



A Glimpse Of History

REBORN

ANGKA 86 MEMILIKI arti spesial bagi pecinta sportscar di seluruh dunia. Semuanya diawali oleh Toyota AE86 hampir dua dekade silam. Sebagai *small lightweight sportscar*, AE86 sukses membius pecinta otomotif dengan kemampuannya menyajikan unsur *fun to drive*. Namun, hal ini tidak lantas membuat AE86 terlahir kembali. *Let the past remains a legend.*

Namun nilai-nilai dan makna di balik angka 86 patut dilestarikan dan terasa relevan dengan kondisi saat ini. Sebuah makna dan tradisi yang mengiringi kelahiran Toyota 86. Tak hanya mewarisi napas dan semangatnya, legenda AE86 pun dilestarikan dengan angka-angka '86'.

Misalnya mesin boxer pada 86, menggunakan *bore and stroke* 86 mm x 86 mm. Konstruksi tersebut terbukti ideal memberikan torsi sebesar 205 Nm dari mesin 1.998 cc *naturally aspirated*. Tak ayal, konfigurasi ini mengingatkan kepada sejarah mesin sport Sports 800. Tak hanya itu, *exhaust pipe* 86 pun dirancang memiliki diameter 86 mm.

86 is a new modern car with abundance of historical value of Toyota's sports car heritage. And we are here, to reveal you the next legendary car of the future – the eighty six.

PURE

EXCITEMENT



HAL APA YANG Anda rasakan paling menyenangkan saat mengemudikan sebuah mobil? Sensasi kecepatan tinggi, kesigapan mobil dalam merespons keinginan Anda, hingga kemampuannya dalam melahap tikungan menjadi hal-hal dapat didefinisikan sebagai *'fun to drive'*. Dan, satu-satunya mobil yang mampu memberikan semua itu dalam satu kemasan adalah kategori *sportscar*.

Akan tetapi, pada perkembangannya *sportscar* justru meninggalkan unsur kemurniannya. Fokus pada angka-angka statistik justru membuat *sportscar* meninggalkan kita dan menuju awang-awang. Pertama, adalah perang tenaga. Demi mendongkrak tenaga, Diguna-

kanlah mesin besar, material eksotis dan peranti pendukung seperti turbo.

Dari tenaga besar ini, muncul masalah traksi. Butuh sistem kontrol traksi dan stabilisasi canggih demi memuluskan aliran tenaga dari mesin ke roda. Dan dalam beberapa kasus, dipakailah sistem penggerak empat roda *state-of-the-art*. Walaupun sistem ini dapat dimatikan, butuh skill sekelas pembalap untuk dapat menjinakkannya.

Sebagai konsekuensi kehadiran peranti canggih ini, harga jual pun meroket drastis. Praktis, hanya kalangan terbatas yang pada akhirnya dapat memiliki *sportscar*. Padahal, unsur kesenangan berkendara

jelas bukan monopoli segelintir manusia.

Kehadiran alat-alat canggih tersebut juga memberi efek tambahan berupa bobot ekstra. Dan sesuai ilmu fisika, membuatnya sulit bergerak. Mengemudikan mobil berat yang sulit menikung jelas tidak ada unsur menyenangkannya sama sekali.

Aplikasi sistem bantu elektronika juga berpotensi menghilangkan rasa senang berkendara. Intervensi sistem membuat Anda tidak lagi memiliki kendali penuh pada mobil. Pada *sportscar-sportscar* canggih seperti ini segenap panca indera Anda bagaikan tumpul. Tinggal pijak pedal gas dan belokkan kemudi, maka mobil pun akan berpikir

dengan sendirinya untuk membawa Anda secepat mungkin. Sekali lagi, bukan itu inti dari kesenangan berkendara.

Dari sinilah sebuah konsep *sportscar* baru dikembangkan. Sebuah sosok *sportscar* yang dapat menjangkau lapisan pecinta otomotif lebih luas. Juga *sportscar* yang dapat kembali membuat Anda tersenyum setiap kali tiba di tujuan.

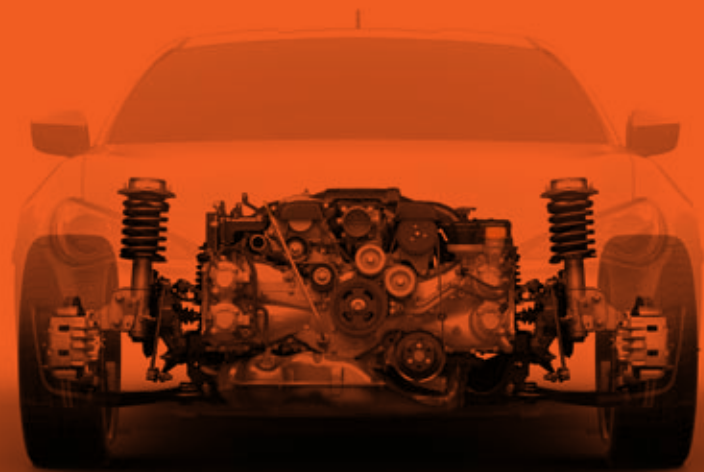
Kunci dari pengembangan tentu bukanlah aplikasi material eksotis dan teknologi secanggih mungkin. Melainkan, membuat mobil sedinamis dan seimbang mungkin. Distribusi bobot dan titik pusat gravitasi rendah, memegang kunci utama dalam unsur pengendalian dan pengendalian.

Untuk inilah sebuah konsep unik pun dihadirkan. Sosok *sportscar* dengan konfigurasi *front midship*. Pada konfigurasi ini, mesin diletakkan sedikit di belakang as roda depan. Dengan transmisi melekat pada mesin dan kehadiran sistem penggerak roda belakang, hadirlah distribusi bobot ideal.

