GR de Toyota, y permite disfrutar de un tacto de conducción y un rendimiento deportivos a un público más amplio. Tomando como base el GT86, el modelo que marcó la vuelta de Toyota a la fabricación de deportivos desde que llegó al mercado en 2012, el nuevo GR86 conserva la configuración clásica de motor delantero y tracción trasera. El motor sigue siendo una unidad bóxer de cuatro cilindros, pero con una mayor cilindrada, lo que aumenta notablemente la potencia y el par. Los ajustes técnicos del motor y la transmisión garantizan el aprovechamiento de ese mayor potencial con una aceleración suave y potente en todo el rango de revoluciones.

El desarrollo del chasis se ha centrado en reducir el peso y rebajar aún más el centro de gravedad, para garantizar un tacto de conducción y una respuesta aún más ágiles. Se usa de forma más generalizada aluminio y otros materiales ligeros pero resistentes, y se ha reforzado estratégicamente el bastidor para conseguir una mayor rigidez general. El sistema de suspensión también incorpora ajustes puntuales para optimizar el tacto de conducción, y los diseñadores han contado con la ayuda de sus compañeros del equipo de competición para desarrollar nuevas características aerodinámicas para la carrocería.

El modelo se venderá en Europa únicamente durante dos años, por lo que resulta una propuesta exclusiva para los clientes: estará disponible 'hasta que se acabe'.

MOTORIZACIÓN

- **El motor bóxer del GT86 evoluciona con una mayor cilindrada, de 2.4 litros, que le confiere más potencia, par y aceleración**
- **172 kW/234 CV a 7.000 rpm de potencia máxima, 250 Nm a 3.700 rpm de par máximo y aceleración de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos**
- **El motor atmosférico ofrece una gran suavidad al acelerar, desde el régimen más bajo al más alto**
- **La transmisión manual de seis velocidades ha sido revisada, para gozar de una aceleración más suave y potente en todo el rango de revoluciones**

MOTOR BÓXER DE 2.4 LITROS

Igual que en el GT86, el motor bóxer con cilindros horizontalmente opuestos es uno de los elementos definitorios del nuevo GR86, el corazón de su rendimiento y uno de los principales factores de su bajo centro de gravedad.

La estructura básica y los distintos componentes del motor se han optimizado, pero las dimensiones y el peso se mantienen. Se han dado pasos para asegurar que el mayor rendimiento no afecta negativamente a la durabilidad; del mismo modo, se ha gestionado concienzudamente el tratamiento térmico a raíz del mayor volumen de gases de escape.

La unidad atmosférica de cuatro cilindros DOHC y 16 válvulas emplea el mismo bloque de cilindros que antes, pero la cilindrada ha aumentado de 1.998 a 2.387 cc. Para conseguirlo, también se ha incrementado el diámetro interior de 86 a 94 mm.

Sin variar su alta relación de compresión, de 12.5:1, el motor desarrolla más potencia: la potencia máxima ha aumentado alrededor del 17%, de 147 kW/200 CV a 172 kW/234 CV a 7.000 rpm. Como consecuencia, la aceleración de 0 a 100 km/h ha disminuido más de un segundo, hasta los 6,3 segundos. La velocidad punta del GR86 es de 226 km/h.

El par máximo también se ha incrementado, y su entrega se ha ajustado para ofrecer el par máximo, de 250 Nm,a 3.700 rpm, en lugar de los 205 Nm a 6.600 rpm del GT86. El resultado es una aceleración más suave y potente hasta el régimen máximo del motor (7.500 rpm), para disfrutar al máximo, sobre todo, al acelerar a la salida de las curvas.

Se han introducido cambios para reducir el peso del motor y garantizar un rendimiento adecuado a la mayor potencia de la unidad. Es el caso de los revestimientos de los cilindros, más finos, la optimización de los componentes de las cámaras de refrigeración y el cambio del aluminio a un material de resina en la tapa de balancines, que también reduce las vibraciones.

El incremento del diámetro interior se ha diseñado de forma que la fiabilidad y el funcionamiento a alta velocidad no se vean afectados. El diámetro de las muñequillas del cigüeñal también se ha incrementado, las bielas son ahora más resistentes y se ha optimizado la forma de los casquillos de bielay la cámara de combustión.

