TOYOTA Y LA COMPETICIÓN, 60 AÑOS DE HISTORIA

TOYOTA Y LA COMPETICIÓN, 60 AÑOS DE HISTORIA

El camino que ha llevado a Toyota hasta el escenario internacional que suponen competiciones como el Campeonato del Mundo de Resistencia - *World Endurance Championship (WEC)* - y el Campeonato de Mundo de Rallys - *World Rally Championship (WRC)*- en los que hoy compite es largo y está repleto de desafíos pero también de éxitos. Todo ello forma parte de la lucha que Toyota ha vivido a lo largo de las décadas para asentarse como una de las mayores fuerzas en el mundo del *motorsport*, siempre manteniendo la mentalidad de trabajar con el objetivo de desarrollar la tecnología que acaba llegando a los coches de calle.

SENTANDO LAS BASES

Toyopet Crown

El debut en competición de Toyota se produjo en 1957 con un Crown que tomó parte en un evento en el que los participantes debían cruzar Australia. El Toyopet Crown completó los 17.000 kilómetros de prueba en 19 días, dejando claro el punto más importante que Toyota ha mantenido a lo largo de los años a la hora de competir: usar las carreras para probar y desarrollar los productos y materiales que acaban en la calle. ¿Qué mejor banco de pruebas para asegurar que los productos que llegan a los clientes están a la altura?

Habían pasado sólo 12 años desde el fin de la Segunda Guerra Mundial y en medio de un gran crecimiento económico en Japón, la industria del automóvil comenzó a desarrollarse. A pesar de su relativamente pequeña importancia en el momento, los organizadores del Round Australia Rally mandaron una invitación a Japón y Toyota respondió, inscribiendo el Toyopet Crown con Kunio Kaminomura y Koujiro Kondo. La 47ª posición final sobre 86 participantes podía parecer un resultado modesto pero se trataba del debut de Japón en el mundo del automovilismo, además de los primeros pasos de Toyota en las carreras.

68
Green Brave
ThreeBond
YOKOHAMA

Toyota Mark X - Toyopet

¿Sabías que...?

El nombre Toyopet se mantiene a día de hoy aún en competición gracias a su participación en la categoría del Super GT. La cadena de concesionarios nipones con el nombre de Toyopet inscribe un llamativo Toyota Mark X basado en las normativas del 'Mother Chassis'. Muy adecuado, puesto que los Mark X de calle sólo pueden comprarse en los concesionarios Toyopet.

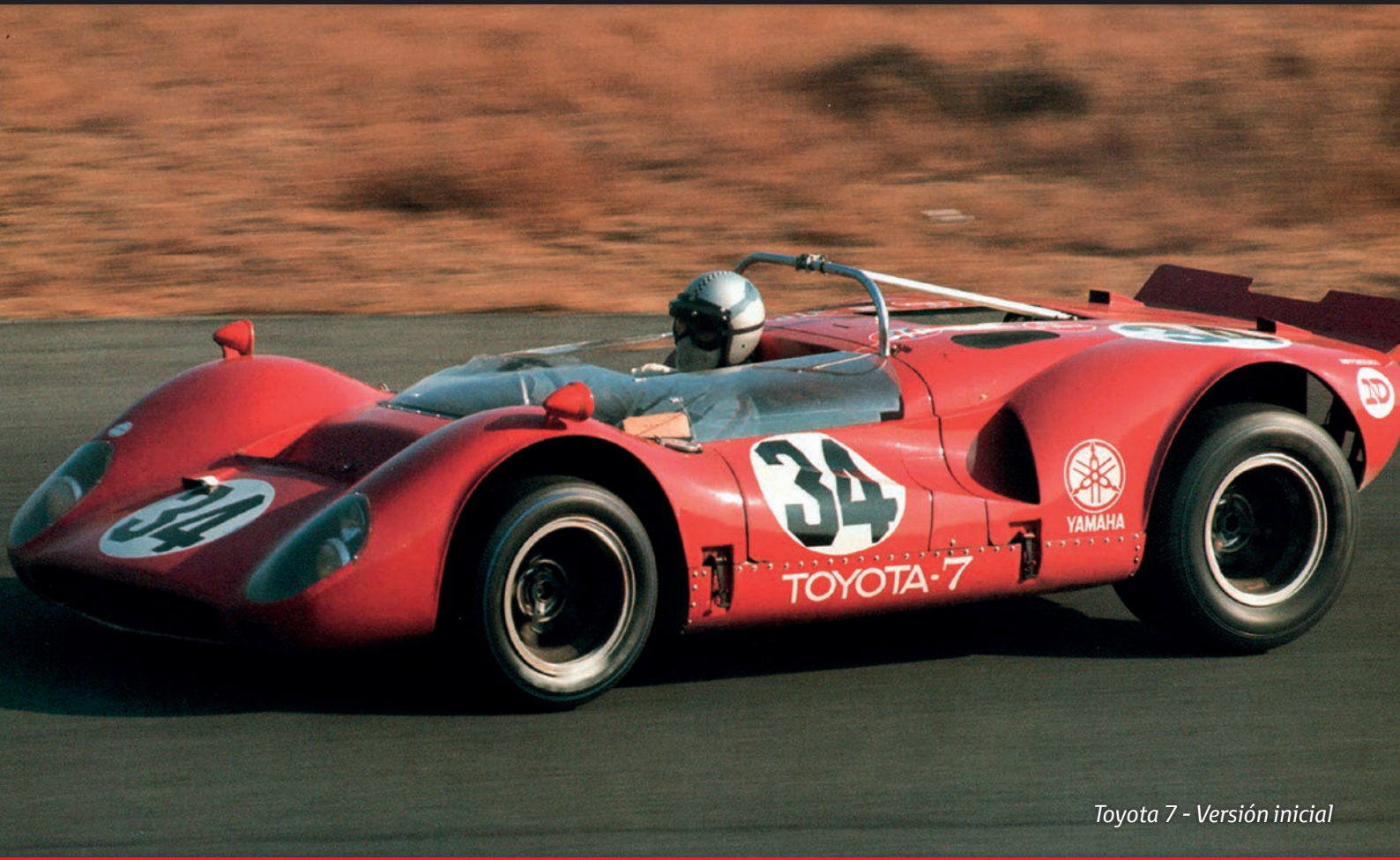
VOLANDO BAJO

El siguiente paso para Toyota tenía que ser desarrollar una cultura automovilística y el lugar ideal para hacerlo era en las competiciones domésticas. De esta forma, los modelos de Toyota comenzaron a aparecer por los circuitos nipones y su rendimiento empezó a construir la buena fama en lugares legendarios como Fuji y Suzuka, además de crear la leyenda del 2000 GT, primer ganador de los 1.000 km de Suzuka. Con el tiempo y como respuesta a los esfuerzos competitivos de otras marcas, se creó el Toyota 7, una máquina espectacular encuadrada dentro de la categoría del Grupo 7 que participaría en el Gran Premio de Japón.

El Toyota 7 fue desarrollado por Jiro Kawano, el mismo hombre detrás del 2000 GT que tanto éxito comercial y competitivo había alcanzado. En los circuitos este último había destacado en el Gran Premio de Japón en Fuji, una competición que por entonces no permitía la presencia de monoplazas, pero no fue hasta la llegada del '7', que todo cambió. En 1968 se produjo su debut competitivo, ocupando las cuatro primeras posiciones en los 1.000 km de Suzuka y encontrándose por primera vez Toyota con Porsche en un circuito, empezando una sana rivalidad marcada por el máximo respeto entre ambas partes que se mantiene hasta la actualidad en el WEC.

En 1969 el 'New 7' batió a la escuadra oficial de Porsche en el Gran Premio de Japón aunque la victoria en Fuji se escapó de nuevo. Con el objetivo de, finalmente, ganar el Gran Premio de Japón en 1970, todos los esfuerzos de Toyota se doblaron y el Toyota 7 alcanzó su última evolución con un enorme alerón trasero y dos compresores para aumentar la potencia de forma significativa. Era el '7' definitivo pero un cambio de normativa del Gran Premio de Japón impidió su participación en la cita clave del año para Toyota, al decidir permitir sólo la presencia de monoplazas.
El programa estuvo a punto de terminar en el campeonato Can Am norteamericano pero aunque eso no llegó a ocurrir, el '7' se mantuvo en el imaginario global de los aficionados japoneses y de todo el mundo.

Toyota 2000GT



Toyota 7 - Versión inicial

Toyota 7 - Versión final

¿Sabías que...?

Es posible pilotar el Toyota 7 en varios de los videojuegos de la saga 'Gran Turismo', estando presente allí la última versión que estaba previsto que compitiera en el Gran Premio de Japón de 1970. Ello permite que los aficionados más jóvenes aprendan también la historia del primer gran coche de carreras de Toyota, con el que comenzó una larga tradición de las carreras de Sport-Prototipos.

DESDE SUECIA CON PASIÓN

En 1972, un joven sueco llamado Ove Andersson tomó parte en el RAC Rally de Gales con un Toyota Celica, llevando un Toyota por primera vez a un evento de renombre internacional. Mientras tanto en Japón las actividades de Toyota pasaron a centrarse en los turismos. De esta forma, los Corolla Levin, Celica y Starlet pasaron a encandilar al público en las carreras en circuito de principios de los años 70. El Celica en particular comenzó su leyenda deportiva con un nuevo triunfo de Toyota en los 1.000 km de Suzuka en 1973. Para aquel entonces, Andersson había establecido ya una base europea para evitar que su Celica tuviera que viajar entre Europa y Japón continuamente.

De esta forma nacía el Toyota Team Europe, que inicialmente operó bajo el nombre de Andersson Motorsport en Suecia antes de mudarse a Bruselas (Bélgica). Durante este periodo llegó la primera gran victoria de Toyota en una competición internacional gracias Hannu Mikkola, ganador del Rally Mil Lagos de Finlandia de 1975 antes de completar el traslado a la actual sede de Colonia en 1979. Inicialmente el equipo se centró en un programa semi-oficial de rallyes en el que Toyota prestaba su apoyo desde Japón a Andersson pero en la década de los 80 la estructura sufrió su transformación definitiva para convertirse en la base europea de competición de Toyota, lugar donde se construirían los proyectos de carreras para los mundiales.
A lo largo de los años siguientes, mientras el Campeonato del Mundo de Rallyes seguía una evolución que culminó con los inolvidables coches del Grupo B, Toyota seguía aprendiendo y trabajando con vehículos que acabaron siendo grandes éxitos comerciales. Así, el Celica empezó a convertirse en protagonista del WRC hasta lograr un sensacional doblete en el Rally de Nueva Zelanda de 1982 con Björn Waldegård y Per Eklund, en este orden.