Mesin pun diposisikan sedekat mungkin dengan tanah untuk mencapai titik pusat gravitasi rendah. Dan tak ada mesin dengan titik pusat gravitasi rendah yang lebih baik dari konfigurasi Boxer. Tak cuma rendah, mesin Boxer juga unggul berkat kehalusannya serta kemampuannya memberikan tenaga berlimpah.

Melalui konsep unik inilah sosok *sportscar* ideal pun lahir. *Sportscar* yang dapat dikemudikan dengan enak dan menyenangkan, baik oleh pemula maupun maestro sekalipun. Terjangkau oleh lebih banyak pecinta otomotif. Enak dilihat dan juga praktis.

Ladies and gentlemen, may we present You... The All new Toyota 86





A 50 YEAR HERITAGE

OF FRONT-ENGINE, REAR-WHEEL DRIVE

SPORTS CARS

JAUH SEBELUM ERA Hachi Roku, Toyota memiliki sejarah 50 tahun dalam menciptakan sosok *sports-car fun to drive*, bermesin depan serta berpengerak roda belakang. Kisah ini dimulai pada *Tokyo Motor Show 1962* lewat kemunculan Sports 800 yang segera diikuti oleh 2000GT tiga tahun kemudian dan AE86 dua dekade sesudahnya.

Ketika resmi diperkenalkan, Sports 800 tercatat sebagai *sportcar* pertama milik Toyota dan langsung berhasil menarik peminat konsumen lokal Jepang kala itu. Tidak hanya memiliki daya tarik dari sisi desain, Sports 800 pun memiliki sisi menarik lain yang berasal dari mesin. Angka 800 melambangkan kapasitas silinder yang dimilikinya, 790 cc. Mesin 2U hasil karya Tatsuo Hasegawa ini terkenal lincah dan ringan sehingga mampu membangkitkan kesenangan bagi pemakainya.

Kesenangan lain yang bisa dirasakan oleh konsumen kala itu adalah kualitas *handling*. Kembali mesin berperan disini. Menggunakan mesin boxer dua silinder bertenaga 45 dk dengan torsi 67 Nm memberi *center of gravity* ideal ketika mobil diajak bermanuver.

Tak hanya itu, Sports 800 pun terbukti sukses

merajai arena balap ketahanan. Tidak heran apabila ia sempat mendapat julukan '*A Fantastic Engineering Masterpiece On Wheels*' akibat kemampuannya dalam menghadirkan kesan *fun to drive*. Semuanya berkat konfigurasi mesin boxer terletak di depan yang dipadu sistem penggerak roda depan.

Kehebatan Toyota dalam membuat sportscar kembali berlanjut ketika Toyota 2000GT diperkenalkan di tahun *Tokyo Motor Show 1965*. Kehadiran 2000GT semakin meningkatkan pamor Toyota akibat desain dan kemampuan yang dimilikinya dinilai setara dengan *sportscar* terbaik asal Eropa.

Hanya diproduksi sebanyak 337 unit, hingga detik ini desain 2000GT masih terlihat keren dan indah. Satoru Nozaki selaku desainer 2000GT mampu memberikan sedikit sentuhan melalui bentuk spatbor yang dibuat lebih menggelembung hingga menguatkan kesan sportscar yang dimilikinya. Pantas rasanya jika mobil ini sempat dijadikan mobil andalan *agent 007* dalam film *You Only Live Twice*.

Dari tampilannya, ia terlihat mirip dengan Sport 800. Penempatan *headlamp* menyatu dengan bumper serta panjang ruang mesin menjadikan keduanya sebagai kembar identik. Bedanya, dimensi

2000GT lebih lebar dibanding pendahulunya.

Sisi sporty 2000GT semakin mencuat ketika melihat mesin. Melalui unit 2.0 liter 6 silinder DOHC, 2000GT menunjukkan pada dunia bahwa Toyota pantas disebut sebagai produsen *sportscar* sejati.

Keindahan penampilan 2000GT menjadi inspirasi desainer 86. Sepanjang pengembangan desain, satu unit 2000GT diletakkan di sisi *model clay* dari 86. Tak heran, keindahan desain 2000GT pun dapat diterjemahkan ke dalam lekuk tubuh 86.

Dua dekade berikutnya, legenda *sportscar* Toyota dibangkitkan kembali lewat sosok AE86. Ia merupakan generasi terakhir dari keluarga besar Corolla yang masih menganut penggerak roda belakang (RWD, *rear wheel drive*). Ia memiliki nama legendaris Toyota AE86, meski punya beberapa nama resmi. Misalnya Corolla Levin dan Sprinter Trueno di Jepang, lalu dikenal juga dengan nama Corolla GTS di Amerika serta dinamai Corolla GT Coupé di Eropa.

Kode AE86 diambil dari identitas khas Corolla. Huruf A merupakan kode untuk pemakaian mesin berkode 4A series. Sementara huruf E menonjolkan identitas kode bodi untuk Corolla. Angka 8 merupakan representasi kode global untuk Corolla generasi kelima. Terakhir, angka 6, menjelaskan penanda nomor varian. Di Jepang, AE86 dipanggil Hachi Roku, yang berarti 'Delapan-Enam'.