La inyección de combustible D-4S, que es tanto directa como indirecta, se ha reajustado para conseguir una respuesta más rápida al pedal del acelerador. La inyección directa tiene un efecto refrigerante en los cilindros, que permite el uso de una relación de compresión elevada; la inyección indirecta, por su parte, se activa con cargas del motor ligeras o medias, lo que maximiza la eficiencia.

La ventilación del motor también ha mejorado gracias a los cambios del diámetro y la longitud del puerto del colector de admisión, lo que contribuye a una entrega más lineal del par —sin caídas del par a media velocidad— y una aceleración más elástica hasta velocidades elevadas. La entrada de aire se ha rediseñado para optimizar el flujo del aire, y se ha realizado con superficies curvas para suprimir los posibles sonidos parásitos.

Las válvulas de admisión tienen un mayor diámetro para dar cabida al mayor volumen de aire. Para contrarrestar el consiguiente aumento del peso, ahora las válvulas son de ejes huecos, y su forma también se ha optimizado. Se han adoptado muelles de nuevo diseño para las válvulas, con una longitud fija y tres niveles de inclinación para

suprimir los posibles cambios de régimen del motor a alta velocidad. El mayor diámetro del cuerpo del acelerador contribuye a que el motor desarrolle una potencia mayor, igual que las modificaciones del diseño del sistema de admisión, incluida una placa especial para evitar las turbulencias.

También aporta ventajas el nuevo diseño de la bomba de combustible, que garantiza un caudal constante en curva, y una bomba de agua de gran velocidad, más pequeña, diseñada para rendir a alta velocidad, con mejores niveles de caudal y fiabilidad. Se ha añadido asimismo un nuevo enfriador de aceite refrigerado por agua, que aun siendo más compacto ofrece un mayor rendimiento.

El funcionamiento del radiador ha mejorado sin que ello afecte al diseño deportivo del GR86. Es más grueso, para ofrecer un mejor rendimiento, y está inclinado 17 grados hacia delante, para poder caber bien en el espacio disponible. La potencia del motor eléctrico del radiador se ha incrementado de 120 a 200 W, y se han incorporado unas guías de aire, para aumentar la cantidad de aire que entra. El motor no tiene escobillas, lo que reduce el espacio necesario y hace posible un control en tres pasos (apagado/bajo/alto) más silencioso.

Para combatir el ruido y las vibraciones, el GR86 cuenta con un nuevo soporte de aluminio para el motor, mientras que se ha optimizado la amortiguación de los soportes rellenos de líquido, lo que redunda en un mayor confort para los ocupantes, incluso en recorridos largos. También se ha revisado la estructura del cárter de aceite, que ahora es más rígida, con una nueva forma de montantes cruzados y puntos de sujeción en los soportes del motor.

La exhaustiva revisión de los componentes del tren motor incluye el desplazamiento del alternador 10 mm más abajo, una modificación que aumenta la protección a los peatones en caso de impacto. El alternador incorpora una nueva polea, que reduce la carga sobre el sistema de la correa de transmisión, lo que mejora la fiabilidad y los niveles de ruido y vibraciones, incluso con el mayor movimiento rotatorio del motor resultante del mayor volumen de escape. El voltaje generado por el alternador es supervisado y controlado de forma óptima por la ECU del vehículo, en función de las condiciones de la conducción.

SISTEMA DE ESCAPE

Además de cumplir todos los requisitos normativos en lo que a emisiones se refiere, el sistema de escape del GR86 se ha diseñado para aumentar la potencia y ofrecer unos niveles excelentes de ruido y vibraciones. La forma del colector y el diámetro se han revisado para hacer frente a los mayores niveles de cilindrada y potencia del motor, y

también ha mejorado la resistencia térmica de los fuelles al gestionar el gas de escape, más caliente.

El tubo central tiene una capacidad de 5,6 litros, y está insertado directamente en el silenciador principal, por lo puede ser más corto. El silenciador presenta una nueva estructura de una sola capa soldada con láser.

El sistema de escape genera un satisfactorio "rugido" al acelerar, aumentado por un Control Activo del Sonido —*Active Sound Control* (ASC)— que transmite el sonido del motor al habitáculo a través de un altavoz específico situado en el centro del cuadro de instrumentos.

TRANSMISIÓN

La transmisión manual de seis velocidades ha sido revisada en línea con los niveles superiores de potencia y par del motor, y por su importancia esencial para disfrutar al volante del nuevo GR86.