El primero aún repitió triunfos en Costa de Marfil y el Rally Safari en 1983 y 1984 antes de imponerse en ambos Juha Kankkunen en 1985. Si algo quedaba claro en la competición, era que los coches de Toyota eran vehículos fiables y capaces de batir en velocidad a los pesos pesados del mundial. Los eventos se convirtieron

en las pruebas fetiche del Toyota Team Europe, que de nuevo con Waldegård lograron históricas victorias en 1986, batiendo con el Celica del Grupo A a las máquinas del Grupo B.
La caída del Grupo B supuso también un cambio de maquinaria que afectó a Toyota, que desarrolló un programa dual en el que combinaba la presencia de los Supra en las pruebas de asfalto y los Celica en las de tierra o nieve. Finalmente, el rendimiento de este último fue generalmente superior y resultó elegido para desarrollar todo su potencial. Ya en 1989, un joven llamado Carlos Sainz comenzaba a despuntar y se subía al podio del mundial por primera vez mientras en Colonia (Alemania) el equipo se preparaba para su primer verdadero asalto a un campeonato del mundo.

WRC - Toyota Celica TCT

WRC - Toyota Celica

¿Sabías que...?

Toyota preparó un MR2 para la clase Grupo B pero la prohibición de la normativa de cara a 1987 obligó a cancelar el proyecto, con lo que el vehículo jamás debutó en competición. A día de hoy, el singular MR2 sobrevive en el museo de Toyota Motorsport en su sede de Colonia, rodeado de otros vehículos históricos de rallyes como los Celica campeones del mundo y los Corolla que pelearon por ganar en los años 90.

WRC - Toyota Celica

Toyota MR2 - GrB

LOS PROTOTIPOS BATALLAN EN JAPÓN Y ANHELAN LE MANS

Un dato poco conocido es que la primera participación de Toyota en las 24 horas de Le Mans no llegó con un vehículo propio sino que lo hizo en 1975 sirviendo un propulsor al equipo japonés Sigma, con Hiroshi Fushida y Harukuni Takashi al volante. Diez años más tarde debutó el primer Toyota de Le Mans: el elegante 85C-L que se desarrolló junto con Dome y que fue usado por estos últimos junto a uno de los equipos más asociados a la marca históricamente, TOM'S. Fue precisamente esta estructura, dirigida por Nobuhide Tachi y Kiyoshi Oiwa, la que se encargó de hacer competir a los Toyota de forma oficial en La Sarthe, firmando un duodécimo puesto en 1988 como mejor resultado de la legendaria carrera de resistencia a lo largo de los años 80.

Mientras tanto, en Japón la existencia de un certamen nacional de prototipos permitía que TOM'S y Dome sacaran sus máquinas a pasear para prepararse de cara a las 24 horas de Le Mans. Desde 1985 hasta 1992, Toyota estuvo en una de las competiciones más interesantes de turismos en una época donde los equipos nipones a menudo tenían una mayor cantidad de coches oficiales en su campeonato de casa que en el Campeonato del Mundo. A lo largo de esos años, Toyota logró un total de 11 victorias, además del título de 1992. De estos triunfos, dos llegaron en los míticos 1.000 km de Suzuka por primera vez para Toyota desde los años 60.

Para Toyota, la llegada de los años 90 trajo una revolución absoluta en términos de enfoque. Mientras los

TOYOTA
TEAM TOM'S
PRO
PRO
BRIDGESTONE
KOITO
MINOLTA
TOYOTA
BIO
YUSEN AIRCARGO
BP
COCKPIT

Toyota 90 C-V

Toyota TOM'S 85C

WEC - Toyota TS010

programas de carreras de circuito en la década anterior habían sido serios pero limitados y para 1990 el debut del Toyota 90C-V mostró una pasión renovada. El equipo TOM'S se convirtió de facto en el equipo oficial con dos coches en pista, mientras la estructura SARD —ambas están aún en activo y se pelean por títulos hoy en día en Japón— añadía un tercer vehículo a la expedición nipona. El sexto puesto final supuso el mejor resultado hasta el momento pero la búsqueda del éxito no había hecho más que empezar.

De cara a 1991 y con el cambio de normativa del Campeonato del Mundo de Resistencia fastidiando los planes originales, el equipo de competición de Toyota se encontró sin un coche con el que competir con garantías y hubo que esperar hasta finales de año para que el nuevo TS010 realizara su debut en la cita de Autopolis en Japón. Era el primer coche del nuevo linaje de resistencia, mientras que en 1992 una versión evolucionada de la máquina del Grupo C se unió a la acción. De esta forma los coches de Toyota estaban presentes tanto en la categoría C1 como en C2. Precisamente en 1992 se obtuvo el primer podio en Le Mans con un segundo puesto, el mejor resultado obtenido por Toyota en la legendaria cita francesa.

Toyota siguió buscando la victoria en Le Mans, firmando en 1993 un récord al inscribir cinco coches repartidos entre las clases C1 y C2 aunque no se pudieron repetir los resultados del año anterior. La temporada de 1994 debería haber sido la definitiva y con los TS010 que se quedaban sin lugar donde correr por la ausencia de los campeonatos japoneses y del mundo de prototipos, el futuro era difícil. La victoria estuvo al alcance de la mano pero al final el equipo SARD tuvo que conformarse con una, por otra parte muy valorable, segunda posición. El duelo entre Toyota y Porsche habría podido seguir varios años más de no ser por las retiradas de sus coches por una normativa que era poco amable con los prototipos.

¿Sabías que...?

Roland Ratzenberger, piloto fallecido trágicamente durante los entrenamientos del Gran Premio de San Marino de Fórmula 1 de 1994, fue uno de los pilotos más destacados del programa de resistencia de Toyota a principios de los años 90. Su nombre se mantuvo en el coche que debería haber pilotado en 1994 aunque su puesto en el equipo lo ocupó Eddie Irvine

TURISMOS EN JAPÓN, TURISMOS EN EL MUNDO

La tradición de las carreras de turismos de Japón tiene su origen en las carreras japonesas de los años 60 pero ya en la década de los 70 Toyota Alemania se asoció con Schnitzer Motorsport para construir una versión del Celica que estuviera conforme a las normativas del Grupo 5. El resultante Toyota Celica LB Turbo era tan espectacular como sus contemporáneos y participó en 1977 y 1978 en el Deutsche Rennsport Meisterschaft (DRM), obteniendo dos victorias antes de ser adoptado por TOM'S para competir en el Fuji Super Silhouette Series, donde llegó a ganar una carrera en 1979.

A lo largo de los años 80, fue el Toyota Corolla el encargado de mantener viva la llama de este tipo de competiciones para Toyota, con el equipo Hodgetts Motorsport triunfando en tres ocasiones en el prestigioso Campeonato Británico de Turismos —British Touring Car Championship (BTCC)—. Win Percy se impuso en 1982, con el propio Chris Hodgetts ganando en 1986 y 1987. Son los únicos triunfos de Toyota en el certamen británico aunque con el tiempo, en los años 90 llegaron los títulos en la categoría de Independientes con James Kaye en 1992 y Lee Brookes en 1994 y 1996 con sendos Toyota Carina.

Paralelamente al programa británico, apoyado en su momento por la base europea de TOM'S en el Reino Unido, Toyota estuvo también en el breve pero intenso Campeonato Japonés

Toyota Avensis - BTCC

de Turismos. El certamen vivió de 1985 a 1998 y tuvo a algunos de los más grandes pilotos japoneses de las dos décadas compitiendo en él. Para Toyota, la época del Grupo A fue algo más complicada aunque el Corolla fue a menudo la mejor alternativa para desafiar a los grandes dominadores del momento. Todo cambió con la llegada de las normativas del Supertouring, que vieron a Masanori Sekiya ganar en 1994 con un Corona antes de volver a repetir en 1998, esta vez con un Chaser, siempre dentro del equipo TOM'S. Fue la última edición de la competición, dejando al JGTC como el mayor espectáculo automovilístico nipón.

En cuanto al popular campeonato del Reino Unido, desde 2011 Toyota vuelve a estar en activo en el BTCC de la mano de un Avensis preparado para competir contra los pesos pesados del certamen. La primera victoria data de 2012 con Frank Wrathall. Con la llegada de Tom Ingram al volante de una de las unidades de la espectacular versión de competición del Avensis, el rendimiento ha ido aumentando hasta optar regularmente a obtener victorias y a pelear por el campeonato

Toyota Carina - BTCC

WEC - Toyota TS020

¿Sabías que...?

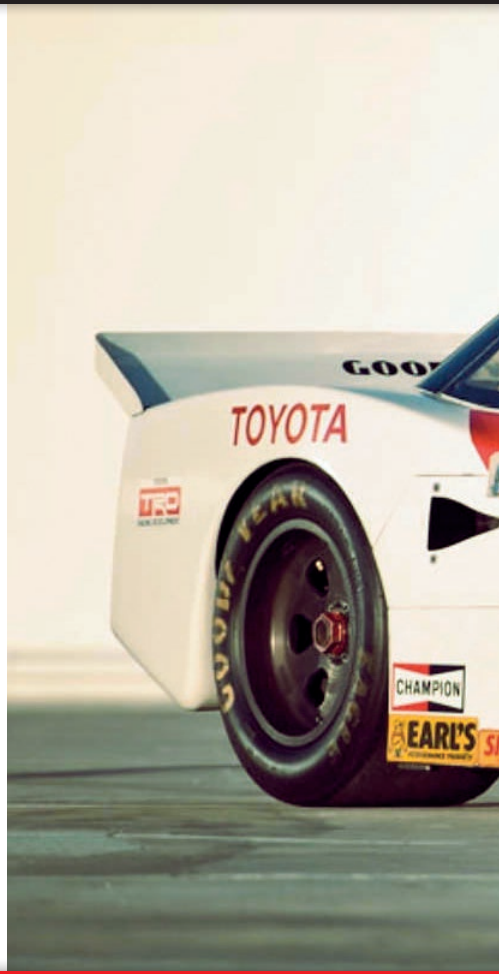
El nombre TS010 que usaban los Toyota de la categoría C1 en el mundo de la resistencia es el punto de origen de los vehículos que siguieron en el ataque a las 24 horas de Le Mans. Tras el TS010 de 1992 llegaron el TS020 de 1998 y los TS030 HYBRID, TS040 HYBRID y TS050 HYBRID de la era moderna. Toyota se alzó con el Campeonato del Mundo de Constructores del WEC y el Campeonato del Mundo de Pilotos del WEC en 2014 con el TS040 HYBRID.