Kehadiran RWD dipadu bodi ringan membuat

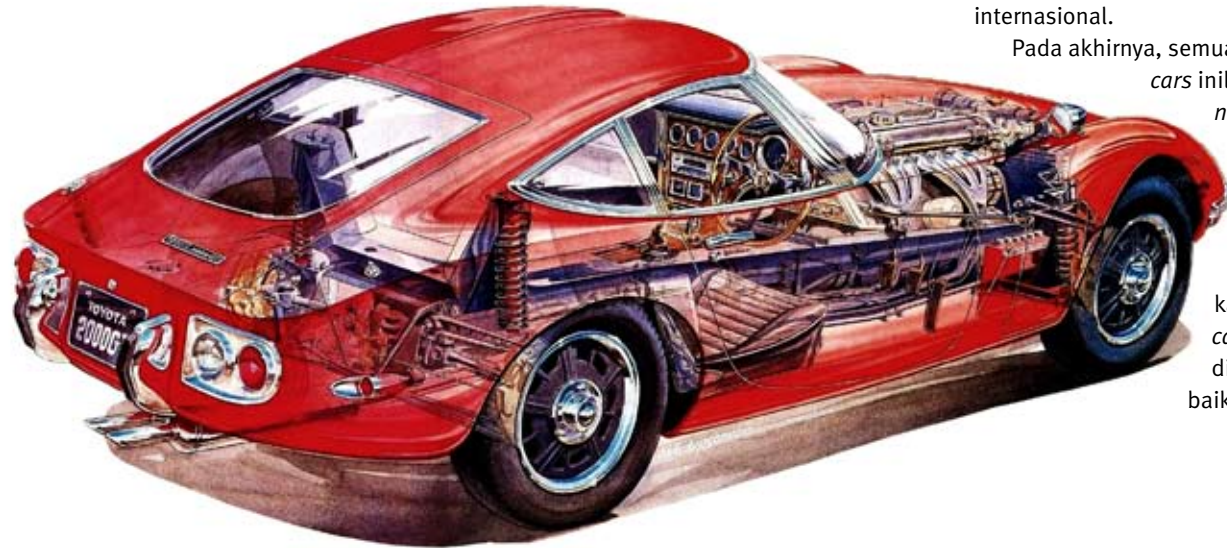
AE86 digilai pecinta kecepatan dari seluruh dunia. Paduan tersebut memberikan karakter stabil dan *handling* luar biasa, tak kalah dengan *sportscar* terbaik pada zamannya. Belum lagi ketersediaan *parts aftermarket* yang membuat AE86 masih dipuja-puja hingga kini.

Di seluruh dunia, AE86 hadir dalam dua versi wajah. Ada Corolla Levin dan Corolla GT Coupé yang menggunakan sepasang lampu depan persegi panjang. Serta Sprinter Trueno dan Corolla GTS yang hadir dengan *retractable head lamp*.

Sosok AE86 juga dilestarikan lewat jasa Suichi Shigeno, yang menciptakan serial manga (kartun Jepang) populer *Initial D* tahun 1995. Diceritakan, tokoh sentral yang bernama Takumi Fujiwara, menggunakan Sprinter Trueno GT-Apex untuk menjalankan bisnis penjualan tahu sekaligus jadi pembalap jalanan. Berkat aksi AE86 yang menawan, maka serial tersebut berhasil membius khalayak muda kala itu. Sekaligus menjadikan AE86 sebuah *cult classic* di mata dunia.

Sementara dari dunia *motorsport*, eksistensi AE86 juga tak bisa dipandang sebelah mata. Mulai dari balap turing, reli dan drifting, AE86 tampil sangat kompetitif. Penggunaan mesin 4A-GE yang bertenaga, gerak roda belakang serta bobot ringan 970 kg jadi alasan yang banyak dilontarkan pembalap. Bahkan, hampir 30 tahun setelah diluncurkannya, AE86 masih sanggup unjuk gigi di arena *drifting* internasional.

Pada akhirnya, semua warisan dan tradisi *sports cars* inilah yang mengilhami *engineer-engineer* Toyota dalam mengembangkan *sportscar* terbarunya. Bodi yang ringan serta penggerak roda belakang diutamakan demi mempersembahkan unsur *fun to drive* kepada *car enthusiast*. Dan semua itu diwujudkan dengan sangat baik ke dalam Toyota 86.





PERJALANAN SOAL PENGEMBANGAN

konsep sampai terwujudnya sosok Toyota 86 yang siap dilempar ke pasar, berjalan cukup panjang dan alot. Bahkan sampai muncul dalam beberapa iterasi. Semua ubahan ini demi mengejar kesempurnaan sosok *sports-car* berpengerak roda belakang.

Semua dimulai tahun 2009, dimana saat itu sebuah purwarupa dipamerkan kepada dunia pada event 41st Tokyo Motor Show. *Prototype* tersebut diberi nama FT-86 Concept. 'FT' sendiri merupakan singkatan dari *Future Toyota*.

FT-86 Concept membawa keunggulan konsep FR (*front engine – rear wheel drive*) dengan menyanggah mesin *flat four D-4S* berkapasitas 2.0 liter. Ia hadir mencolok dengan warna *Shoujyouhi Red*, yang terinspirasi dari warna wajah *Nihonzaru* atau monyet Jepang yang unik.

Inkarnasi kedua hadir dalam wujud

Toyota FT-86 G Sports Concept pada Tokyo Auto Salon 2012. Unit ini dilengkapi jubah berbahan serat karbon, kap mesin dengan lubang udara, *spoiler* belakang, jok balap Recaro, pelek berdiameter 19 inci serta *custom exhaust system*. Dapur pacu juga mengalami peningkatan. Mesin *horizontally-opposed* miliknya dilengkapi oleh peranti *turbocharger*.

Pengembangan berikutnya kembali terjadi melalui Toyota FT-86 II Concept, *sports gene* yang didesain oleh Toyota European Design and Development (ED2). Perbedaan FT-86 II Concept adalah dimensinya yang lebih lebar dengan pola pahatan desain lebih agresif.

Pengembangan pun mencapai titik penghabisan. Sang primadona akhirnya tampil sebagai *mass production version*, bersamaan berlangsungnya *Tokyo Motor Show 2011*. *The Toyota 86 is born...*



FROM CONCEPT TO REALITY





The TRD version of 86



C L A S S I C BEAUTY

SALAH SATU ELEMEN penting dari sebuah *sportscar* adalah penampilan. Bagaimana membuat mata seluruh dunia memandangi diri Anda saat membuka pintu dan turun dari *sportscar*. Dan sebagai sumber inspirasi, tim desain pun melirik Toyota 2000GT yang dikenal sebagai salah satu *sportscar* tercantik sepanjang masa.