La transmisión manual, de marchas cortas, ha sido diseñada para gestionar la mayor potencia del vehículo y para permitir que el conductor disfrute controlándolo. La capacidad del embrague y la resistencia de las marchas también se han visto incrementadas, y el funcionamiento del embrague se ha calibrado de acuerdo con el mayor par del motor. El uso de un nuevo aceite de baja viscosidad y unos nuevos rodamientos garantiza un cambio de marchas suave a pesar de la mayor potencia del motor. Gracias a la incorporación de un sincronizador de carbono, el cambio a la cuarta marcha, de uso muy frecuente, resulta particularmente suave.

La palanca de cambios se ha rediseñado y presenta ahora unos movimientos breves y más precisos, y encaja como un guante en la mano del conductor. Además, el uso de aceite de baja viscosidad y cojinetes en el mecanismo reduce la fuerza necesaria para moverla alrededor del 30% a bajas temperaturas.

Para aprovechar plenamente el potencial de rendimiento del vehículo, el conductor puede cambiar al modo 'Track', o bien desactivar el Control de Estabilidad.

RUIDO Y VIBRACIONES

Para reducir los niveles de ruido y vibraciones en el habitáculo, se ha revisado el uso de materiales absorbentes y aislantes del sonido, con un mayor aislante en el túnel de transmisión y cambios de especificación en la cubierta inferior de la transmisión.

También se han montado aislantes en el capó y el cuadro de instrumentos, así como unas nuevas láminas aislantes en las alfombrillas junto al túnel central .

CHASIS Y CONDUCCIÓN

- **El chasis, ligero y muy rígido, ofrece un tacto de conducción preciso y una respuesta rápida y fiel a las intenciones del conductor**
- **Uso estratégico de nuevos materiales, resistentes y ligeros, en toda la estructura de la carrocería**
- **La tara apenas ha cambiado en comparación con el GT86**
- **Se ha buscado rebajar el centro de gravedad del coupé, reduciendo el peso y optimizando el equilibrio de peso entre delante y detrás**
- **La dirección, la suspensión y los frenos se han revisado para mejorar el rendimiento y la capacidad de gestionar la mayor potencia del motor**

CHASIS LIGERO Y MUY RÍGIDO

El magnífico tacto de conducción era una de las características del GT86, una cualidad que Toyota quería llevar a cotas superiores con el GR86, para ofrecer la emoción de un vehículo que se mueve exactamente como quiere el conductor.

Para asegurar que la mayor potencia del motor se traduce en unas buenas sensaciones al volante y una gran respuesta, el chasis y la carrocería se han renovado con el uso de materiales ligeros pero muy resistentes, para ofrecer una rigidez superior y al mismo tiempo reducir el peso, y la incorporación de refuerzos en zonas clave.

En la parte frontal, se han añadido unos travesaños en diagonal a las juntas entre la suspensión y el bastidor del vehículo, para mejorar la transmisión de la carga desde los neumáticos delanteros y reducir la flexión lateral.

Asimismo, se han montado unas sujeciones con tuercas más rígidas para conectar la pieza lateral delantera y el travesaño de la suspensión, y ayudar así a evitar la deformación localizada y contribuir a la estabilidad y el control globales del vehículo. El capó cuenta con un nuevo bastidor interno diagonal, en lugar del diseño anterior de panel de abeja. Con estas medidas, la rigidez lateral de la pieza se ha incrementado un 60%.

Detrás, una nueva estructura de anillo conecta el chasis superior e inferior y, igual que delante, unas nuevas sujeciones entre el bastidor y los soportes de la suspensión ofrecen un mejor tacto de conducción con las fuerzas centrífugas generadas en las curvas. Ahora que el panel interior está conectado a la plataforma, se ha creado una estructura de bastidor continuo. Con estas medidas, la rigidez global de la carrocería se ha incrementado un 50%.

La prioridad dada a reducir el peso y rebajar el centro de gravedad se refleja en el uso de materiales resistentes y ligeros en puntos clave; como consecuencia, el centro de gravedad es 1,6 mm más bajo y la distribución del peso se desplaza un 0,05% más hacia atrás. Entre estos materiales destacan aceros de alta resistencia estampados en caliente y aluminio, que ayudan a controlar el desplazamiento de la carrocería y el balanceo. El mayor uso de adhesivos estructurales en toda la parte inferior de la carrocería potencia la firmeza y la rigidez del bastidor del vehículo.