MOTORES DE LUJO, CLIENTES SATISFECHOS

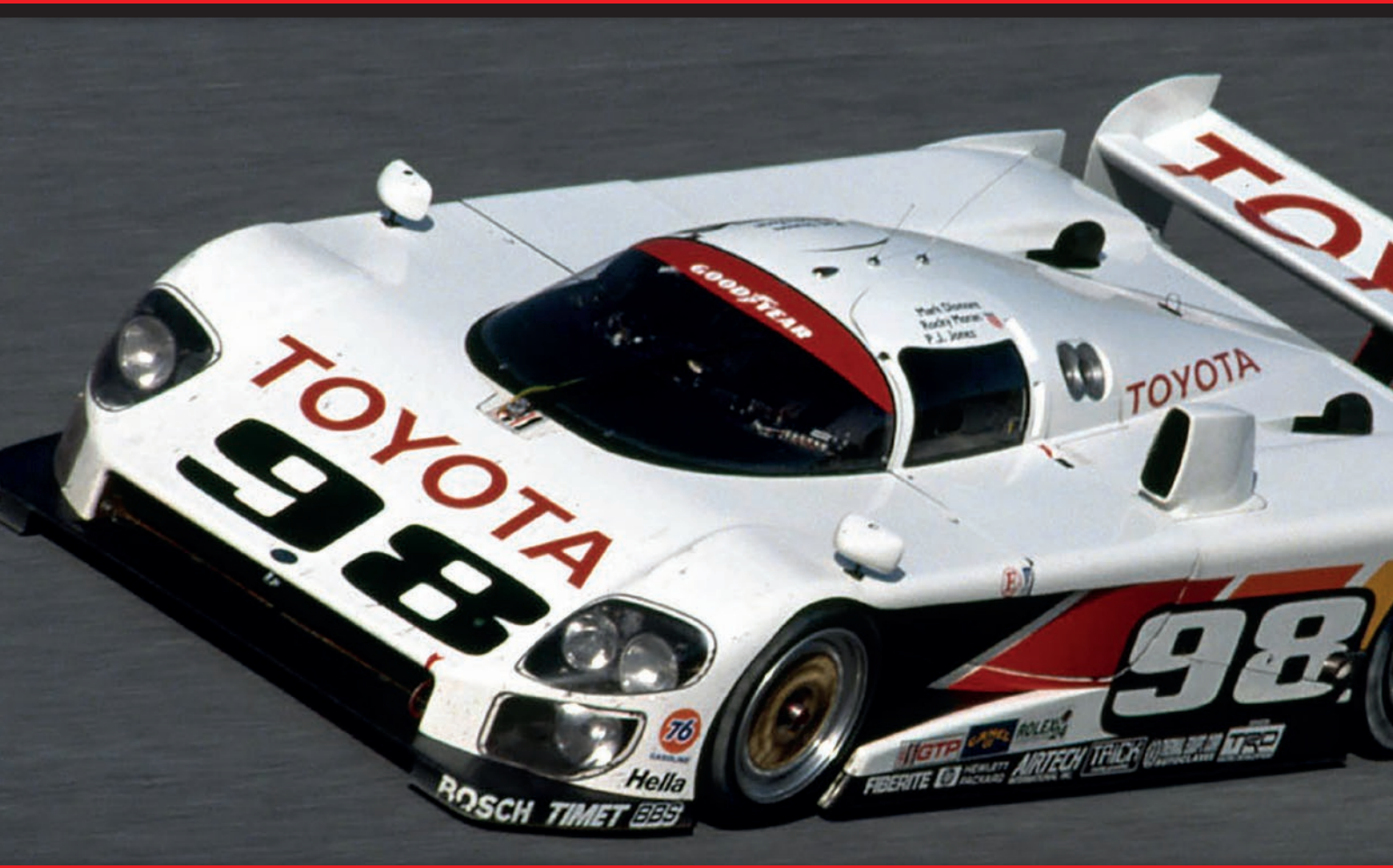
Como parte del gran plan de expansión a nivel automovilístico de los años 80, Toyota no sólo se expandió hacia Europa y a nivel japonés, sino que también miró hacia el siempre rico mundo del motor norteamericano. Contando con el conocimiento de lo complejo de las competiciones de Estados Unidos, Toyota se asoció a uno de los mejores compañeros de viaje posible en aquel momento gracias a Dan Gurney y su equipo, el All American Racers. Las categorías elegidas fueron las clases IMSA GTO y GTU mientras que los vehículos fueron unas máquinas de competición basadas en los enormemente populares Toyota Celica.

Las carreras del IMSA GT eran un mundo totalmente distinto al ya conocido por Toyota y por ello el éxito tardó varios años en fraguarse. Finalmente en 1987 Chris Cord logró el título de pilotos en la categoría GTO mientras Eagle-Toyota hizo lo propio en la clasificación reservada para los constructores. Esto motivó un cambio de estrategia con el objetivo de dar un paso adelante. Desde 1989, Toyota inició un camino poco habitual para la época, el de proveedor de motores a un equipo de carreras. Aunque la idea funcionaba en la Fórmula 1, era menos usual ver a fabricantes de automóviles emular esta idea en carreras de resistencia y en particular en el campeonato IMSA GT norteamericano.

El paso de Toyota era oficialmente el salto a proveedor de motor de los Eagle de Dan Gurney pero, a



Toyota Celica - IMSA


TOYOTA
98
GOODYEAR
TOYOTA
98
76
Hella
BOSCH
TIMET
BBS
GTP
ROLEX
FIBERITE
HEWLETT PACKARD
AIRTECH
THICK

Eagle Toyota MkIII - IMSA

efectos prácticos, los prototipos de la categoría IMSA GTP partían de la base de los coches de las 24 horas de Le Mans. El primer modelo fue una buena base sobre la que construir y su sucesor, el Eagle MkIII propulsado por motor Toyota, firmó un dominio histórico. A lo largo de sus 27 carreras disputadas ganó en un total de 21, entre las que se encuentran las ediciones de 1992 y 1993 de las 12 horas de Sebring, incluyendo un total de 11 dobletes. El resultado fue uno de los mayores dominios vividos en el mundo del automovilismo con los títulos de pilotos y constructores de 1992 y 1993 yendo a parar a manos de la combinación Eagle-Toyota. El mejor ejemplo de lo que se obtuvo a nivel técnico se encuentra en 1993 en particular, año en el que se registraron diez victorias en diez carreras disputadas. Un pleno que aún es más espectacular cuando se cuentan los ocho dobletes.

Desafortunadamente, el dominio fue tal que ello también trajo consigo el fin de las normativas GTP y el IMSA cambió por completo, impidiendo que los Eagle-Toyota MkIII buscaran el tercer año de gloria. Para la historia queda el dominio de Toyota que les vio ganar las 12 horas de Sebring, las 24 horas de Daytona y los campeonatos IMSA de 1992 y 1993.

¿Sabías que...?

La pareja de pilotos que llevó a Toyota a la cima del IMSA GT en 1992 era tan veloz como mítica en cuestión de apellidos. Parnell Velko 'P.J.' Jones, hijo del estadounidense Parnelli Jones fue el subcampeón en ambas temporadas mientras el campeón no era otro que Juan Manuel Fangio II, sobrino del 'Chueco', con quien compartía nombre y apellido.

TOM'S, GRAN BRETAÑA Y EL CRECIMIENTO DE LA FÓRMULA 3

A finales de los años 80, el preparador japonés TOM'S, tradicionalmente asociado a Toyota, abrió una base en el Reino Unido. Nació así TOM'S GB, una empresa con varias ambiciones deportivas y comerciales que tenía el objetivo de irrumpir en las competiciones europeas. Además, en pleno inicio del programa de las 24 horas de Le Mans conjunto con Toyota, tener una base en Europa resultaba especialmente útil a efectos prácticos. Uno de los primeros pasos fue el de establecerse y para ello TOM'S entró en un negocio que conocía muy bien.

A lo largo de los años 80, Toyota se había erigido como protagonista en la Fórmula 3 japonesa gracias a sus motores, preparados por TOM'S, capaces de llevar a pilotos hacia la victoria y el título montados en los populares chasis Ralt. Fue precisamente esa combinación, la que se replicó en un programa para la prestigiosa y ultra competitiva Fórmula 3 británica y en 1987 llegaron los primeros éxitos con Martin Donnelly y el equipo Intesport Racing. El británico completó el año en tercera posición de la general y ganó el Gran Premio de Macao de Fórmula 3, segundo de Toyota como proveedor de motores tras la victoria de Ayrton Senna en 1983.

En 1988 la mayoría de equipos competitivos usaban motores Toyota en sus monoplazas y su buena sinergia con los chasis Ralt y Reynard le dio a Toyota una temporada triunfal con 13 victorias sobre 18 carreras. La

Ayrton Senna GP Macao F3 - Motor Toyota

F3 Toyota TOM'S

F3 Toyota TOM'S

marca se mantuvo en activo junto a TOM'S como preparador hasta 2003, peleando a menudo por victorias y títulos, llegando a imponerse en la clase B. Con el tiempo, la sede británica de TOM'S quedó sin uso práctico al reducirse sus actividades europeas y con el aumento de actividades competitivas en circuito asignadas a TMG en Colonia, por lo que volvió a operar sólo desde Japón.

