



Persbericht

## Toyota GR86: nieuw GR-model voor puur rijplezier

- Derde wereldwijde GR-model van Toyota, ontwikkeld met technische kennis van TOYOTA GAZOO Racing
- Een 'analoge auto voor het digitale tijdperk', ontworpen voor puur rijplezier
- Doorontwikkeling van de eigenschappen van de befaamde GT86 coupé, met behoud van de klassieke aandrijflijn met voorin geplaatste motor en achterwielaandrijving
- Nieuwe 2,4-liter boxermotor met natuurlijke aanzuiging levert 234 DIN-pk en 250 Nm bij 3700 tpm, goed voor een acceleratietijd van 0-100 km/h van 6,3 seconden
- Transmissies zijn afgesteld voor een soepele, krachtige acceleratie tot aan hoge toerentallen
- Nadruk op grotere carrosseriestijfheid, lager gewicht en lager zwaartepunt voor meer wendbaarheid en responsiviteit
- Verwijzingen naar Toyota's sportwagengeschiedenis zijn gehandhaafd in het ontwerp, dat ook aerodynamische kenmerken uit de autosport bevat
- Exclusief model – verkoop voor Europa beperkt tot slechts twee jaar

De nieuwe GR86 wordt gepresenteerd als 'een analoge auto voor het digitale tijdperk', die door en voor liefhebbers is ontworpen met de nadruk op puur rijplezier. De Japanse uitdrukking 'waku doki' duidt op die eigenschap. De nieuwe coupé is het nieuw instapmodel van Toyota's GR-serie en maakt sportieve rijeigenschappen en prestaties bereikbaar voor een groter publiek. De auto is een doorontwikkeling van de GT86, het model waarmee Toyota eerder zijn hernieuwde inzet voor sportwagentechniek aankondigde, en behoudt de klassieke configuratie met voorin geplaatste motor en achterwielaandrijving. De auto heeft nog steeds een hoogtoerige viercilinderboxermotor, maar de cilinderinhoud is vergroot om aanzienlijk meer vermogen en koppel te leveren. De chassisontwikkeling was erop gericht om het gewicht te verminderen en het zwaartepunt verder te verlagen.

De verkoop voor Europa wordt beperkt tot slechts twee jaar, waardoor dit een exclusief 'op-is-op'-aanbod is voor klanten.

## Persbericht

### AANDRIJFLIJN

- **2,4-liter boxermotor**

Net als bij de GT86 is de boxermotor een bepalend element van de nieuwe GR86. Deze ligt aan de basis van zijn prestaties en draagt in belangrijke mate bij aan zijn lage zwaartepunt. Elk onderdeel van de motor is geoptimaliseerd, maar de afmetingen en het gewicht zijn ongewijzigd gebleven. Er zijn maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de hogere prestaties geen negatieve invloed hebben op de duurzaamheid.

De 16-kleps DOHC-viercilindermotor met natuurlijke aanzuiging maakt gebruik van hetzelfde cilinderblok als eerst, maar de **inhoud is vergroot van 1998 tot 2387 cc**. Dit werd bereikt door de diameter van de boring te vergroten van 86 tot 94 mm.

Met behoud van dezelfde, hoge compressieverhouding van 12,5:1 levert de motor nu meer vermogen: het maximale vermogen is met zo'n 17% gestegen van 200 DIN-pk/147 kW tot **234 DIN-pk/172 kW bij 7000 tpm**. Als gevolg daarvan is de acceleratietijd van 0-100 km/h met meer dan een seconde verkort tot **6,3 seconden (6,9 seconden met automaat)**. De maximumsnelheid van de GR86 bedraagt **226 km/h met handgeschakelde versnellingsbak en 216 km/h met automaat**.

Het koppel is ook opgevoerd, met een zodanige afstelling dat het maximum van **250 Nm al bij 3700 tpm wordt afgegeven** – tegenover 205 Nm bij 6600 tpm in de GT86. Dit maakt ook bij hoge toerentallen (max. 7500 tpm) een vlotte, krachtige en stressvrije acceleratie mogelijk, wat voor aangename prestaties zorgt, vooral bij het uitkomen van een bocht. Het koppel is hetzelfde bij zowel de handgeschakelde als de automatische transmissie.