Ahora se utiliza aluminio en el panel del techo y las aletas delanteras, así como en el capó, y también ayudan a reducir el peso el diseño de los asientos delanteros, el silenciador y el eje propulsor. Todo ello es crucial para conferir al GR86 una distribución del peso entre delante y detrás de 53:47, y lo convierte en el deportivo de cuatro plazas más liviano del mercado, con el centro de gravedad más bajo.

De hecho, el GR86 pesa casi lo mismo que el GT86, a pesar de incorporar prestaciones adicionales de seguridad y protección en caso de colisión.

TRANSMISIÓN

El eje de transmisión se ha revisado para mejorar su durabilidad y fiabilidad, mientras que en los palieres son ahora más ligeros y resistentes para gestionar el mayor par desarrollado por el motor..

El diferencial de deslizamiento limitado Torsen trasero se basa en la unidad del GT86 y proporciona una excepcional tracción en curva. La caja cuenta además con aletas de disipación térmica para ayudar en la refrigeración, y la goma empleada para los soportes del diferencial se ha optimizado para mejorar la resistencia al calor, en línea con la mayor potencia del motor.

SUSPENSIÓN

El GR86 conserva el esquema de suspensión del GT86: MacPherson independiente delante y doble horquilla detrás, ajustados para alcanzar cotas superiores de respuesta y estabilidad.

Las características de los amortiguadores y los muelles se han optimizado para otorgar al vehículo un tacto de conducción firme y predecible. Delante, se ha añadido un muelle de rebote y un soporte de aluminio para el motor, y el soporte de la caja de cambios de la dirección es también más rígido.

Dado que el motor de 2.4 litros genera más par, la suspensión trasera se ha reforzado con la conexión directa de la barra estabilizadora al bastidor auxiliar, para conseguir una máxima estabilidad. El bastidor auxiliar es ahora más rígido, y la posición de conexión de la barra inferior se ha modificado. El resultado es una estructura más rígida, pero con un menor peso, que hace posible una conducción ligera, característica de un deportivo.

DIRECCIÓN

El nuevo sistema de dirección asistida electrónica —*Electric Power Steering* (EPS)— tiene una relación de 13,5:1, y basta con dos vueltas y media del volante para llegar de tope a tope, lo que mejora la maniobrabilidad. El volante, de tres radios, presenta un acabado en cuero texturizado e incorpora el emblema GR en el extremo inferior.

El volante lleva integrados los mandos para las funciones de uso más frecuente: los controles del sonido y el teléfono a la izquierda y los de los indicadores y el reconocimiento de voz a la derecha. La forma de los mandos propicia una sensación natural y una operación intuitiva

El sistema de dirección cuenta con un nuevo motor eléctrico integrado en la columna que reduce el peso y ocupa menos espacio, además de mejorar la respuesta y el tacto de conducción

FRENOS

El nuevo GR86 monta frenos de disco ventilados delante y detrás, de 294 y 290 mm de diámetro, respectivamente, y además se ha optimizado el material de las pastillas.

También lleva de serie ABS, Asistencia de Frenado —*Brake Assist* (BA)—, Control de Estabilidad —*Vehicle Stability Control* (VSC)— y Asistencia al Arranque en Pendiente —*Hill-start Assist Control* (HAC)—, así como un indicador de frenado de emergencia. Todas estas funciones se han perfeccionado para mejorar el rendimiento y la seguridad.

El VSC se puede ajustar en cinco modos distintos según las preferencias del

conductor o las condiciones de la conducción. Entre ellos, destaca un modo de conducción deportiva, sin asistencia de VSC y con el control de tracción desactivado.

<table>
<tr><th colspan="2">Modo</th><th>Botón VSC desactivado</th><th>Botón VSC TRACK</th><th>Función VSC</th><th>Función TRC</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Conducción normal</td><td>Desactivado</td><td rowspan="2">Desactivado (normal)</td><td rowspan="2">VSC NORMAL</td><td>Activado</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Arranque en superficies desiguales,
para liberar el vehículo si se encalla</td><td>Activado</td><td>Desactivado (1)</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Conducción deportiva (con asistencia de VSC)</td><td>Activado</td><td rowspan="2">Activado (TRACK)</td><td rowspan="2">VSC TRACK</td><td>Activado</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Arranque / aceleración
en conducción deportiva</td><td>Activado</td><td>Desactivado (1)</td></tr>
<tr><td>5</td><td>Conducción deportiva
(sin asistencia de VSC,
función TRC desactivada)</td><td>Pulsación larga
Desactivado</td><td>---</td><td>Desactivado</td><td>Desactivado</td></tr>
</table>