Mientras tanto, en Japón, TOM'S y Toyota dominaron la década con seis títulos de pilotos y siete de equipos. Además, expandieron su leyenda en el Gran Premio de Macao de Fórmula 3 gracias a las victorias del sueco Rickard Rydell en 1992 y los británicos Peter Dumbreck y Darren Manning en 1998 y 1999. Más adelante aún llegaron dos victorias más con Oliver Jarvis y Keisuke Kunimoto en 2007 y 2008, respectivamente. En cuanto al campeonato japonés, a día de hoy TOM'S y Toyota siguen siendo la mayor fuerza de la competición, con el mayor número de títulos del nuevo milenio.

¿Sabías que...?

Uno de los objetivos de TOM'S a principios de los años 90, además de uno de los principales motivos de su expansión al Reino Unido, era el entrar en la Fórmula 1. Se realizaron varios estudios técnicos y se consideró debutar en la categoría reina del automovilismo mientras Toyota preparaba un propulsor para la tarea. Finalmente no se obtuvo el financiamiento necesario y el proyecto no avanzó, pero la semilla de la Fórmula 1 y Toyota ya había sido plantada...

F3 Toyota TOM'S

LA LEYENDA DEL CELICA Y LA CIMA DEL MUNDO

Toyota tuvo a lo largo de los años 90 una amplia presencia en el mundo de la competición pero si un modelo es representativo de sus éxitos tanto deportivos como en producto de calle ese debe ser el Toyota Celica. En la competición, el Celica GT-Four hizo historia en 1990 al convertirse en el primer coche japonés en llevar a su piloto a ganar el Campeonato del Mundo de Rallyes. El protagonista no era otro que el 'Matador', Carlos Sainz. El piloto madrileño obtuvo así su primer título, que revalidó en 1992 tras ser subcampeón en 1991. Buscando nuevos desafíos, Sainz dejó el equipo Toyota en el momento en el que llegaba su plenitud técnica.

El Toyota Castrol Team logró dos títulos de constructores seguidos en 1993 y 1994, llevando en volandas además a Juha Kankkunen y Didier Auriol a sendos entorchados mundiales. La retirada por razones técnicas de Toyota a mediados de 1995 dejó el WRC huérfano de la única marca que había estado a la altura de la dominante Lancia de aquella época. Pero como es habitual, en las dependencias de Toyota la actividad no se había interrumpido y a finales de 1997 debutó el nuevo Toyota Corolla WRC, con una estética muy distinta del breve pero recordado Celica GT-Four ST205. Para recuperar los éxitos, se restauró la unión con Carlos Sainz.

La historia estuvo cerca de acabar como un cuento de hadas en 1998, primera temporada completa del Corolla, pero en su lugar pasaron a la historia las famosas imágenes de Carlos Sainz y su copiloto, Luis Moya, intentando llegar a meta del último rally del año. Aún así, el equipo no se vino abajo y en 1999 se logró el tercer campeonato de constructores en el WRC. Con el objetivo cumplido de haber demostrado ser capaces de ganar y tras dos años de ingente trabajo y gastos para un TMG de Colonia que había soportado sobre sus espaldas los programas de resistencia y rallyes, en Toyota se tomó la decisión de volver a dejar el WRC después de dos títulos de pilotos, tres de constructores y 31 victorias.

WRC - Toyota Celica

¿Sabías que...?

En la última prueba del WRC en 1999, el RAC Rally de Gran Bretaña, Toyota cedió uno de sus codiciados Corolla WRC al expiloto de Fórmula 1 Martin Brundle para que tomara parte en el evento. El británico llegó a ser vigésimo, por delante de pilotos experimentados del mundial pero su fogosidad e inexperiencia le llevaron a acabar sufriendo un accidente que le dejó fuera del evento.

WRC - Toyota Celica - Carlos Sainz

AUSTRALIA Y LOS SUPER TOURING

Tradicionalmente y por una cuestión de normativa, el Campeonato Australiano de Turismos, actualmente 'Supercars', vivía de la batalla de Ford y Holden con sus grandes motores de 5.000 centímetros cúbicos pero en Australia existía la consciencia del interés de las marcas para afrontar un mercado aún por explotar. De esta forma en 1993 se creó el Campeonato Australiano de Super Touring para coches de 2.000 centímetros cúbicos con el objetivo de promover el ingreso de otras marcas. Toyota fue de las primeras que se lanzó a por lo que era una gran oportunidad.

Desde 1991, Toyota había tenido una asociación con Colin Bond Racing para varias competiciones a nivel australiano. Cuando nació el certamen de Super Touring, Colin Bond decidió que quería tomar parte en la competición y contó con el apoyo de Toyota. El resultado fue unas excelentes preparaciones de los Toyota Corolla AE90 FX-GT y Corolla Seca AE93 para competir en las nueve citas del campeonato. En la primera temporada la batalla se llevaría a cabo entre Toyota y BMW. La marca alemana se llevó las tres primeras carreras pero la reacción por parte de Colin Bond Racing y Toyota no se hizo esperar.

A mediados de temporada llegó la primera victoria y al llegar a la última carrera ambas marcas tenían el mismo número de victorias con un título en juego y tan pocos puntos de diferencia que la corona sería esencialmente para el ganador. Desafortunadamente, la polémica por un toque entre los dos candidatos al título ensombreció lo que habría sido una gran final y John Smith tuvo que conformarse con ser subcampeón. Aún con todo, el resultado era positivo y el objetivo del título para la siguiente temporada era más que asumible. A pesar de ello, el fin de año vio también el cierre del equipo de Colin Bond, lo que dejó a Toyota sin su mejor compañero de viaje. Varios equipos privados mantuvieron el honor de la marca vivo con los Corolla y los Carina hasta el cierre del certamen en 2002.

¿Sabías que...?

Mike Conway, actualmente piloto de Toyota en el WEC, no es el primero con ese mismo nombre en competir con Toyota. En 1993, el Campeonato Australiano de Super Touring contó con la presencia de un piloto de Sydney llamado exactamente igual, aunque sin ninguna relación. Este Mike Conway compitió en un Toyota Sprinter AE86 y finalizó sexto con un podio en Eastern Creek.

Toyota Corolla - Super Touring Australia

Toyota Corolla AE86

LA SUBIDA DE MONTAÑA MÁS DESAFIANTE DEL MUNDO

Toyota Pikes Peak

El Pikes Peak International Hill Climb es uno de los eventos más particulares del mundo del automovilismo. Es un evento que para cada piloto apenas dura diez minutos, algo menos en el caso de los récords absolutos, pero se trata de una subida altamente desafiante que pone a prueba a los mejores coches y máquinas. Aunque hoy en día el camino está totalmente asfaltado, en su día era básicamente un tramo de rallyes con la dificultad puesta al máximo.

Sabiendo de la importancia del evento para Estados Unidos y el mundo entero, Toyota se planteó competir en una época donde el desarrollo de las máquinas que tomaban parte en la prueba ya había entrado en una fase de gran trabajo tecnológico. De esta forma nacieron los coches triunfadores de los años 90, una época en la que, junto con Rod Millen, Toyota logró un total de cinco victorias en el espacio de seis años. El neozelandés ganó tres veces con un Toyota Celica y dos con un salvaje Toyota Tacoma de 1.000 CV de potencia que había que domar sobre la caprichosa tierra del Pikes Peak.

En años recientes, Toyota ha sido protagonista de la subida a la montaña en categoría eléctrica gracias al TMG EV P002 que marcó un récord para los vehículos de este tipo en 2012 con Fumio Nutahara al volante. Como habitualmente, el esfuerzo de Toyota se centró en desarrollar tecnologías relevantes, pensando sobre todo en el esfuerzo que los motores eléctricos deben realizar cuanta más pendiente existe y en las aplicaciones que el desarrollo tendría para los coches de calle.

Con todo, la tradición 'off-road' de Toyota en Estados Unidos tiene su punto de origen mucho más atrás, en los raids del sur del país. Allí destacó especialmente Ivan "Ironman" Stewart, que comenzó su asociación con Toyota con su ingreso en el equipo oficial dirigido por Cal Wells en 1983. Hasta su retirada en el año 2000, Stewart logró con Toyota 56 victorias entre las que destacan sus dos Baja 1000 de 1993 y 1998 y sus once Baja 500, popularizando el nombre SR5 —Hilux— en América.

¿Sabías que...?

El Toyota TMG EV P002 que participó en el Pikes Peak International Hill Climb es la evolución del Toyota TMG EV P001 que se basó en un chasis Radical y que con Jochen Krumbach al volante marcó el récord para coches eléctricos del Nordschleife. La versión para el Pikes Peak es mucho más radical, necesitando 'sólo' autonomía para los 20 kilómetros de longitud que tiene la prueba norteamericana.

ALEMANIA, TIERRA PROMETIDA

Tras el fin de la era de oro de los prototipos en Le Mans, para 1995 la carrera vivió un enorme cambio de paradigma y muchos de los participantes pasaron a competir con coches de tipo GT. En Toyota, siempre buscando la innovación, se optó por seguir dos programas paralelos, un camino que la marca conoce bien y ha seguido en varias ocasiones a lo largo de su carrera. De esta forma, en 1995 un Toyota Supra preparado especialmente para las 24 horas de Le Mans logró terminar 14º, algo considerado un éxito teniendo en cuenta el vehículo de origen. Mientras tanto, SARD prestó su ayuda para construir un coche de carreras purasangre basado en un MR-2 que acabó siendo conocido como MC8-R. En 1996 este último ya era más competitivo y ello resonó en Toyota.

Estaba claro que, tal y como estaban formadas las normativas del mundo de la resistencia, la mejor solución era construir un coche de carreras primero y homologarlo luego para calle, construyendo las unidades necesarias para que se permitiera su participación en Le Mans. Así nació la idea del Toyota TS020, conocido como GT-One. Desde Japón se tomó la decisión de no ir a Le Mans en 1997 para centrar todos sus esfuerzos en preparar la nueva máquina, construida en colaboración con Dallara y con la sede del Toyota Team Europe en Colonia como base del equipo de carreras. El año sabático permitió a Toyota fijarse en lo que hacían los rivales para sacar aún más partido de la normativa y el coche que se presentó en Francia en 1998 fue uno de los más revolucionarios del momento.