Mulai dari bagian depan, proporsi axle panjang dari *bon-*

net ke dashboard membawa ciri mobil sport tahun 1960-an yang *driver oriented*. Persamaan garis desain yang mengalir mulai dari fender depan hingga belakang, juga membuat 86 memiliki nuansa klasik.

Bagian lain yang memiliki persamaan adalah bagian DLO (*Day Light Opening*). Daerah ini memiliki garis desain *rounded* yang mengalir serta bagian ujung di belakang serta

pilar A yang meruncing. Hal yang sama juga bisa dilihat pada garis *door opening* yang terlihat mirip huruf 'J' di sisi kanan-kiri Toyota 86.

Di buritan, aliran garis desain dari pintu depan ke tutup bagasi belakang juga diambil dari desain 2000GT. Yang memiliki perbedaan desain hanya di bagian gril. Di area ini tidak terlihat lagi bentuk T-Bar, digantikan dengan desain

beehive pada gril *mesh* untuk menandakan bahwa 86 merupakan anggota keluarga Toyota generasi baru.

Desain eksterior bagian depan yang tajam, dipertebal dengan bentuk lampu depan serta gril trapesium, atau yang disebut dengan '*under priority concept*' dalam bahasa desain Toyota. Selain menganut bahasa desain tadi, tampilan ini juga menonjolkan '*family face*' Toyota, sehingga dari jauh

pun orang akan segera mengenali sebagai *sportscar* Toyota. Hal lain yang juga harus disebutkan pada bagian ini adalah *surface treatment*. Contohnya bisa dilihat mulai emblem elips Toyota, menciptakan sebuah bentuk garis desain yang mengalir dari depan hingga atap.

Jika 2000GT memiliki garis desain membulat, maka 86 tampil dengan garis desain mengalir yang lebih tegas, sesuai dengan bahasa dan filosofi desain baru Toyota yang bertema Neo Fungsionalisme.

Pada bagian belakang, desain baru lampu belakang mengombinasikan bentuk bundar dan kotak. Uniknya desain ini terinspirasi dari bentuk piston dan *connecting rod*-nya. Nuansa ini diciptakan untuk menonjolkan karakter mesin Boxer diusungnya.

Pada bagian tengah buritan terlihat bentuk trapesium, mulai dari tutup bagasi hingga ke bumper. Bentuk ini diambil untuk menunjang penampilan Toyota 86 menjadi terlihat lebih kekar serta menebalkan karakter mobil sport berpengerak roda belakang. Di bagian bawah bentuk trapesium tadi, terdapat sedikit bentuk huruf 'T' yang hilang dari bagian depan 86.

Semuanya memberikan Toyota 86 penampilan

indah yang tidak ada duanya.

ATAP PAGODA

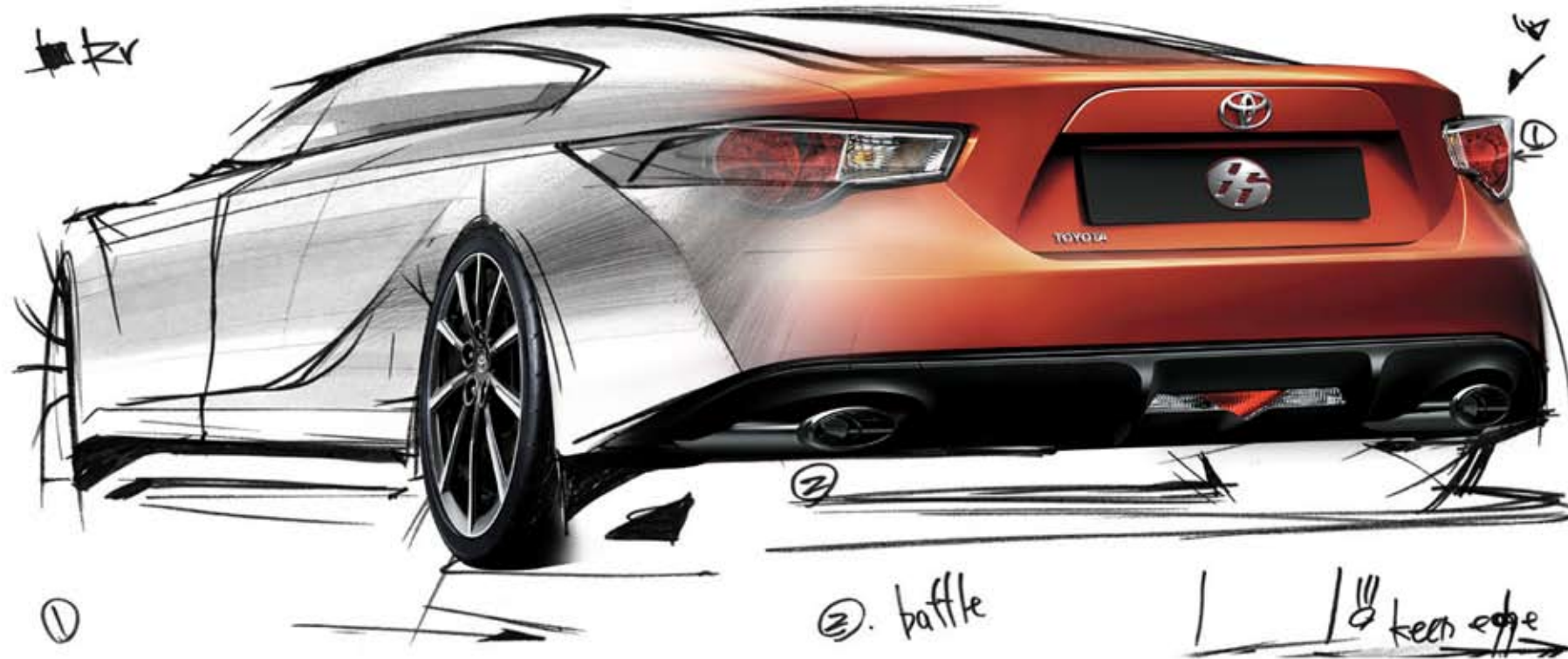
Terdapat desain berlekuk ala 'pagoda' pada bagian atap Toyota 86. Tak hanya terlibat dalam mengurangi hambatan udara, lekukan atap juga memberikan aksesoris unik berbentuk papan selancar ketika Toyota 86 dilihat dari atas.

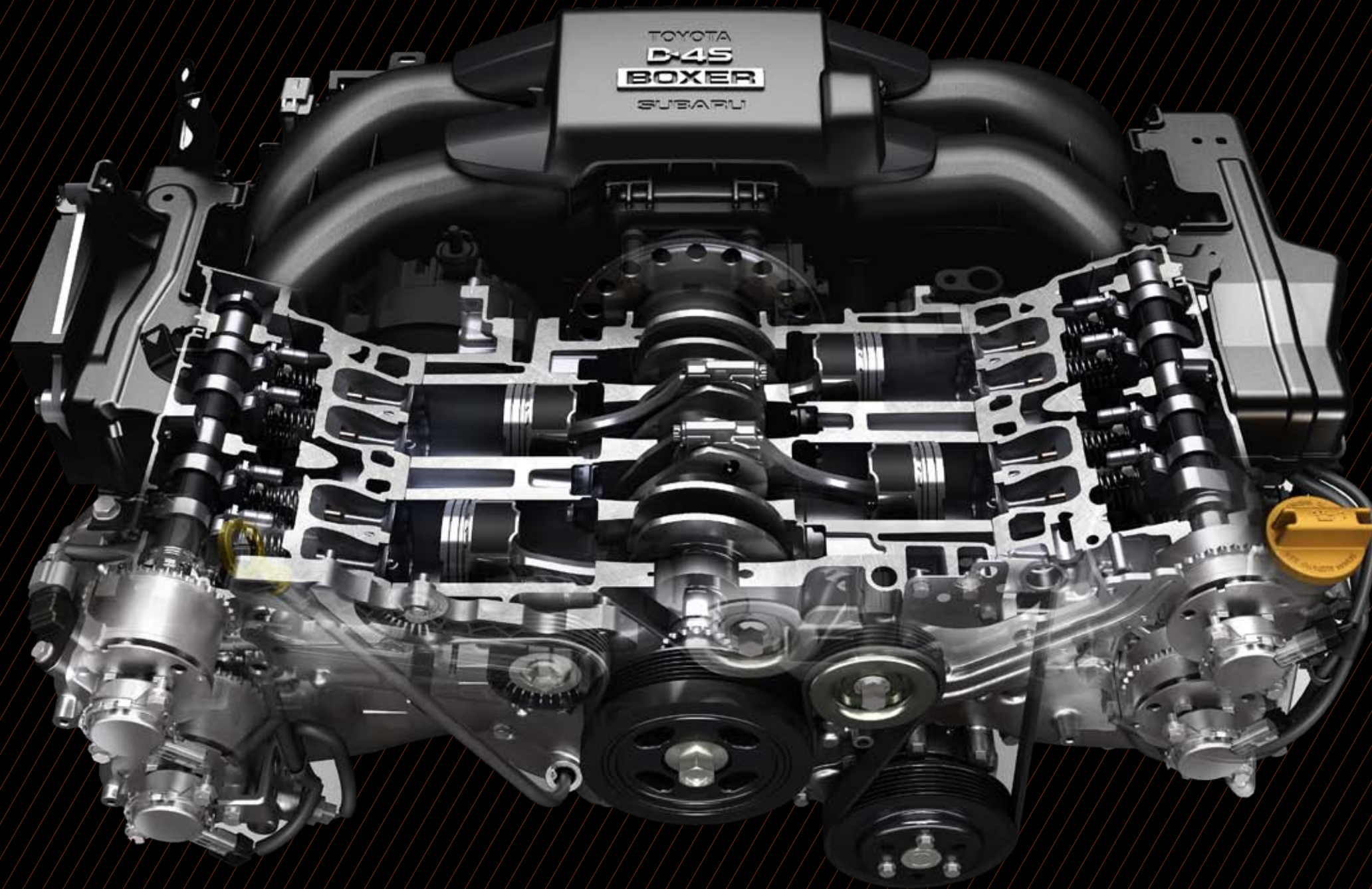
HOLLOW PANEL

Pada bagian samping depan terlihat panel yang menampilkan angka 86. Panel ini merupakan *maintenance area* yang bisa dilepas sehingga para pemilik 86 bisa dengan mudah memasang tambahan parts seperti *turbocharger* tanpa harus melubangi bodi.

BEHIND THE LOGO

Logo Toyota 86 mewakili karakter dan performa mesinnya. Bagian bundar yang terdapat angka '86' di dalamnya terinspirasi dari 4 roda yang sedang *drifting*, mewakili performa yang bisa dilakukannya. Sementara dua buah piston vertikal yang ada di sisi kanan dan kirinya mewakili konfigurasi mesin Boxer 2.000 cc yang mendiami ruang di balik bonnet.





PERFECT

E N G I N E

MESIN BOXER MEMBERI warna pada kemunculan Toyota 86. Engine berkode FA20 yang dipakai, bahkan mampu melebihi ekspektasi dengan kemampuan yang luar biasa. Selain membawa performa yang unggul, mesin melintang ini juga menyumbang stabilitas kontrol lewat konstruksinya.

Chief engineer Toyota 86, Tetsuya Tada, mengemukakan bahwa performa dihasilkan mesin Boxer FA20 bukan dibuat untuk menggapai tenaga sebesar-besarnya. Poin utamanya justru untuk mengiringi aspek *fun to drive* Toyota 86 yang bisa dinikmati semua kalangan.

FA20 merupakan mesin Boxer generasi ketiga yang pernah diproduksi Toyota, setelah sebelumnya Toyota Publica (1961) menggendong Boxer berkode U dan Toyota Sports 800 (1965) dengan 2U-nya. Boxer pengembangan ini memiliki empat silinder atau dua silinder lebih banyak dari pada seri awal. Susunan

yang dipakai disebut *flat-4* atau *horizontally opposed-4*. Artinya, keempat silinder memiliki konstruksi horizontal atau tidur.

Nah, berkat rancangan silinder yang unik itu, maka unit Boxer akan selalu memiliki bentuk pipih. Hal ini membawa keuntungan soal penempatan dan keleluasaan mendesain bodi yang rendah. Posisi bagian atas mesin tak lebih tinggi dari pada lutut orang dewasa, sementara garis tengah as roda depan jatuhnya sejajar dengan silinder ruang pembakaran.

Pada Toyota 86, posisi mesin FA20 diset lebih mundur ke tengah. Ditambah dengan penggerak roda belakang, mampu menciptakan distribusi bobot lebih merata. Toyota 86 memiliki distribusi bobot yang mendekati ideal, yakni 53% : 47%. Hal tersebut memberikan keuntungan untuk meningkatkan nilai stabilitas tanpa harus mengorbankan kenikmatan berkendara.

Kelebihan lain dari Boxer empat silinder yang dipakai Toyota 86 adalah karakternya yang minim getaran. Hal tersebut bisa terjadi karena pergerakan piston yang menyamping dan tak melawan gravitasi. Alhasil, gerakan parsial yang mungkin timbul ketika piston bergerak naik-turun jauh tereliminasi. Efek ini secara otomatis mempengaruhi tingkat performa mendekati titik maksimal, lantaran kerja piston yang lebih halus dan *balance*. Sebuah keuntungan yang tidak dimiliki oleh mesin empat silinder konvensional.

Sementara itu, penamaan 86 berkolerasi dengan diameter dan langkah piston yang berada di angka 86 x 86 milimeter. Perhitungan tersebut menghasilkan nilai kapasitas 1.998 cc. Perbandingan kompresi diset pada 12,5:1, mampu melonjatkan power hingga 147 kW pada 6.800 rpm dan torsi 205 Nm pada 6.400 rpm. Performa ini cukup unggul untuk ukuran mesin *naturally aspirated*.

D-4S (DIRECT INJECTION 4-STROKE GASOLINE)

D-4S (Direct Injection 4-stroke gasoline) merupakan teknologi injeksi bahan bakar langsung ke silinder (*gasoline direct injection*). Konsep awal penerapan D-4S sendiri adalah untuk mendapatkan performa lebih baik tanpa harus mengorbankan konsumsi bahan bakar. Emisi gas buang yang dihasilkan pun ramah lingkungan.

kungan.

D-4S menggunakan empat buah injektor bertekanan tinggi, yang menyemprotkan bahan bakar secara lebih merata ke tiap silinder. Tujuannya, tercapai campuran udara dan bahan bakar yang mendekati ideal sebelum terjadinya pembakaran.

ACTIVE VALVE CONTROL SYSTEM

Terdapat teknologi klep variabel Active Valve Control System (AVCS). Digerakkan oleh sebuah mekanisme hidraulis dengan memanfaatkan tekanan pelumas di dalam mesin. Dengan AVCS, waktu bukaan pada klep *intake* mampu menyesuaikan dengan kebutuhan mesin. Caranya dengan menganalisa data didapat dari beragam sensor. Misalnya dari *camshaft*, *crankshaft*, *air flow*, *oxygen sensors* dan *air-fuel ratio sensor*.





FUN TO DRIVE

TOYOTA 86 MEREFLÉKSIKAN semangat baru Toyota dengan karakternya. *Development* diupayakan menjauh dari unsur-unsur tradisional, dengan tetap mengalirkan DNA khas *sports car* Toyota yang melegenda. Sehingga terciptalah sebuah kendaraan yang bisa diterima secara universal, yang tak hanya mengedepankan desain menarik tetapi juga pengalaman berkendara yang *fun to drive*.

Tak ayal, sang Hachi-Roku (86 dalam bahasa Jepang) pun akan sangat *worthed* dipandu setiap pengemudi. Bobotnya ringan dan memiliki titik pusat gravitasi rendah. Hal tersebut mampu memberikan rasa kesenangan berkendara. Dalam hal ini

soal keseimbangan handling yang berpadu dengan angka *power to weight* ratio yang cukup tinggi.

Titik pusat gravitasi nyaris ideal, diperoleh berkat aplikasi mesin *Boxer 4-silinder* yang telah melalui penyempurnaan. *Intake manifold* dan *oil pan*-nya dibuat lebih tipis. Artinya, bagian atas mesin tak lebih tinggi dari pada lutut orang dewasa, sementara garis tengah as roda depan jatuhnya sejajar dengan silinder ruang pembakaran.

Aplikasi sistem suplai bahan bakar *Direct Injection 4-stroke gasoline* yang juga disebut D-4S, membuat *engine* ini mampu mengerahkan 147 kW di 7.000 rpm dengan momen puntir 205 Nm di ren-



tang putaran 6.400-6.600 rpm. Kalkulasi tersebut lebih dari cukup untuk membuat punggung merekat erat ke sandaran jok.

Mesin flat 2.000 cc yang dipakai mengandalkan konsep *naturally aspirated*. Hal ini adalah sebuah upaya meningkatkan kadar efisiensi, dengan memainkan perhitungan teknis mesin yang presisi. Salah satu bentuknya adalah dengan mengkalkulasi dimensi diameter dan langkah piston (*bore x stroke*) menjadi 86 mm x 86 mm. Faktanya, keseimbangan ini membuat mesin bekerja lebih responsif di putaran bawah dan tengah.

Saat berjalan, mesin *Boxer* ini menghasilkan geraman yang terdengar menyenangkan dari dalam kabin. Rentang *power* yang terhitung luas, membuat 86 cukup gesit berlari dari posisi diam maupun 'lari-lari kecil'. Kondisi tersebut berkorelasi dengan kemudahan pengendalian dalam situasi lalu lintas perkotaan. Di samping itu, akselerasinya pun sanggup melayani *enthusiast driver* yang ingin mengasah nyali.

Patut dicatat juga, girboks 6-*speed* (manual dan

otomatis) yang dipakai 86 termasuk tipe *close ratio* untuk melayani *feedback* optimal tenaga mesin. Proses perpindahan *gear* tiap percepatan berlangsung cukup pendek dan cepat. Tak mudah terjadi *miss-gear* pada versi manual, yang juga didukung dengan gengaman mantap pada *shift knob*.

Sementara itu, terdapat modus *Sport Mode* yang akan mendeteksi batas putaran mesin dan pengaturan *timing* pada transmisi otomatis. Poin ini akan memberikan impresi tarikan sangar dengan menahan pergantian tiap *gear* pada rpm yang lebih tinggi. *Paddle shift* yang terdapat pada lingkaran kemudi, didedikasikan untuk mereka yang tergila-gila dengan sensasi berkendara ala mobil sirkuit.

Karakter suspensi yang dipakai 86 sangat bersahabat buat sebuah sports car. Lupakan kata *stiff*, karena impresi kaki-kaki 86 jauh dari penjabaran karakter tersebut. Meski begitu, ia mampu mengatasi tikungan tanpa membuat mobil 'berlari' ke sana-sini. *Drive feeling* ke permukaan jalan juga terjaga tanpa membuat mobil melayang, atau seperti memegang setir gokart yang melelahkan.

Handling-nya begitu tajam, mobil terasa ringan dan langsung menuju arah sesuai putaran kemudi dengan cengkeraman ban baik dan *body roll* minimal. Itu juga salah satu hasil positif dari titik pusat gravitasi rendah yang dimiliki 86. Hal ini bisa dirasakan saat melahap tikungan tajam, tanjakan serta turunan.

Toyota 86 disajikan dengan format gerak roda belakang (RWD). Untuk penyempurnaan pengendalian, maka titik *mounting* belakang dibuat lebih kaku dengan sudut *lower roll axis* yang dapat berubah. Susunan kaki-kaki memiliki kepentingan untuk memberi kenyamanan saat berkendara ideal atau bermanuver tajam.

Sementara itu, suspensi McPherson *struts with single lower control arm* di depan juga disempurnakan *angle* dan tingkat kemembalan pegasnya. Pengembangan ini memberi efek positif terhadap pengendalian dalam memberi *feed-back* presisi kepada pengemudi.

Di kabin, kedua jok depan memakai konstruksi *semi-bucket* untuk mencegah pergeseran badan saat bermanuver. Perpaduan lapisan kulit dan *suede* yang diaplikasi merujuk pada kesan sporty. Hal sama terlihat dari gaya *double-bubble* dashboard yang terinspirasi dari dunia balap. Semuanya dirancang tak berlebihan dan mengedepankan nilai fungsionalitas

Posisi duduk yang rendah akan membuat *driver* merasa berkuasa atas pengendalian. Makin menyenangkan berkat visibilitas yang baik di segala penjuru. Tuas persneling di konsol tengah sangat mudah diraih untuk menegaskan gen *sportscar*.

Namun begitu, bukan berarti ia memiliki keterbatasan utilitas. Toyota 86 memiliki jok belakang yang memungkinkan menambah dua penumpang lagi. Bagian tersebut cukup *roomy*, berkat konstruksi dek datar yang memungkinkan penumpang menempatkan kaki di balik sandaran jok depan dengan nyaman.

Soal utilitas yang fleksibel ini juga berlaku pada bagasi. Untuk ukuran mobil cepat, Hachi-Roku menawarkan tempat penyimpanan barang yang lega. Dua buah *travel bag* ukuran sedang bisa tersimpan aman di sana. Hal yang tak mungkin diklaim sebelumnya pada sebuah *sportscar*. *Fun to drive, again!*





DRIVER FOCUSED COCKPIT

KABIN TOYOTA 86 sepenuhnya fokus pada esensi mobil sport, hingga ke rincian ergonomis dan fungsi setiap elemennya. Bentuk, tata letak serta konstruksi dari setiap elemen-elemen tersebut dioptimalkan demi menunjang kesenangan berkendara.

Mulai dari tombol start yang diposisikan di konsol tengah, dekat tuas transmisi. Tidak di sisi kanan kemudi seperti pada umumnya. Tujuannya, memberikan ritual unik pada pengemudi 86. Dengan posisi tombol start di konsol tengah, maka seluruh kegiatan pengemudi saat memulai pengalaman fun dengan 86 akan terfokus pada satu area saja. Dengan demikian, pengemudi akan merasa tengah memasuki dunia baru, dunia berbeda dengan ia jalani sehari-hari.

Desain dashboard *'double-bubble'* horizontal membantu berkomunikasi mobil dengan *driver*. Konstruksinya yang simetris memudahkan pengemudi untuk melihat garis pusat apron selama mengemudi. *Center line* kendaraan terletak di tepi atas depan dashboard, yang bisa dilihat dengan citra paling jelas pada kaca depan.

Pada panel meter terdapat tiga buah *cluster instrument* dirancang sedemikian rupa. Simbol-simbol yang akan menginformasikan keadaan mobil memastikan bagian ini bisa cepat ditangkap mata dan mudah dibaca selama mengemudi. Oleh karena itu, speedometer digital diletakkan di dalam lingkaran tachometer sebagai kesatuan visual, serta terdapat lampu penanda *over rev* mesin untuk membantu pergeseran gear pada versi 86 bertrans-

misi manual.

Kemudi 86 memiliki diameter hanya 365 milimeter. Ini menjadikannya setir terkecil yang pernah dipasang ke sebuah Toyota. Lapisan kulit rusa yang dijahit tangan membungkus roda kemudi. Tak hanya menegaskan unsur sport, tapi juga membuat tangan dapat menggenggam kemudi dengan mantap pada segala kondisi.

Dengan titik duduk terendah (hanya 400 mm dari tanah), 86 lebih rendah dari sebuah *supercar* sekalipun. Ini dilakukan demi mendapatkan feeling mengemudi akurat. Desain kursi disempurnakan melalui pengujian khusus di sirkuit Nürburgring, dengan memperhitungkan postur setiap ras dari berbagai negara. Hal ini untuk memastikan driver tetap nyaman dalam waktu lama di belakang kemudi.

Kaca spion tengah pun dirancang untuk memberikan daya pandang maksimal ke arah belakang. Kaca spionnya rata, berukuran besar dan memiliki bentuk unik berbeda spion mobil umumnya.



THE BEST FROM TOYOTA 86



ULTRA-LOW CENTER OF GRAVITY

MENGGUNAKAN konstruksi front-midship, dengan posisi mesin di belakang as roda depan. Hal ini berdampak positif terhadap distribusi bobot optimal pada depan dan belakang. Komponen yang berat digeser menuju bagian tengah kendaraan, serta diposisikan serendah mungkin. Hasilnya, kestabilan maksimum saat bermanuver.

Tingkat *center of gravity* milik 86 bahkan termasuk paling baik dalam liga *sports cars* senior. Ia mampu berkompetisi dengan tingkat *center of gravity* hanya 460 mm, atau jadi yang paling dekat ke bumi. Sudut pergerakan *body roll* pun semakin kecil. Ketinggian ini tetap terjaga meski kabin diisi empat penumpang.

Hal tersebut juga berarti memberi posisi mengemudi yang optimal. 86 dirancang untuk dapat memberikan *fun driving sensation* dengan posisi duduk rendah. Sehingga *driving feeling* laksana *sports car* sejati pun sangat kental terasa.



6-SPEED TRANSMISSION

TERDAPAT dua pilihan transmisi 6-percepatan, manual dan otomatis. Transmisi manualnya dengan yakin mampu menghasilkan *feedback* yang optimal. Girboks sumbangan Aisin ini memiliki karakter *close ratio*, dengan perpindahan tuas yang rapat. Hal ini memastikan *driver* merasakan performa hingga maksimal.

Sementara pada transmisi otomatis, terdapat *Sport Mode* yang akan mendeteksi batas putaran mesin serta pengaturan *timing* yang tepat untuk melakukan *sporty shifting*. Transmisi dilengkapi *paddle shift* pada lingkaran kemudi untuk mendapatkan sensasi berkendara ala mobil sirkuit.

Final drive ratio 4,100 dapat disesuaikan dengan kebutuhan. Lebih fokus terhadap penghematan bahan bakar, performa, atau seimbang dalam menyesuaikan keduanya untuk kinerja yang dinamis.



HANDLING

PENGENDALIAN *superb* jadi salah satu nyawa Toyota 86. Maka tak heran jika ia bisa menikung dengan tajam dan stabil pada kecepatan tinggi. Hal ini tak lepas dari sokongan teknologi pengendalian mutakhir yang disematkan.

Keberadaan *Integrated Motor* atau ECU pada *power steering*, membantu memberikan *direct feeling* pada pengemudi. Sementara *feedback* cepat dapat diperoleh berkat bantuan *Quick Gear Ratio* pada sistem kendali.



CHASSIS

MERUPAKAN salah satu bagian yang paling penting dalam membangun Toyota 86. Platform ini dirancang agar bisa memberikan efek *joy behind the wheel*. Memiliki kestabilan tinggi, respons pengendalian sigap, serta mampu bergerak cepat pada permukaan jalan biasa maupun *highway*.

Suspensi depan 86 memiliki konstruksi yang disempurnakan. Suspensi McPherson *struts with single lower control arm* yang dipakai, sudah dirancang sedemikian rupa *angle* dan konstanta pegasnya sehingga dapat bergerak cepat sekaligus memberi *feedback* presisi kepada pengemudi.

Suspensi double wishbone pada kaki belakang pun mendapatkan optimalisasi untuk karakter berkendara lebih *sporty*. Titik *mounting* dibuat lebih kaku, dengan sudut *lower roll axis* yang dapat berubah saat diperlukan. Tak heran, susunan kaki-kaki ini memiliki kemampuan yang baik untuk kenyamanan berkendara atau pun untuk *sideways* saat *drifting*.

WHAT'S

Y O U R 8 6 ?

86 TRD

Paket TRD memberikan profil lebih rendah dibandingkan Standard Package dan Aeropackage. Terdapat spoiler belakang kecil, *dual pipe double muffler* serta *front bumper mounted lamp*. Hanya tersedia dalam pilihan transmisi 6 speed A/T, sementara ruang kabinnnya sama dengan Standard Package dan Aeropackage.



86 AERO

DILENGKAPI DENGAN SPOILER belakang besar, bumper depan dengan *lips*, side skirt. Sama dengan Standard Package, Aeropackage juga dibekali dengan pelek multi-spoke 17 inci. Hanya tersedia dalam opsi transmisi otomatis 6 speed saja. Ruang kabin sama dengan 86 Standard Packages.



86

TAMPIL MINIMALIS, namun dilengkapi dengan pelek multi-spoke sporty berukuran 17 inci, serta *double muffler* sebagai fitur standar. Varian ini dihadirkan dengan dua pilihan sistem transmisi, 6-speed manual (M/T) untuk menghadirkan sensasi sport maksimum, serta 6-speed otomatis nan praktis yang tetap berperforma garang.

Pada ruang kabin, kokpit dengan dashboard bergaya *double-bubble* terinspirasi dunia balap dilabur dengan warna hitam, menonjolkan tujuan dari mobil ini, bergerak cepat. Jok semi-bucket disiapkan untuk pengemudi dan penumpang depan. Pengemudi dan penumpang ini juga bisa menikmati alunan musik dari head unit double DIN AVN. Sistem keselamatan SRS Airbag di sisi pengemudi, penumpang serta curtain airbag menjamin keselamatan saat mengemudi.