(1) La función TRC se active automáticamente si el vehículo supera los 50 km/h

DISEÑO

- **El concepto de diseño 'belleza funcional' se combina con la funcionalidad de un coche de carreras con un atractivo estilo de carretera**
- **Evolución del diseño del GT86, que expresa las proporciones clásicas de motor delantero/tracción trasera de los deportivos**
- **Características aerodinámicas inspiradas en la experiencia automovilística de TOYOTA GAZOO Racing**
- **El diseño interior centra la atención del conductor en la carretera**
- **Compartimento de carga flexible, suficiente para llevar un juego de neumáticos de circuito con los asientos traseros abatidos**

EXTERIOR Y AERODINÁMICA

El concepto de diseño del GR86 es la 'belleza funcional', una combinación de funcionalidad, que puede marcar la diferencia entre ganar o perder en el circuito, y una imagen estilosa que expresa una respuesta muy ágil y resulta muy atractiva para los clientes.

El diseño exterior del GR86 es una evolución del aplomo y la cercanía al suelo del GT86, reflejo de su configuración clásica de motor delantero y tracción trasera. Los

voladizos cortos potencian la imagen de agilidad, junto con una presencia más amplia y baja, mientras que las aletas delanteras y traseras y el habitáculo destacan por separado, y transmiten el dinamismo de un auténtico deportivo. Los detalles de diseño recuerdan a algunos de los grandes deportivos de la historia de Toyota, como el 2000GT y el AE86 Corolla.

Las dimensiones globales se acercan a las del GT86, si bien cabe destacar que la altura se ha reducido 10 mm, hasta los 1.310 mm, y que se ha incrementado 5 mm la distancia entre ejes (2.575 mm). La rebaja del centro de gravedad (1,6 mm) influye de forma fundamental en el tacto de conducción del vehículo y la experiencia al volante, unida a una cintura del conductor 5 mm más baja.

Los nuevos faros frontales LED, en forma de parábola, presentan una disposición interna en forma de L similar a la del GR Supra, mientras que la parrilla luce un patrón de malla con la 'G' como motivo exclusivo del GR. El paragolpes delantero presenta una nueva moldura texturizada que resulta funcional a la vez que deportiva, ya que ayuda a reducir la resistencia aerodinámica; además, cuenta con unos profundos conductos para el aire en los laterales que contribuyen a la maniobrabilidad. Conjuntamente, la parrilla baja y los conductos frontales forman la característica del diseño de los modelos GR de Toyota.

A los lados, las poderosas aletas delanteras y las grandes molduras forman los faldones laterales, mientras que el chasis inferior del vehículo, alineado horizontalmente, a través de la parte superior de las aletas y las puertas, proyecta una rotunda inclinación hacia delante. Las aletas posteriores presentan el mismo aspecto enérgico, mientras que el estrechamiento de la parte posterior del habitáculo enfatiza la amplitud del vehículo y su bajo centro de gravedad.

Los grupos ópticos posteriores tienen una poderosa forma tridimensional y se fusionan con un embellecedor de extremo a extremo del vehículo; la matrícula se ha trasladado bajo el paragolpes, otro detalle en la búsqueda de un centro de gravedad más bajo. Los pasos de las ruedas traseras están más pegados a la carrocería, lo que subraya la rotunda presencia del vehículo.

Se ha introducido una serie de mejoras aerodinámicas, como un faldón delantero y unas rejillas de ventilación plenamente funcionales, creadas a partir de la experiencia automovilística de TOYOTA GAZOO Racing. Estas rejillas se encuentran tras los pasos de las ruedas delanteras, para gestionar el flujo de aire y reducir las turbulencias en torno a los neumáticos, lo que mejora la estabilidad de la dirección.

El diseño de la estructura del paragolpes delantero busca conseguir una refrigeración

lo más eficiente posible, y la superficie de la apertura de la parrilla frontal se ha optimizado, con la incorporación de deflectores de viento a los lados. La parte inferior del paragolpes delantero se ha inclinado 45 grados, y el diseño incorpora un labio para optimizar la estabilidad.