El primer año fue difícil para los espectaculares GT-One, reconocidos ampliamente como los más bellos del evento. Los esperables problemas técnicos de juventud complicaron su desafío por la victoria pero había quedado claro que el coche tenía todas las piezas adecuadas para pelear por la gloria. Aunque la normativa cambió de cara a 1999 para intentar frenar a los radicales coches de GT que habían nacido en las dos últimas temporadas, la mayoría de fabricantes lograron adaptar con éxito sus máquinas y

Toyota GT One (1998)

Toyota GT One (1999)

cuando la segunda cita con La Sarthe llegó para los GT-One, estos estaban más listos que nunca. Al igual que el año anterior, Toyota mandó a tres coches y estos pelearon por el triunfo desde el primer momento.

En 1999 las cosas fueron mejor y los GT-One demostraron tener una velocidad endiablada, lo que les convertía en los favoritos para el evento. Pero las 24 horas de Le Mans son un evento lleno de sorpresas y desafíos ocultos, y los tres Toyota sufrieron sendos pinchazos. Los coches número 1 y 2 no pudieron continuar, retirándose a media tarde y en medio de la noche, respectivamente. El tercer pinchazo se produjo a pocas horas del final, cuando el japonés Ukyo Katayama estaba en segunda posición y en plena remontada. El equipo realizó un trabajo excelente y ello permitió que el coche número 3 con los pilotos nipones lograra salvar el honor y finalizara la carrera en segundo puesto aunque logrando la victoria en la clase GTP. Toyota igualaba así el mejor resultado que había tenido en Le Mans pero sin un campeonato que acompañara a la gran carrera, el proyecto no era económicamente viable y la historia del GT-One terminó allí... después de un nuevo segundo puesto en los 1.000 km de Fuji de ese mismo año. Al final, el GT-One compitió en tan solo tres carreras en dos años.

¿Sabías que...?

Existe una unidad del Toyota GT-One construida y homologada para poder circular por la calle. A diferencia de lo esperable, su interior tiene un amplio y cómodo asiento de piel, aire acondicionado y hasta un encendedor. Sin duda, ¡se trata del coche de carreras con el interior más lujoso del mundo! Actualmente está en el museo de Toyota en la sede de TMG en Colonia.

Toyota GT One -Versión de calle

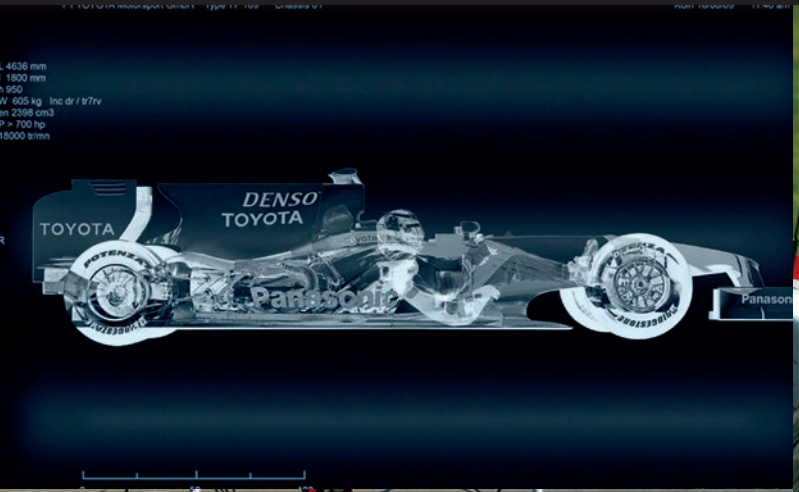
EL COMPLEJO MUNDO DE LA FÓRMULA 1

El cambio de estrategia de Toyota en el mundo de la competición tenía un objetivo y tras dejar el WRC y las 24 horas de Le Mans en 1999, el siguiente paso fue el mayor desafío al que se había enfrentado jamás la marca a nivel de competición: la Fórmula 1. Para triunfar en la Fórmula 1 no sólo es necesario tener un gran equipo técnico sino que hay que dominar su política interna, un proceso que lleva un tiempo. Inicialmente, el desarrollo del chasis y motor se llevaron a cabo en Colonia pero pronto llegaron refuerzos desde Japón que ayudaron a mejorar el resultado.

Toyota se preparó a conciencia para su gran debut en la Fórmula 1, con un programa de test en 11 circuitos del mundial y un coche de carreras sólo para probar a lo largo de la temporada 2001. Cuando llegó 2002, el TF102 estaba listo para batallar y en una primera carrera caótica logró sobrevivir y sumar su primer punto con Mika Salo al volante en el Gran Premio de Australia. Una recompensa para un equipo que entraba con tanta pasión como habían mostrado en todas las categorías anteriores aunque con un desafío titánico por delante.

El cuarto año de Toyota en la categoría reina fue especial ya que llegó el primer podio y se completó una temporada fantástica con cinco presencias entre los tres primeros y un cuarto puesto final con Jarno Trulli y Ralf Schumacher, sólo por detrás los grandes equipos de la Fórmula 1. Parecía que llegaba el gran momento para el equipo japonés con base en Alemania pero los constantes cambios de normativas y la congelación de motores jugaron en contra de un equipo en pleno crecimiento. A pesar de la difícil situación, el equipo siguió empujando y en 2009 llegó a ocupar brevemente el segundo puesto en la general.

Finalmente, el último año de Toyota en la Fórmula 1 sirvió para igualar el récord de cinco podios en una temporada y llegar a la quinta posición final en un año convulso dentro de la máxima categoría. Finalmente el TF109, que logró una sensacional primera fila en el Gran Premio de Bahréin de 2009, sería el último coche de Toyota en competir puesto que, con una industria del automóvil


L 4636 mm
1800 mm
h 950
W 605 kg Inc dr / tr/rv
en 2398 cm3
P > 700 hp
18000 tr/mn
DENSO
TOYOTA
TOYOTA
Panasonic
Panason

Panasonic
TOYOTA

Panasonic
TOYOTA
EMC²
EMC
DENSO

MONACO
Grand Prix
TOYOTA

TOYOTA

Panasonic
TOYOT
SPONSORED BY ALL

en pleno cambio, se decidió que había otros lugares donde tenía más sentido, y sobre todo más relevancia, competir. El futuro de Toyota no andaba lejos de los circuitos.

De forma paralela al programa de su propio equipo, Toyota proporcionó motores cliente a varios equipos entre los que se encontraron Jordan Grand Prix, Midland F1 Racing y Williams F1 Team. A lo largo de los cinco años, de 2005 a 2009, en que los motores Toyota fueron usados por estas escuadras, sus mejores resultados fueron un total de un podio para Jordan y tres para Williams, que en 2007 logró finalizar la temporada en cuarta posición, dos puestos por delante de Toyota. Cuando la marca se retiró de la Fórmula 1, también dejaron de servir sus motores a otros equipos.

Fómula 1 - Toyota TF110 - Stefan GP

¿Sabías que...?

Incluso tras anunciar su retirada de la categoría reina a finales de 2009, existió la posibilidad de que Toyota estuviera en 2010 en la categoría a través de un proyecto de equipo privado aunque finalmente no se llegó a un acuerdo definitivo entre ambas partes. También Hispania Racing Team intentó usar el TF110 pero no fue posible por razones económicas.

TOYOTA CONQUISTA ESPAÑA Y LLEVA A SUS PILOTOS A LA FÓRMULA 1

Desde los años 90, España tuvo la situación única dentro del automovilismo de contar con un certamen de monoplazas patrocinado y motorizado por Toyota. La Fórmula Toyota y la Fórmula Supertoyota fueron dos de los campeonatos de iniciación al automovilismo más populares de su época, con muchos pilotos comenzando sus carreras deportivas en ellos. Con el tiempo y el crecimiento de la cultura automovilística, la Fórmula Supertoyota evolucionó y pasó a adoptar la normativa de Fórmula 3, naciendo de esta forma el certamen español.

La historia del campeonato apenas tiene ocho años de duración pero fue una época en la que múltiples pilotos españoles lograron perseguir sus sueños, siendo algunos de ellos aún pilotos en activo a día de hoy. Entre los pilotos más destacados del momento se encuentran nombres conocidos como Ander Vilariño, Borja García, Andy Soucek o Nicolas Prost. Pero el punto más atractivo del certamen era para el ganador, que durante unos años recibió la promesa por parte del equipo Toyota de Fórmula 1 de organizarle un test con uno de los monoplazas de la máxima categoría. De esta forma, los españoles Borja García y Andy Soucek y el argentino Ricardo Risatti pudieron subirse a un monoplaza que sólo unos pocos afortunados pilotarían a lo largo del año. El campeonato se convirtió en 2009 en European F3 Open y en 2014 pasó a llamarse Euroformula Open. Aunque se ha expandido el calendario para tener alcance europeo, el certamen sigue basado en la Fórmula 3 y usa los motores Toyota en todos los coches.

Más allá de España, desde Japón, en años recientes, el programa de desarrollo de Toyota (TDP) ha hecho un esfuerzo por ayudar a sus talentos de futuro a ganarse la vida. Cuando la Fórmula 1 era la máxima prioridad de Toyota, pilotos como Kazuki Nakajima, Kamui Kobayashi o Kohei Hirate vinieron a Europa para pelear en la F3 Euroseries y en la GP2, logrando resultados destacados que en los dos primeros casos justificaron un ingreso en la Fórmula 1. Incluso a día de hoy, el TDP sigue en activo, promoviendo el talento de Toyota. Nombres como Ryo Hirakawa, Kenta Yamashita o Sho Tsuboi podrían tener mucha relevancia no tardando mucho.

F3 España Toyota

Koki Saga -Super GT Okayama

¿Sabías que...?

El concepto de familia que une a todos los pilotos, ingenieros, mecánicos y personal de Toyota tiene una de sus mejores muestras en la familia Saga. Koei Saga es el jefe de Toyota GAZOO Racing, la gran macro-estructura de competición de Toyota. Mientras tanto, su hijo Koki Saga es piloto de la marca en Japón y pasó por todos los pasos habituales en la Fórmula 3 y la Super Fórmula antes de convertirse en uno de los ases que pilota el Toyota Prius más rápido del mundo en el Super GT.

TOYOTA GAZOO RACING Y EL NORDSCHLEIFE

Toyota GAZOO Racing es el nombre que todos los equipos oficiales de Toyota y Lexus a lo largo de las múltiples categorías en las que compiten hoy en día. El nombre tiene su origen competitivo en las pruebas de resistencia alemanas del VLN y las 24 horas de Nürburgring. El debut se produjo en la histórica cita germana en 2007 pero en la mayoría de sus participaciones tanto allí como en el campeonato VLN la marca encargada de representar a GAZOO Racing ha sido Lexus.

Ocasionalmente, Toyota ha estado presente en las 24 horas de Nürburgring gracias al deportivo compacto Toyota GT86, siendo capaz de ganar en la categoría SP3, cerca del top 50 de la general, resultados valorables para coches que en ningún caso se inscriben con la intención de ganar la carrera, algo que sólo está al alcance de las máquinas de GT3. Más allá de los coches oficiales de GAZOO Racing, la naturaleza relativamente amateur de la carrera hace que vehículos menos habituales como el Auris tuvieran su día en las carreras. Incluso en la 44ª edición de las 24 horas de Nürburgring, en 2016, llegó a participar una unidad preparada para la competición del nuevo Toyota C-HR.

Toyota C-HR 24 Horas de Nürburgring

¿Sabías que...?

El 'GAZOO' de Toyota GAZOO Racing proviene de la página web www.gazoo.com que Toyota inauguró en 1998 y cuyo objetivo era mostrar todos los coches que había a la venta en los concesionarios de la marca en todo Japón a través de imágenes. El origen de la palabra se encuentra en el japonés '画像' o 'Gazō', algo así como 'imagen'. Cuando se eligió el nombre, se pensó en esa idea de todos los garajes unidos en un mismo lugar a través de las fotos de los coches, como toda la familia de Toyota se une en Toyota GAZOO Racing para competir bajo una misma bandera

Toyota GT86 - Nurburgring

DANDO VUELTAS EN CÍRCULOS

Las carreras en Estados Unidos han tenido siempre un gran seguimiento en su país y la IndyCar llegó a principios de los 90 a rivalizar con la Fórmula 1 en popularidad y en cantidad de emoción y acción en las carreras. La escisión del certamen para 1996 al dividirse entre la CART y la IRL no impidió que Toyota realizara su aterrizaje en el mundo de los monoplazas americanos ese mismo año, a través de su asociación con el equipo AAR de Dan Gurney con quien se había dominado el certamen IMSA GT pocos años antes. El desafío que los ingenieros de Toyota se encontraron fue enorme y hubo que esperar hasta el año 2000 para lograr el primer triunfo.

Juan Pablo Montoya estrenó el casillero de Toyota en un año en el que las cosas empezaron a cambiar para bien, marcando una línea ascendente que culminó en 2002 con un año impecable para el brasileño Cristiano da Matta, campeón con un motor Toyota y que después de coronarse en Estados Unidos puso rumbo a la Fórmula 1. También Toyota puso rumbo a otro lugar, puesto que con la CART ganada, el siguiente objetivo debía ser conquistar también la IRL, donde debutó en la temporada 2003.

La experiencia en años anteriores ayudó a que los resultados fueran mejores de entrada, así como el hecho de trabajar con dos estructuras ex-CART como el Team Penske y Chip Ganassi Racing. Ese mismo año se

Denny Hamlin - Daytona500

obtuvo un triunfo histórico gracias a Gil de Ferran al imponerse en las 500 millas de Indianápolis, convirtiéndose en la primera marca japonesa en triunfar allí. Toyota se mantuvo en el campeonato hasta finales de 2005, cuando dejó el mundo de los monoplazas en Estados Unidos.

A lo largo de la primera década del nuevo milenio, un esfuerzo conjunto entre Lexus, Toyota y Toyota Racing Development (TRD) dio como resultado un motor competitivo que logró ganar las 24 horas de Daytona como proveedor de propulsores entre 2006 y 2008, además de lograr también el título de Grand Am ese último año. Aunque el motor fue oficialmente bautizado como Lexus, la tecnología de Toyota y el trabajo de TRD hacen de este un motor Toyota en todo excepto el nombre, cuya elección se debió sobre todo a razones comerciales dada la popularidad de la marca premium de Toyota en Estados Unidos.

Actualmente el foco de atención de Toyota en Estados Unidos se encuentra en la NASCAR, donde compite con varios Camry en la categoría principal. En 2015, Toyota hizo historia al ser el primer coche de fuera de los Estados Unidos que logró el título, en este caso con Kyle Busch al volante, éxito que se repitió en 2017 con Martin Truex Jr. El Toyota Camry compite también en la segunda clase de la NASCAR, conocía hoy en día como NASCAR Xfinity Series. Allí obtuvo el primer título Toyota en 2009 también con Busch y se volvió a repetir en 2016 con el mexicano Daniel Suárez. Aún así, el lugar más exitoso para Toyota es la NASCAR Camping World Truck Series, donde con el competitivo Tundra se ha hecho con seis títulos entre 2006 y 2016.

¿Sabías que...?

Denny Hamlin ganó las 500 millas de Daytona en 2015 al volante de un Toyota, lo que permite a Toyota ser una de las marcas que más competiciones ha ganado al haberse impuesto en pruebas tan prestigiosas como las 24 horas de Daytona, las 12 horas de Sebring, el Rally de Montecarlo, las 500 millas de Daytona, las 500 millas de Indianápolis, los 1.000 kilómetros de Suzuka... y otros certámenes en todo el mundo.

Gil de Ferran - Indy 500

DE NORTE A SUR

El mundo del automovilismo argentino tiene una rica historia que a pesar de todo suele quedar alejada de la competición de otros lugares como puede ser Norteamérica, Europa, Asia u Oceanía. Aún así Toyota tiene también presencia en el TC2000, una categoría a la que se accedió en el año 2000 y que ha dado a Toyota tres títulos gracias a Norberto Fontana en 2002 y Matías Rossi en 2011 y 2013, siendo estos últimos triunfos en la categoría Súper TC.

Desde la temporada 2017, el equipo de Toyota Argentina compite bajo la bandera de Toyota GAZOO Racing, manteniendo la última generación del Corolla en competición con cuatro pilotos y ampliando aún más el alcance de la macro-estructura de la marca en un mercado donde tradicionalmente no ha habido tanta presencia nipona. El coche sigue siendo competitivo, permitiendo que Toyota siga peleando por victorias y títulos.

¿Sabías que...?

Los Toyota Corolla y Toyota Celica son los coches de la marca que tienen una mayor tradición de competición, habiendo estado en activo desde los años 60 y 70 respectivamente. El Corolla en particular ha tenido coches de competición de distintas categorías a lo largo de seis décadas distintas de forma consecutiva.

Matias Rossi - Toyota Corolla TC2000

TOKACHI, TOYOTA Y EL INICIO DE LA HIBRIDACIÓN

Toyota fue una de las primeras marcas en apostar por los motores híbridos en el mundo de las carreras. Cuando los coches del WEC aún usaban motores de combustión y en la Fórmula 1 ni soñaban con los sistemas de recuperación de energía, en Toyota ya se trabajaba para revolucionar el motorsport. En 2005, un Toyota compitió por última vez en el Super GT japonés y aunque en 2006 se mantuvo en pista una unidad del legendario modelo, su camino había llegado a su fin... pero los ingenieros de Toyota se encargaron de darle una despedida por todo lo alto.

Junto con Denso y el equipo SARD con quien ya se colaboraba de forma oficial en los años 80 y 90, se planteó la idea de un coche de carreras híbrido, basándose en la idea del increíblemente popular Prius de calle. El trabajo fue minucioso y detallista y al terminarlo, a los aproximadamente 490 CV de potencia del motor de combustión se le añadieron 200 CV del motor eléctrico en el eje trasero y 26 CV más repartidos a razón de 13 CV por cada rueda gracias a unos minúsculos motores eléctricos ¬integrados en las ruedas delanteras.

Con un total de 700 CV de potencia y tracción integral, el Toyota Supra HV-R estaba listo para las 24 horas de Tokachi, la cita estrella de la Super Taikyu, el conocido campeonato japonés de resistencia para coches de GT y turismos derivados de serie. A pesar de la presencia de la lluvia, el coche evitó cualquier tipo de problema a lo largo de toda la carrera y al terminar, no sólo la victoria era suya sino que ésta llegaba con 19 vueltas de ventaja sobre el segundo clasificado. Toda una demostración de poderío y una carrera que cambió la historia del automovilismo.

Toyota Prius GT300

Toyota Supra HV-R GT Hybrid

¿Sabías que...?

El motor Toyota RV8K es uno de los que más recorrido ha tenido en años recientes y se usó tanto en el Super GT como en el WEC aunque sólo en un equipo privado. Su debut en competición se produjo en el campeonato japonés en 2009 y lo usaron todos los Lexus SC430 de la competición hasta que la normativa cambió a finales de 2013. Mientras tanto, entre 2011 y 2014 el equipo Rebellion Racing montó en sus coches Lola los motores Toyota que les empujaron a ser los mejores coches privados.

WEC - Rebellion Toyota

TOYOTA Y NUEVA ZELANDA, UNA RELACIÓN ESPECIAL

La Toyota Racing Series es el certamen más importante de monoplazas en Nueva Zelanda y vivero para los jóvenes pilotos, en especial locales pero también internacionales. La competición usa chasis Tatuus con versiones modificadas de los motores Toyota 2ZZ-GE que se montan en varios coches de calle como los Celica y Corolla. Se trata de una competición estrenada en el año 2005 y que sirve para que varios talentos de futuro se mantengan en activo durante el invierno en el hemisferio norte.

A lo largo de las 13 temporadas de historia de la competición, se han visto a campeones de renombre como Mitch Evans, Nick Cassidy, Lance Stroll o Lando Norris en una competición que cuenta con una copa reservada para los Toyota GT86 como telonera. La popularidad del certamen ha ido creciendo a lo largo de los últimos años hasta el punto de convertirse en una especie de encarnación moderna de la Fórmula Tasman para talentos del mañana, con todo lo que ello implica a nivel deportivo. Para Toyota, se trata de la confirmación del deseo de estar presente alrededor del mundo.

¿Sabías que...?

La Toyota Racing Series cuenta en su calendario con el Gran Premio de Nueva Zelanda, una de las pocas carreras del mundo que sin estar dentro del calendario de Fórmula 1 recibe por parte de la FIA el estatus oficial de Gran Premio, algo que comparte con los legendarios Gran Premio de Macao y Gran Premio de Pau, ambos de Fórmula 3.

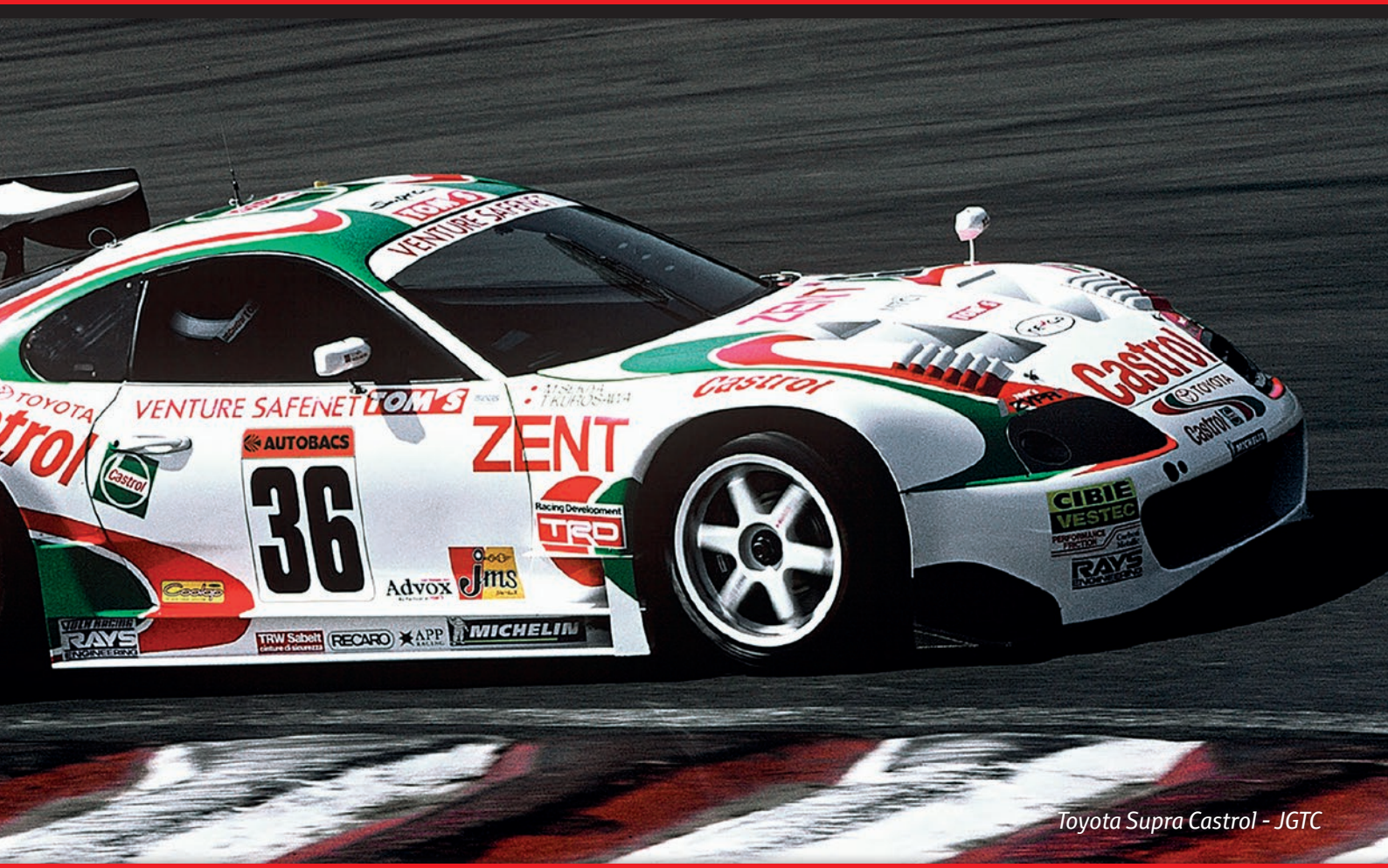
GP Nueva Zelanda - Toyota

EL SUPER GT, LA JOYA DE LA CORONA DEL PAÍS DEL SOL NACIENTE

Japón es un país con mucha tradición automovilística y raramente han estado sin competiciones de alto nivel técnico y deportivo desde que las grandes carreras llegaron en los años 60 y 70. La desaparición de su certamen nacional de prototipos propició que se ideara un nuevo campeonato que acabó por convertirse en el más importante que Japón ha tenido a nivel nacional. Actualmente se le conoce como Super GT aunque comenzó bajo la nomenclatura de Campeonato Japonés de GT —Japan Grand Touring Car Championship (JGTC)—. Su primera temporada llegó en 1993 y desde casi el primer momento, Toyota tuvo un gran protagonismo especialmente en la categoría GT500.

La leyenda del Toyota Supra se fraguó gracias en partes iguales a su diseño exterior y buen comportamiento y a su rendimiento en los circuitos, batallando en la principal categoría del JGTC entre 1994 hasta 2006, obteniendo en ese periodo un total de cuatro títulos de pilotos y cuatro títulos de equipos, siendo Toyota una de las marcas más exitosas en la competición. Tras llegar a su fin la producción del modelo de calle, el increíblemente popular Supra se mantuvo en pista hasta 2006, mismo año en el que debutó Lexus en la categoría, usando los motores Toyota e incluso participando como equipos Toyota.

Con el tiempo se adoptó el nombre Lexus a nivel de escuadra pero los motores Toyota se mantienen a día



Toyota Supra Castrol - JGTC

de hoy, habiendo ganado desde entonces cuatro títulos de pilotos y cinco de equipos. En 2017, la llegada del nuevo LC500 revitalizó aún más al Lexus de Toyota Motorsport y sus motores propulsaron a los coches a victorias históricas como un increíble sexteto en el circuito de Okayama en una temporada que se resolvió con un nuevo título.

En el GT300, la categoría pequeña del certamen, Toyota ha participado a lo largo de los años con los MR2, Celica, Corolla Axio, Prius, 86 y Mark X para lograr un total de seis títulos de pilotos y tres de equipos. La temporada 2016 vio la última pareja de éxitos gracias al buen rendimiento del Toyota 86 del VivaC Team Tsuchiya, que coronó a Takeshi Tsuchiya y Takamitsu Matsui. Así se acabó con una racha de ocho años sin títulos en el GT300, donde antaño Toyota había sido una fuerza dominadora. Aún así, hay que recordar que al igual que en GT500, los Lexus que ganaron los títulos de pilotos y equipos en 2009 usaron motores Toyota.

Lexus LC500 - Super GT

¿Sabías que...?

Los coches del Super GT son capaces de rodar a ritmo de LMP1 en el único circuito que comparten con el WEC, el de Fuji. Los mejores registros de los Lexus que montan motores Toyota están ligeramente por delante de los LMP1 privados y se quedan a unos pocos segundos de los tiempos de los LMP1 oficiales híbridos. Una verdadera proeza, teniendo en cuenta la menor potencia y mayor peso de las máquinas del Super GT, sobre todo porque estos registros se obtienen con el lastre característico del campeonato que se aplica a los coches según la cantidad de puntos que suman.

DE FÓRMULA NIPPON A SUPER FÓRMULA

La primera presencia de Toyota en el mundo de los monoplazas se produjo en 1973 en la Fórmula 2000 japonesa, certamen que con el tiempo se convirtió en Fórmula 2 y Fórmula 3000 japonesa antes de pasar a ser Fórmula Nippon y finalmente adoptar el nombre de Super Fórmula. En esos primeros años, la presencia de la marca era limitada ya que los propulsores provenían de coches de calle y pelear por victorias era difícil aunque los precios también eran mucho más asequibles, permitiendo que equipos pequeños y pilotos con menos recursos pudieran competir.

Aún así, la verdadera época de oro de Toyota en esta categoría no llegó hasta 2006, año en el que la marca desembarcó en la Fórmula Nippon para equipar esencialmente a la mitad de parrilla. Desde entonces, en un reparto más o menos equitativo se ha tenido a una media de 10 coches con motores Toyota que han logrado grandes éxitos a lo largo de la última década. Tanto es así que desde 2006, sólo en dos ocasiones el piloto o el equipo campeón de la Fórmula Nippon o Super Fórmula no contaba con motores Toyota.

A pesar de ello, el auténtico dominio llegó a partir de 2014, con un propulsor especialmente eficiente, fiable y potente que ganó 26 de sus primeras 33 carreras disputadas en la nueva era con el Dallara SF14 que se usa en la mayor competición de monoplazas en Japón, donde Toyota encadena cuatro títulos consecutivos. Entre los campeones de la marca hay nombres como los de Kazuki Nakajima, Yuji Kunimoto, Hiroaki Ishiura o incluso André Lotterer, que en la Super Fórmula es piloto del equipo TOM'S, una estructura casi oficial.

¿Sabías que...?

Desde 2009, los motores del Super GT y la Super Fórmula, entonces Fórmula Nippon, son el mismo modelo en las marcas participantes. De esta forma, los monoplazas Dallara que usan motor Toyota tienen el mismo propulsor que los Lexus LC500 que toman parte en la categoría GT500 del Super GT. En su día, la especificación de motor era compartida entre la Fórmula Nippon y la IRL norteamericana, con el Super GT usando motores totalmente distintos.

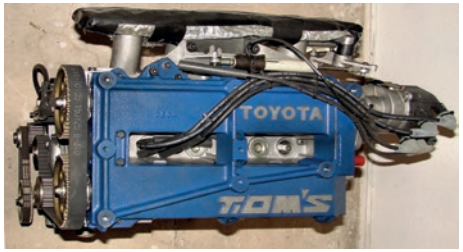
Nick Cassidy - Super Formula

PEQUEÑOS MONOPLAZAS, GRANDES PILOTOS

La Fórmula 3 japonesa es desde 1979 la reina de las categorías de promoción en Japón. Desde sus inicios, varias marcas han estado presentes en la competición y Toyota ha sido siempre una de las mayores protagonistas en uno de los campeonatos donde su relación con el equipo TOM'S ha sido más cercana puesto que las preparaciones de los propulsores han corrido a cargo del equipo de Nobuhide Tachi y Kiyoshi Oiwa desde los años 80. Gracias a ello, una gran cantidad de pilotos de talento pudieron mostrarlo al mundo.

Entre los más destacados encontramos a Pedro de la Rosa, Tom Kristensen o Tom Coronel en los años 90, Adrian Sutil y Marcus Ericsson en la primera década del nuevo milenio.

Toyota tiene el récord de títulos consecutivos con un total de 11 entre las temporadas de 2003 y 2013 a razón de diez títulos para los motores de y uno para Torii. En tiempos recientes, Toyota tuvo motores competitivos capaces de ganar el Gran Premio de Macao de Fórmula 3 con TOM'S y aún hoy en día se mantiene a la vanguardia de la competición.
En cuanto a categorías de acceso al mundo de los monoplazas, la Fórmula 4 tiene un sabor Toyota muy claro ya que en 2015 se inauguró un certamen con certificación FIA con sus motores propulsando los coches. Curiosamente, el motor se desarrolló de forma muy estrecha con Dome, fabricante encargado del chasis. Se recuperó así una asociación con décadas de antigüedad para que los pilotos del mañana den sus primeros pasos en el certamen.
Los primeros dos campeones, Sho Tsuboi y Ritomo Miyata, pertenecen al TDP, el programa de desarrollo de jóvenes talentos de Toyota.



Toyota TOM'S F3 - Motor

Toyota TMG Colonia

Proyecto TOM'S F1

¿Sabías que...?

La cultura de los preparadores tan prevalente en la Fórmula 3 significa que a pesar de ser los motores Toyota como elementos provenientes de vehículos de calle —en su día, hoy son ya motores construidos para competir—, existieron numerosos equipos técnicos que realizaban sus propias puestas a punto de los propulsores. De esta forma, el más famoso es TOM'S, con un rendimiento ejemplar prácticamente siempre. Los otros dos grandes preparadores de motores Toyota de Fórmula 3 a lo largo de los años son Torii y Toda, que hoy en día compite con un motor propio.

EL RALLY DAKAR, UNA COMPETICIÓN SIN IGUAL

En el mundo de las competiciones off-road, el Rally Dakar destaca por encima de las demás por su dureza, su legado y su alta competitividad, además de un espíritu amateur que permite que pilotos menos profesionales compitan junto con las grandes estrellas. A lo largo de la historia de la prueba, que comenzó en 1979, Toyota no tuvo nunca un papel destacado al no atacarla con un programa oficial con garantías de pelear por ganar. La mayoría de sus inscripciones hasta los años 90 eran equipos privados o coches con apoyo oficial con el objetivo de probar tecnología para la calle.

La situación varió en 2012, cuando el sudafricano Giniel de Villiers inició un programa junto a Imperial Toyota, distribuidora de la marca en su país. Los coches elegidos para competir en el Dakar suramericano fueron los Toyota Hilux y el rendimiento fue bueno desde el primer momento. El propio De Villiers fue el mejor clasificado de Toyota entre 2012 y 2016, estando siempre en el top 5. El mejor resultado del pick-up de Toyota en el Dakar es un segundo puesto obtenido en 2013 y 2015. Desde 2017, el programa de Imperial Toyota pasó a formar parte de Toyota GAZOO Racing, que esa edición contó no sólo con De Villiers sino también con Nasser Al-Attiyah, campeón por segunda vez con Toyota.

Además, Nani Roma compitió con Toyota, en la estructura del equipo Toyota Overdrive Racing con sede en Bélgica, y con el apoyo de Toyota España. En su debut con Toyota, el piloto de Folgueroles (Barcelona) logró una meritoria cuarta posición siendo el primer piloto Toyota.

Dakar - Nani Roma

Dakar - Nani Roma

Dakar - Nani Roma

¿Sabías que...?

Nasser Al-Attiyah, campeón del FIA Cross Country Rally World Cup con Toyota en 2016 tras seis victorias en seis carreras, es conocido también por su participación en los Juegos Olímpicos, donde compite en tiro al plato. En los JJ.OO. de Londres en 2012, Al-Attiyah logró la medalla de bronce para Catar en la modalidad de tiro skeet.

Dakar - Nasser Al Attiyah

DOS MUNDIALES
Y UN OBJETIVO COMÚN

Actualmente, los dos mayores focos de atención de Toyota en el mundo de la competición están en la resistencia y en los rallyes. El primero de estos programas se reavivó en 2012 con el debut de la marca en el nuevo WEC, mientras que en el caso del WRC hubo que esperar hasta 2017 para ver de nuevo coches Toyota compitiendo, 18 años después de la última participación oficial en la máxima categoría de rallys. Se trata de dos programas del más alto nivel que para Toyota forman dos pilares estratégicos fundamentales.

Toyota volvió al mundo de la resistencia con su llegada al WEC en 2012. Aunque a causa de un accidente en pretemporada el debut del TS030 HYBRID no pudo producirse

WEC - TS030

WEC - TS030

WEC - Toyota GAZOO Racing

hasta las 24 horas de Le Mans de ese mismo año, el rendimiento de la nueva máquina fue competitivo inmediatamente y a mediados de temporada el equipo se estrenó con una victoria en Interlagos para luego ganar también en Fuji y en Shanghái, las dos últimas carreras del año. Tras otro año con varias victorias y pole position con el TS030 HYBRID, en 2014 debutó un TS040 HYBRID que hizo historia para Toyota al proclamarse Campeón del Mundo de Constructores y Campeón del Mundo de Pilotos con Anthony Davidson y Sébastien Buemi.

Pero los mayores desafíos estaban aún por llegar, en 2015 con el TS040 HYBRID ya en su límite evolutivo y en 2016 con un novedoso TS050 HYBRID que se quedó a tan sólo cinco minutos de lograr una victoria segura en las 24 horas de Le Mans. La experiencia espoleó a todo el equipo para trabajar más fuerte que nunca y preparar un coche mucho más competitivo para 2017. El nuevo

WRC - Toyota GAZOO Racing

TS050 HYBRID venció en Silverstone y Spa-Francorchamps, así como en Fuji, y aunque la victoria en Le Mans siguió resistiéndose, Toyota GAZOO Racing comenzó a trabajar para regresar y vencer en 2018 nada más terminar la edición 2017. En el recuerdo queda la vuelta de clasificación de Kamui Kobayashi, la más rápida de la historia de las 24 horas de Le Mans, pero también la racha final de triunfos en Fuji, Shanghái y Sakhir, convirtiendo a Toyota en la marca que más victorias logró en 2017.

El programa del Campeonato del Mundo de Rallyes es mucho más joven, habiendo comenzado en 2017 tras años de importante trabajo y desarrollo tanto por parte de TMG como de la estructura Tommi Mäkinen Rally. El resultado es el espectacular Toyota Yaris WRC que logró subirse al podio en su primera aparición en el Rally Montecarlo y que en su segunda prueba en el Rally de Suecia firmó una inolvidable victoria con Jari-Matti Latvala al volante. Más

tarde, el jovencísimo Esapekka Lappi impresionó con una increíble victoria en el desafiante Rally de Finlandia en solo su cuarta aparición al volante del Yaris WRC. El primer año de vuelta al WRC fue un año de aprendizaje pero los resultados de Toyota fueron positivos y hacen pensar en futuro lleno de éxitos.

La resistencia y los rallyes son dos mundos que forman parte del ADN de Toyota y por ello se explica la presencia en ambas competiciones. Adicionalmente, en sus homólogos japoneses también está presente Toyota, con varios coches en la Super Taikyu —certamen de resistencia nipón para coches derivados de serie y GT3— y en el Campeonato Japonés de Rallyes. En el primero, Toyota vence en varias categorías con el clásico moderno GT86, siendo una de las marcas protagonistas. Mientras tanto, en el certamen japonés de rallyes, el Vitz —Yaris en el mercado europeo— compite en distintas clases, donde pelea por estar en el podio. Allí compite un Toyota Vitz con cambio automático CVT apoyado por Toyota GAZOO Racing, aprovechando las exigencias de los tramos de rallyes para mejorar el producto para la calle. Porque al final, la competición y el producto son dos elementos estrechamente relacionados y nunca deberían separarse del todo. Se trata de una tradición que comenzó para Toyota hace 60 años y que tiene las bases para seguir, por lo menos, otros 60.

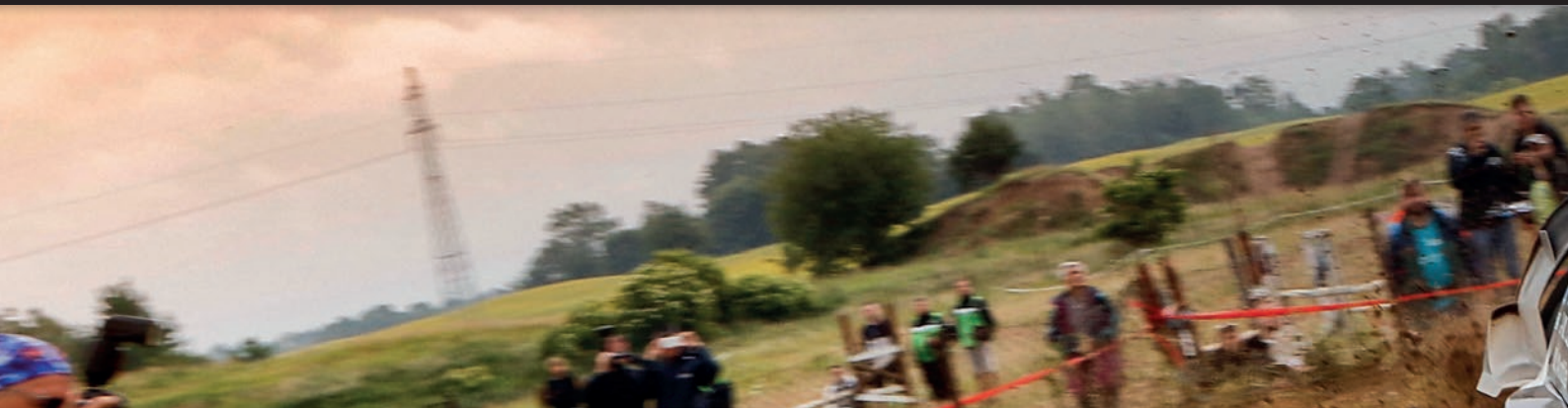
WRC - