



2 października 2015

## Toyota GT86 CS-R3 – powrót tylnego napędu do rajdów FIA

**GT86 CS-R3 przeszedł pomyślnie homologację i tym samym stał się pierwszym nowym samochodem rajdowym z napędem na tylną oś, który otrzymał homologację FIA w 21 wieku. Model został przygotowany przez TOYOTA Motorsport GmbH (TMG). Fani sportowego ścigania się samochodami z tylnym napędem nie muszą dłużej czekać na swoje wymarzone auto.**

Spełnienie wymogów kategorii R3 FIA przez samochód tylnonapędowy wymagało dużych nakładów pracy. Kategoria ta jest zdominowana przez samochody z napędem na przednią oś. Po otrzymaniu homologacji, GT86 może brać udział w rajdach organizowanych według zasad FIA, w tym w Rajdowych Mistrzostwach Świata (FIA WRC).

Dzięki tylnemu napędowi GT86 CS-R3 daje kierowcy bezkonkurencyjne właściwości jezdne i jedyne w swoim rodzaju doznania z prowadzenia. Nowy GT86 powraca do znakomitej rajdowej tradycji Toyoty. Należący do TMG zespół TOYOTA Team Europe odnosił swoje pierwsze sukcesy w latach 1980. za kierownicą tylnonapędowej Celiki Twincam Turbo, która wielokrotnie wygrała Rajd Safari.

Zainspirowana tym dziedzictwem, TOYOTA Motorsport GmbH przygotowała swój najnowszy samochód rajdowy z myślą o indywidualnych klientach. GT86 CS-R3 to rasowe auto rajdowe, które na pewno dołączy do czołówki samochodów R3. Auto łączy świetne zdolności rajdowe z ekscytującym, sportowym wyglądem.

CS-R3 napędza dwulitrowy, wolnossący silnik benzynowy typu boxer. Aby przystosować go do wymagań przepisów R3, konieczne było zmniejszenie stopnia sprężania w stosunku do stosowanego w samochodach seryjnych. Dzięki ogromnemu doświadczeniu specjalistów TMG w tuningu silników, udało im się zwiększyć moc

Strona 1 z 4

### Dział prasowy TMPL

Robert Mularczyk + 48 22 449 06 75 | +48 668 831 513  
Karolina Gotowała + 48 22 449 05 96 | +48 519 535 013  
E-mail: pr@toyota.pl | Strona prasowa: www.toyotanews.pl

TOYOTA MOTOR POLAND Co. LTD  
ul. Konstruktorska 5  
02-673 Warszawa



samochodu z 200 KM do 232 KM, a maksymalny moment obrotowy do 235 Nm.

Sportowe wrażenia zwiększa sześciostopniowa sekwencyjna skrzynia biegów firmy Drenth, przeznaczona specjalnie do samochodów z tylnym napędem. Auto otrzymało również mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu.

Optymalizacja masy pojazdu dodatkowo poprawiła świetne prowadzenie auta, zaś wzmocnione zawieszenie, hamulce i układ wydechowy zapewniają najwyższe osiągi. Ponadto GT86 CS-R3 jest wyposażone w klatkę bezpieczeństwa dostępną w standardzie.

W ciągu najbliższych tygodni, jeszcze przed rozpoczęciem nowego sezonu serii HJS TMG CS-R3 Trophy, GT86 CS-R3 będzie można zobaczyć w akcji podczas trzech imprez. W październiku Toyota wystartuje w Rajdzie Trzech Miast w Niemczech (23-24.10). W roli samochodu startowego auto wystąpi na rajdach Baden-Württemberg Rally w Niemczech (9-10.10) i Condroz Rally w Belgii (6-8.11).

Seria 7 rajdów HJS TMG CS-R3 Trophy wchodzi w skład Rajdowych Mistrzostw Niemiec. Została zorganizowana po raz pierwszy w 2015 roku przez TMG i firmę HJS, producenta układów wydechowych do CS-R3. Uczestnicy otrzymają od organizatorów 5 tys. Euro za każdą rundę, przy zobowiązaniu do udziału w co najmniej trzech następnych sezonach.

Cena nowego GT86 CS-R3 z homologacją i sportowym wyposażeniem uwzględniającym podwozie i silnik po tuningu rozpoczyna się od 84 tys. Euro bez VAT.

Więcej informacji na stronie TMG <http://www.toyota-motorsport.com/motorsport>, Twitterze (@TMGOfficial) oraz Facebooku ([www.facebook.com/ToyotaMotorsport](http://www.facebook.com/ToyotaMotorsport)).

#### Dział prasowy TMPL



## Specyfikacja techniczna Toyoty GT86 CS-R3

### Silnik:

Typ	FA20
Rodzaj silnika	Boxer, 4 cylindry (B4)
Pojemność skokowa	1998 cm <sup>3</sup>
Maksymalna moc	232 KM
Maksymalny moment	235 Nm
Układ wydechowy	HJS, typ sportowy
Zbiornik paliwa	70 l, typ FT3

### Podwozie:

Nadwozie	Stalowe, samonośne z wentylacją dachu
Klatka bezpieczeństwa	R3 z homologacją FIA

### Układ napędowy:

Rodzaj	Na tylną oś
Skrzynia biegów	6-stopniowa sekwencyjna Drenth 350
Mechanizm różnicowy	O ograniczonym poślizgu ze zmiennym podziałem momentów obrotowych
Przekładnia główna	Różne typy
Sprzęgło	Rajdowe sprzęgło z lekkim kołem zamachowym
Układ kierowniczy	Układ kierowniczy ze wspomaganiami elektrycznym z różnymi trybami pracy

### Zawieszenie:

Typ	Przód: kolumny MacPhersona	Tył: wielowahaczowe
-----	----------------------------	---------------------

### Dział prasowy TMPL



KOMUNIKAT PRASOWY

Amortyzator	Asfalt: Reiger, z potrójną regulacją tłumienia	Szuter: Reiger, z potrójną regulacją tłumienia	
Stabilizator	Różne typy		
Tarcze kół	Asfalt: OZ 7" x 17"	Szuter: OZ 6" x 15"	
<b>Hamulce:</b>			
Przednia tarcza	Asfalt: 330 mm x 30 mm	Szuter: 300 mm x 30 mm	
Tylna tarcza	Asfalt: 295 mm x 10 mm	Szuter: 280 mm x 10 mm	
Zacisk	Przód: Alcon, czterotłoczkowy	Tył: Alcon, dwutłoczkowy	
<b>Wymiary:</b>			
Ogólne wymiary	Długość: 4240 mm	Szerokość: 1775 mm	Rozstaw osi: 2570 mm
Minimalna masa samochodu	1080 kg (zgodnie z przepisami)		

Dział prasowy TMPL