Los nuevos retrovisores exteriores, con un acabado en negro, presentan un diseño levemente curvado, como también los soportes que los unen al vehículo, para evitar que bloqueen el aire que fluye por los lados del vehículo. Las molduras de los paneles basculantes presentan una forma de aleta para optimizar el flujo de aire por los laterales del vehículo, en línea ascendente hacia la parte posterior, para que minimizar las turbulencias cuando el aire llega a las ruedas traseras.

Las aletas añadidas a los pasos de las ruedas traseras y las aletas aerodinámicas de la parte inferior del paragolpes posterior ayudan a controlar el aire que pasa alrededor de la carrocería del vehículo, lo que mejora la estabilidad.

LLANTAS Y NEUMÁTICOS

El GR86 monta unas llantas de aleación mecanizadas/negras de 10 radios y 17 pulgadas con neumáticos Michelin Primacy HP. El sistema de aviso de presión de los neumáticos proporciona lecturas de la presión de cada una de las ruedas en la pantalla multiinformación, y se puede calibrar para dos juegos de neumáticos diferentes.

COLORES EXTERIORES

Las opciones de color exterior del GR86 incluyen tres acabados específicos inspirados en los famosos blanco, rojo y negro de TOYOTA GAZOO Racing: blanco, negro y un nuevo color rojo, con una intensa saturación que se consigue gracias a la aplicación de una nueva técnica de tres capas.

HABITÁCULO Y MALETERO

El objetivo del diseño interior del GR86 era conseguir la mejor disposición posible en términos de usabilidad y control de los sistemas del vehículo. Así, el cuadro de instrumentos presenta una marcada horizontalidad que ofrece al conductor un amplio campo de visión y le ayuda a concentrarse en la conducción. El conjunto del diseño transmite una sensación de armonía.

Alrededor del conductor, los controles de las distintas funciones han sido diseñados y ubicados para poder reconocerlos y utilizarlos de forma intuitiva. Es el caso del panel

del climatizador en la consola central, con unas grandes esferas iluminadas con LED y botones que recuerdan a teclas de piano, y de los reposabrazos de las puertas, con tiradores integrados.

También se ha mejorado la funcionalidad del reposabrazos central con la incorporación de unos posavasos, dos puertos USB y una conexión AUX. El posavasos cuenta con una nueva tapa partida en dos que se puede utilizar como reposabrazos cuando está cerrada. La pantalla multimedia de ocho pulgadas está inclinada para que resulte más fácil de ver desde el asiento del conductor.

Los asientos delanteros, con una nueva forma, incorporan unos refuerzos acolchados que son independientes entre ellos, y combinan un diseño elegante con una buena sujeción del cuerpo. Una palanca en la parte superior del asiento delantero permite abatirlo para acceder fácilmente a la fila trasera. El nuevo bastidor del asiento pesa 3 kg menos que el del GT86, lo que contribuye considerablemente al intento de reducir el peso en el vehículo.

En la parte izquierda de la pantalla figuran los datos e información del equipo de sonido y de presión de los neumáticos, así como los ajustes de las funciones de asistencia al conductor.

La tapicería de tela con el motive “G” grabado; ofrece una buena sujeción del cuerpo.

Otro ligero cambio en el habitáculo es la nueva forma de las rejillas de ventilación, para controlar mejor la dirección y la distribución del aire. Otros toques prácticos son el tamaño un 25% superior de la guantera y la incorporación de un portabotellas en el panel de la puerta. También se han instalado unas lámparas delanteras para la lectura de mapas y unas luces de cortesía en el extremo inferior de las puertas.

Los dos asientos traseros se pueden abatir mediante unas palancas desde el habitáculo, o bien una correa desde el maletero. Abatidos, dejan espacio suficiente para llevar cuatro ruedas, ideal para quienes van al circuito con su GR86.

La puerta del maletero ha sido diseñada para abrirse hasta una mayor altur, y cerrarse fácilmente y a velocidad constante, para poder cargar y descargar sin problemas. La lámpara interior del maletero es ahora más luminosa y está más centrada, para facilitar las cosas por la noche.

MULTIMEDIA E INFORMACIÓN

- **Sistema multimedia más rápido y potente, con pantalla de ocho pulgadas**
- **Conexión con smartphones a través de Apple Carplay® y Android Auto®**
- **La pantalla del cuadro de instrumentos se adapta al modo de conducción seleccionado, e incluye lecturas de estilo de competición en el modo Track, para rodar por circuito**

El carácter especial de deportivo del GR86 se pone de manifiesto en detalles como el logotipo GR en las animaciones de arranque de la pantalla central de ocho pulgadas y la pantalla multiinformación de siete pulgadas del cuadro de instrumentos.

La unidad central del sistema multimedia tiene una mayor potencia , lo que da lugar a una respuesta más rápida. Entre las características de serie destacan la radio digital DAB, Bluetooth e integración con smartphones mediante Apple CarPlay® y Android Auto®. También dispone de puertos USB y una conexión AUX para conectar y recargar dispositivos. Equipado con un nuevo módulo de comunicación de datos, el GR86 ofrece función eCall, muy útil en caso de accidente o emergencia. La pantalla central también proporciona imágenes en tiempo real de la cámara de marcha atrás, con guías de dirección.

El cuadro de instrumentos del conductor incorpora una pantalla multiinformación a la izquierda de la esfera del tacómetro, con una lectura central. El contenido de la pantalla se puede seleccionar, restablecer y consultar mediante los mandos montados en el volante. En el modo 'Sport', los indicadores presentan unos detalles luminosos en rojo.

Cuando el conductor selecciona el modo 'Track', se visualiza una nueva pantalla, diseñada con la ayuda de los pilotos profesionales TOYOTA GAZOO Racing. En ella destaca una barra central que indica las revoluciones del motor, así como la marcha seleccionada, la velocidad y la temperatura del aceite y el agua, para que el conductor pueda hacerse una idea del estado del vehículo de un vistazo.

SEGURIDAD

- **Carrocería con estructura reforzada, para una mejor resistencia a los impactos**
- **Siete airbags de serie**
- **Disponible un pack de seguridad y asistencia al conductor de alto nivel**

SEGURIDAD PASIVA

La estructura de la carrocería del GR86 cuenta con elementos que absorben los impactos, para mitigar y canalizar las fuerzas en caso de colisión. En el frontal, se ha adoptado una estructura deformable frente al pilar delantero, y se han reforzado los componentes auxiliares — pilar delantero superior y panel basculante—, lo que da lugar a un mejor comportamiento en caso de colisión.

La protección contra impactos laterales comprende el uso de materiales de alta resistencia en todo el habitáculo: un bastidor y una barra de acero estampado en caliente en las puertas, y también una nueva estructura del bastidor interno, con conexiones reforzadas.

El habitáculo tiene repartidos además siete airbags de serie: airbags laterales delanteros y de cortina, además de un airbag de rodilla del conductor.

TOYOTA GAZOO RACING

El desarrollo por parte de Toyota de sus modelos GR en todo el mundo —GR Supra, GR Yaris y GR86— cumple su misión de aprovechar su experiencia y los conocimientos acumulados en el automovilismo para crear vehículos cada vez mejores para la carretera y para ofrecer a la gente la posibilidad de disfrutar al máximo al volante.

El éxito en competiciones internacionales de TOYOTA GAZOO Racing supone una sólida plataforma para despertar entusiasmo en torno a Toyota entre los aficionados de todo el mundo, y para desarrollar nuevas tecnologías y técnicas que puedan trasladarse del circuito y el rally al uso cotidiano de los automóviles.

TOYOTA GAZOO Racing ha conseguido una triple corona en las principales competiciones en que ha participado, como campeón vigente del título de constructores y pilotos del Campeonato Mundial de Resistencia —*World Endurance Championship* (WEC)—, campeón del título de constructores, pilotos y copilotos del Campeonato Mundial de Rallys —*World Rally Championship* (WRC)— y también campeón vigente del Rally Dakar.

TOYOTA GAZOO Racing ha ganado cuatro títulos de pilotos y constructores del WEC desde que llegara a la competición en 2012, y este año aspira a la quinta victoria consecutivas en las 24 Horas de Le Mans. El equipo TOYOTA GAZOO World Rally Team (WRT) volvió a Toyota al WRC en 2017 y desde entonces ha conseguido tres

títulos de pilotos y dos de constructores con el Yaris WRC. TOYOTA GAZOO Racing también compite periódicamente al máximo nivel en el Rally Dakar. El equipo, con sede en Sudáfrica, se alzó con la victoria en 2019 y en 2022 de la mano de sendos Hilux Dakar.