Er zijn gedetailleerde wijzigingen aangebracht om het gewicht van de motor te verminderen en te zorgen voor prestaties die passen bij het hogere vermogen van de motor. Daartoe behoren dunnere cilindervoeringen, optimalisering van de onderdelen van de koelmantel en harsmateriaal voor de tuimelaarafdekking in plaats van aluminium. De diameter van de krukassen is vergroot, de drijfstangen zijn sterker gemaakt en de vorm van het drijfstanglager en de verbrandingskamer zijn geoptimaliseerd.

De D-4S-brandstofinspuiting, die zowel met directe als met indirecte inspuiting werkt, is opnieuw afgesteld om sneller te reageren op de gaspedaalinput van de bestuurder. De directe inspuiting koelt de cilinders, wat het gebruik van een hoge compressieverhouding ondersteunt, terwijl de indirecte inspuiting onder lichte en middelzware motorbelasting werkt,

## Persbericht

waardoor de auto zeer zuinig rijdt.

De luchttoevoer van de motor is ook verbeterd dankzij wijzigingen in de diameter en lengte van het inlaatspruitstuk, wat bijdraagt aan een meer lineaire koppelafgifte (zonder afname van het koppel bij een gemiddeld toerental) en soepele acceleratie tot hoge snelheden. De luchtinlaat is opnieuw ontworpen om de luchtstroom te optimaliseren. De inlaatkleppen hebben een grotere diameter om het grotere luchtvolume te kunnen verwerken, holle assen en de vorm ervan is geoptimaliseerd. De grotere diameter van het gasklephuis draagt bij aan het hogere vermogen van de motor, net als de aanpassingen aan het luchtinlaatsysteem.

Verdere voordelen zijn een nieuw brandstofpompontwerp om een consistente stroming in bochten te garanderen en een kleinere, snelle waterpomp die is ontworpen voor prestaties bij hoge snelheden, met een betere stroomsnelheid en betrouwbaarheid. Er is een nieuwe watergekoelde oliekoeler met vijf niveaus toegevoegd – compacter, maar met betere prestaties. De prestaties van de radiator zijn verbeterd zonder afbreuk te doen aan het sportwagenontwerp van de GR86. Hij is dikker voor betere prestaties en 17 graden naar voren gekanteld.

Om lawaai en trillingen tegen te gaan, heeft de GR86 nieuwe aluminium motorsteunen en zijn de dempingskarakteristieken van de met vloeistof gevulde steunen geoptimaliseerd, wat bijdraagt tot het comfort van de passagiers, zelfs op lange ritten. Er is ook een herziene, stijvere oliecarterstructuur met een nieuwe kruisribvorm en motorsteunbevestigingspunten. De uitgebreide herbeoordeling van de aandrijfcomponenten heeft ervoor gezorgd dat de alternator 10 mm lager is geplaatst – een wijziging die de bescherming van voetgangers bij een botsing verbetert.

- **Handgeschakeld of automaat**

De **handgeschakelde zesversnellingsbak en zestraps automaat** in de GR86 zijn allebei herzien om rekening te houden met het hogere vermogen en koppel van de motor en om bij te dragen aan het essentiële rijplezier van de auto.

De handgeschakelde versnellingsbak met dicht bij elkaar liggende overbrengingsverhoudingen is ontworpen om het hogere vermogen van de auto aan te kunnen en de bediening ervan aangenamer te maken. De koppelingscapaciteit en de tandwielsterkte zijn vergroot en de bediening van de koppeling is gekalibreerd om de toename van het motorkoppel te kunnen opvangen. Dankzij een nieuwe olie met een lage viscositeit en nieuwe lagers blijft vlot schakelen mogelijk, ondanks het hogere motorvermogen. De

## Persbericht

versnellingspook is opnieuw ontworpen om een korte, precieze slag mogelijk te maken en goed in de hand van de bestuurder te passen. Om de prestatiemogelijkheden van de auto volledig te benutten, kan de bestuurder de Track-stand inschakelen of de Vehicle Stability Control uitschakelen.

De elektronisch geregelde, intelligente automatische transmissie is voorzien van schakelpeddels, zodat de bestuurder ook handmatig kan schakelen. De prestaties kunnen worden aangepast in vier verschillende rijmodi: Normal, Sport, Snow en Track. In de Sport-stand selecteert de transmissie automatisch de optimale versnelling volgens de wijze van remmen en gas geven door de bestuurder en het dynamische gedrag van de auto. Om het hogere vermogen van de motor soepel te kunnen benutten, zijn extra koppelingsschijven en een nieuwe koppelomvormer met hoge capaciteit geïntroduceerd.

- **Uitlaatsysteem**

Het uitlaatsysteem van de GR86 voldoet niet alleen aan alle emissievoorschriften, maar is ook ontworpen voor een hoger vermogen en uitstekende prestaties op het gebied van geluid en trillingen. De vorm van het spruitstuk en de diameter van de voorpijp zijn aangepast aan de grotere cilinderinhoud en het hogere vermogen van de motor. De middenpijp heeft een grotere inhoud van 5,6 liter en wordt rechtstreeks in de hoofddemper geschoven.

De uitlaat produceert een bevredigende "grom" bij het accelereren, die wordt aangevuld door een Active Sound Control (ASC)-systeem dat het geluid van de motor doorgeeft aan het interieur via een speciale luidspreker in het midden van het instrumentenpaneel. Het ASC-volume in de automaatversie van de GR86 wordt aangepast aan de gekozen rijmodus – hoger voor de Sport- dan voor de Snow- of de Normal-modus.

- **Geluid en trillingen**

Om het geluids- en trillingsniveau in het interieur te verminderen, is het gebruik van geluidsabsorberende en isolerende materialen herzien met een grotere isolator voor de transmissietunnel (op het handgeschakelde model) en wijzigingen in de specificatie van de onderklep van de transmissie. Er zijn eveneens isolatoren voor de motorkap en het instrumentenpaneel gebruikt, samen met nieuwe geluidsisolatieschermen in de vloermatten naast de middentunnel (handgeschakeld model).

## CHASSIS EN RIJGEDRAG

## Persbericht

- **Lichtgewicht, zeer stijve carrosserie**

Superieure rijeigenschappen waren een kenmerk van de GT86, een kwaliteit die Toyota met de GR86 naar een nog hoger niveau wilde tillen, om de sensatie te bieden van een auto die precies beweegt zoals de bestuurder dat wil. Om het extra motorvermogen te vertalen naar een aangenaam en responsief rijgedrag, zijn het chassis en de carrosserie aangepast met behulp van lichte maar zeer sterke materialen, die voor meer stijfheid, een lager gewicht en extra versterkingen op belangrijke punten zorgen.

Aan de voorzijde zijn diagonale dwarsbalken toegevoegd aan de verbindingen tussen de ophanging en het chassis van de auto, waardoor de overdracht van de belasting van de voorbanden wordt verbeterd en de zijdelingse doorbuiging wordt verminderd. De torsiebox is stijver gemaakt, waardoor de belasting efficiënter op de dorpel wordt overgebracht. De moeren zijn steviger bevestigd, wat bijdraagt tot de algemene stabiliteit en beheersbaarheid van de auto. De motorkap heeft een nieuw intern diagonaal frame, in plaats van het oude honingraatontwerp. Door deze maatregelen is de dwarsstijfheid aan de voorzijde van de carrosserie met 60% toegenomen.

Achteraan verbindt een nieuwe volledige ringstructuur het bovenste en onderste chassis en net zoals vooraan zorgen nieuwe bevestigingsmiddelen en ophangingsbevestigingen voor een betere wegligging in de bochten. Omdat het binnenpaneel nu met het platform is verbonden, is een doorlopende framestructuur tot stand gebracht. Door deze maatregelen is de **stijfheid van de gehele carrosserie met 50% toegenomen**.

De focus op gewichtsvermindering en verlaging van het zwaartepunt van de auto komt tot uiting in het gebruik van sterke en lichte materialen op belangrijke plaatsen; dit heeft geholpen **het zwaartepunt met 1,6 mm te verlagen** en 0,05% van de gewichtsverdeling naar de achterkant van de auto te verplaatsen. Hiertoe behoren diepgetrokken staal- en aluminiumsoorten met een hoge sterkte, die de rolneiging en knikbeweging onder controle houden.

Voor het dakpaneel, de voorspatborden en de motorkap wordt nu aluminium gebruikt, terwijl de nieuwe voorstoel, geluiddemper en aandrijfjas voor verdere gewichtsbesparingen zorgen. Deze zijn essentieel om een **bijna volmaakte gewichtsverdeling tussen voor- en achterzijde (53:47)** te bereiken en van de GR86 de lichtste vierzitssportwagen – met het laagste zwaartepunt – op de markt te maken. Ondanks de toevoeging van extra voorzieningen voor veiligheid en bescherming bij aanrijdingen weegt de GR86 bijna hetzelfde als de GT86.

## Persbericht

- **Aandrijving en ophanging**

De GR86 heeft hetzelfde ophangingsstelsel als de GT86, namelijk onafhankelijke MacPherson-veerpoten vóór en een double wishbone-configuratie achter, waarbij de prestaties zijn aangepast voor een nog responsiever en stabiel rijgedrag.

De dempingskracht van de schokdempers en de eigenschappen van de schroefveren zijn volledig geoptimaliseerd om de auto een stevig, voorspelbaar rijgedrag te geven. Aan de voorkant zijn een terugveringsveer en een aluminium motorsteun toegevoegd en is de bevestiging van de versnellingsbak stijver gemaakt.

De vooras is herzien om de duurzaamheid en betrouwbaarheid te verbeteren, terwijl voor de achterassen een lichte maar krachtige aandrijf-as is gebruikt om het hogere koppel van de motor te kunnen verwerken. Ook is een nieuwe aandrijf-as geïntroduceerd voor een sterke, duurzame en stille werking, maar met een lager gewicht. De koppeling met constante snelheid is ook stiller en lichter.

Het Torsen-sperddifferentieel achter is gebaseerd op dat van de GT86 en biedt betrouwbare tractie in de bochten. Er zijn warmteafvoervinnen aan de behuizing toegevoegd om de koeling te bevorderen en het rubber van de differentieelsteunen is geoptimaliseerd voor een betere warmteweerstand, in overeenstemming met het hogere motorvermogen.

Omdat de 2,4-liter motor meer koppel genereert, is de achterwielophanging versterkt door de stabilisatorstang rechtstreeks met het subframe te verbinden om maximale stabiliteit te bereiken. Het subframe zelf is stijver gemaakt en de verbindingspositie van de onderste veerpoot is gewijzigd. Het resultaat is een stijvere set-up, maar met minder gewicht om lichte rijeigenschappen die passen bij een sportwagen te ondersteunen.

- **Stuurinrichting en remsysteem**

De nieuwe elektronische stuurbevestiging (EPS) heeft een **verhouding van 13,5:1** en voor een volledige stuuruitslag hoeft de bestuurder het driespaaks stuur van de GR86 slechts 2,5 keer te draaien, waardoor hij eenvoudig kan manoeuvreren. De stuurinrichting heeft een **nieuwe, in de stuurkolom geïntegreerde motor** die het gewicht vermindert en minder ruimte inneemt, terwijl ook het reactievermogen en het "lichte" rijgedrag van de auto worden verbeterd.

Voor en achter zijn geventileerde remschijven gemonteerd, met een diameter van

## Persbericht

respectievelijk 294 en 290 mm, en het wrijvingsmateriaal van de remblokken is geoptimaliseerd. De op de vloer gemonteerde, hendelachtige parkeerrem past bij het prestatieprofiel van de auto.

Rembedieningssystemen – ABS, Brake Assist (BA), Traction Control (TRC), Vehicle Stability Control (VSC) en Hill-start Assist Control (HAC) – zijn standaard aanwezig, net als een noodstopsignaleringsstelsel. Deze zijn verfijnd om de prestaties en de veiligheid te verbeteren. De VSC kan in vijf verschillende standen worden ingesteld, afhankelijk van de voorkeur van de bestuurder of de rijomstandigheden. Deze omvatten een sportrijmodus zonder VSC-ondersteuning en met uitgeschakelde tractiecontrole.

## ONTWERP

- **Exterieur en aerodynamica**

Het designconcept voor de GR86 is “functionele schoonheid”, een combinatie van functionaliteit, die het verschil kan maken tussen winnen en verliezen op het circuit, en een stijlvolle look, die zeer responsieve prestaties en aantrekkingskracht op de klant uitdrukt.

Het exterieurdesign van de GR86 is een evolutie van de strakke, laaggebouwde look van de GT86 en geeft uitdrukking aan de klassieke set-up met frontmotor en achterwielaandrijving. Korte overhangen dragen bij tot de wendbare look, samen met een breed en laag postuur, terwijl de voor- en achterspatborden en het interieur afzonderlijk geaccentueerd zijn, wat het dynamische gevoel van een authentieke sportwagen geeft. Designdetails verwijzen naar enkele van Toyota’s beste sportwagens uit het verleden, zoals de 2000GT en AE86 Corolla.

De totale afmetingen zijn vergelijkbaar met die van de GT86, maar met name de **hoogte is met 10 mm verminderd** (tot 1310 mm), terwijl er **5 mm is toegevoegd aan de wielbasis** (2575 mm). De geslaagde verlaging van het zwaartepunt (met 1,6 mm) is essentieel voor het rijgedrag van de auto en de rijervaring, die versterkt wordt doordat het heuppunt van de bestuurder met 5 mm is verlaagd.

Vooraan hebben de **nieuwe led-koplampen** aan de binnenzijde een L-vormige opstelling, net als die op de GR Supra, terwijl de nieuwe grille een maaspatroon met G-motief heeft gekregen, dat exclusief is voor de GR-modellen. De voorbumper heeft een nieuw gestructureerd profiel dat zowel functioneel als sportief is en de luchtweerstand helpt te verminderen. Daarnaast is de bumper ook voorzien van diepe luchtkanalen aan elke kant, wat de wendbaarheid ten

## Persbericht

goede komt. De laaggeplaatste grille en de frontkanalen vormen samen de “functionele matrixgrille”, die een handelsmerk is van het design van Toyota’s GR-modellen.

De krachtige voorspatborden en grote dorpellijsten vormen van opzij gezien sideskirts, terwijl de horizontale lijn die door de bovenzijde van de spatborden en de portieren loopt, de auto van voor tot achter een krachtige houding geeft. De achterspatborden hebben net zo’n krachtige uitstraling, terwijl de taps toelopende achterzijruiten het **brede postuur en het lage zwaartepunt** van de auto benadrukken. De achterlichten hebben een sterk driedimensionaal ontwerp en gaan onmerkbaar over in een sierlijst die over de breedte van de auto loopt.

Er is een reeks **aerodynamische kenmerken** geïntroduceerd, waaronder een voorspoiler en volledig werkende luchtroosters, die op basis van de autosportkennis van TOYOTA GAZOO Racing zijn ontwikkeld. Deze bevinden zich achter de voorste wielkasten om de luchtstroom te regelen en turbulentie rond de banden te verminderen, wat de stuurstabiliteit verbetert. De structuur van de voorbumper is ontworpen voor een superieure koeling en het oppervlak van de grilleopening is geoptimaliseerd, met winddeflectoren aan elke kant. De vloer onder de onderste voorbumper is 45 graden gekanteld en ontworpen met een stroomlijnende flens om stabiele prestaties te bevorderen.

De nieuwe, zwart afgewerkte buitenspiegels hebben een licht gebogen ontwerp en de spiegelbevestigingsstijlen zijn ook licht gebogen, om te voorkomen dat de luchtstroom wordt geblokkeerd. De dorpellijsten hebben een vinvorm om de luchtstroom langs de zijkant van de auto te stroomlijnen; deze neemt naar achteren toe, zodat er minder verstoring is wanneer de lucht de achterwielen bereikt.

Vinnen aan de achterste wielkasten en aerovinnen op de onderste achterbumper helpen de luchtstroom over en weg van de carrosserie van de auto te voeren, wat de stabiliteit ten goede komt. Op de duurdere modellen is een spoiler aan de onderzijde van de achterklep gemonteerd.

- **Wielen en kleuren**

Afhankelijk van de uitvoering staat de GR86 op machinaal bewerkte/zwarte 17-inch tienspaaks lichtmetalen velgen met Michelin Primary HP-banden of 18-inch matzwarte velgen met Michelin Pilot Sport 4-banden. De slanke, mesachtige spaken van de 18-inch velgen zijn geïnspireerd op een Japans zwaardmotief.

De GR86 heeft drie GR-specifieke afwerkingen, geïnspireerd op de beroemde wit-rood-zwarte



## Persbericht

wedstrijdkleding van TOYOTA GAZOO Racing: Crystal White Pearl, Crystal Black Silica en een nieuwe tint, Ignition Red, met een hoge kleurverzadiging door middel van een nieuwe drielaagstechniek.

### INTERIEUR

Het interieurontwerp van de GR86 was gericht op de best mogelijke lay-out voor de bruikbaarheid en bediening van de systemen van de auto, met een sterk horizontaal geconfigureerd instrumentenpaneel dat de bestuurder een breed gezichtsveld biedt en hem helpt zich te concentreren op het autorijden.

De bedieningselementen rond de bestuurder zijn ontworpen en gepositioneerd om intuïtieve herkenning en bediening mogelijk te maken. Zo bevindt zich in de middenconsole een aircopaneel met grote led-verlichte meters en tuimelschakelaars en bevat de auto armsteunen in het portier met geïntegreerde ontgrendelingshendels en lange trekhendels. De bekerhouder heeft een nieuw, in twee delen te openen deksel dat in gesloten toestand als armsteun kan worden gebruikt. Het 8-inch multimediascherm staat onder een hoek, zodat het gemakkelijk vanaf de bestuurdersstoel kan worden bekeken.

De **sportstoelen voorin in het nieuwe ontwerp** hebben kussens die niet aan elkaar zijn bevestigd, waardoor ze platter zijn en het lichaam goed ondersteunen. Een instapontgrendeling op de schouder van de voorstoel maakt de achterzijde eenvoudig toegankelijk. Het nieuwe stoelframe weegt 3 kg minder dan in de GT86 en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan het gewichtsreductieprogramma van de auto.

De standaardmodellen hebben een bekledingsstof met het "G"-motief in reliëf; de topmodellen hebben een combinatie van Ultrasuede™, dat het lichaam goed op zijn plaats houdt, en echt leder.

Gedetailleerde wijzigingen in het interieur zijn onder meer nieuw gevormde luchtroosters. Een handig detail is dat het dashboardkastje 25% groter is geworden en dat er een flessenhouder in het portierpaneel is aangebracht. Ook zijn er kaartlampen bovenin en uitstaplichten in de onderrand van de portieren gemonteerd. De **twee achterstoelen kunnen worden neergeklapt**, waardoor de laadruimte groot genoeg is om vier wielen mee te nemen: ideaal voor wie circuitdagen wil bezoeken met de GR86.

## Persbericht

### MULTIMEDIA EN INFORMATIE

In de GR86 zit een **nieuw multimediasysteem met een 8-inch touchscreen in het midden**. Tot de standaardfuncties van het systeem, dat sneller reageert dankzij een CPU met meer rekenkracht, behoren DAB, Bluetooth en smartphone-integratie (Apple CarPlay en Android Auto). USB-poorten en een AUX-aansluiting zijn ook aanwezig voor het aansluiten en opladen van apparaten. Uitgerust met een nieuwe datacommunicatiemodule, biedt de GR86 een eCall-functie in geval van een ongeval of noodgeval.

Het instrumentenpaneel voor de bestuurder omvat een **7-inch multi-information display**, waarvan het middelpunt wordt gevormd door een enkelvoudige toerenteller met centrale snelheidsmeter. Wanneer de bestuurder de Track-stand inschakelt, verschijnt een ander display, dat met hulp van de professionele rijders van TOYOTA GAZOO Racing is ontworpen. De meter toont een centrale balk die het motortoerental, de gekozen versnelling, de snelheid en de olie- en watertemperatuur weergeeft. De bestuurder kan daardoor direct de status van de auto herkennen en betere schakelmomenten kiezen.

Het display heeft een openingsanimatie die het GR-logo toont alvorens de meters te presenteren, waardoor elke rit een sportieve proloog krijgt.

### VEILIGHEID

De structuur van het chassis van de GR86 is voorzien van schokabsorberende elementen om de krachten bij een botsing op te vangen en te kanaliseren. Aan de voorzijde is voor de A-stijl een kreukelzoneconstructie ingebouwd en zijn de onderdelen van de reactiesteun – torsiebox, bovenste voorstijl en dorpel – versterkt, waardoor de auto beter presteert bij frontale botsingen.

De bescherming tegen aanrijdingen van opzij omvat het gebruik van zeer sterke materialen rondom het interieur: een raamwerk van diepgetrokken stalen portieringen en portierbalken, plus een nieuwe binnenframeconstructie met versterkte verbindingen. Het interieur is standaard voorzien van zeven airbags: front-, zij- en gordijnairbags, plus een knieairbag voor de bestuurder.

- **Veiligheids- en bestuurdersassistentiesystemen**

De nieuwe GR86 is verkrijgbaar met een pakket veiligheids- en bestuurdersassistentiesystemen

## Persbericht

die zijn ontworpen om te reageren en te werken als een mens: kijken, denken en handelen. Een frontstereocamera houdt de weg voortdurend in de gaten en herkent voertuigen, voetgangers en wegmarkeringen. De camera kan ook de remlichten van andere voertuigen herkennen bij het bewaken van de afstand tussen de GR86 en het voorliggende verkeer.

Het pakket veiligheids- en bestuurdersassistentiesystemen biedt een hoog niveau van ondersteuning aan de bestuurder, met onder meer een remsysteem ter vermindering van schade bij botsingen, waarschuwing bij het onbedoeld verlaten van de rijstrook, cruisecontrol bij volle snelheid en automatisch grootlicht.

De functies omvatten:

- Pre-Collision Braking met Pre-Collision Brake Assist (remmen vóór de botsing met remhulp voor botsingen)
- Lane Departure Warning (waarschuwing bij het onbedoeld verlaten van de rijstrook)
- Lane Sway Warning (waarschuwing bij het slingeren tussen rijbanen)
- Adaptive Cruise Control (adaptieve snelheidsregeling)
- High Beam Assist (grootlichtassistentie)
- Lead Vehicle Start Alert (waarschuwing wanneer de voorligger in beweging komt)
- Pre-Collision Throttle Management (koppelingbeheer vóór botsingen)
- Reverse Automatic Braking (automatisch remmen bij achteruitrijden)
- Blind Spot Detection (detectie in de dode hoek)
- Rear Cross Traffic Alert (waarschuwing voor kruisend verkeer achter)

### **TOYOTA GAZOO RACING**

TOYOTA GAZOO Racing heeft sinds zijn eerste deelname in 2012 vier rijders- en constructeurstitels gewonnen in het FIA World Endurance Championship en tot 2021 vier overwinningen op rij geboekt in de 24 uur van Le Mans. Het World Rally Team van TOYOTA GAZOO Racing bracht Toyota in 2017 terug in het World Rally Championship en heeft sindsdien twee rijders- en één constructeurstitel behaald met de Yaris WRC. TOYOTA GAZOO Racing strijdt ook regelmatig op het hoogste niveau in de Dakar Rally, en in 2019 en 2022 behaalde het in Zuid-Afrika gevestigde team de overwinning met een speciaal geprepareerde Hilux.

*Releasedatum: juni 2022*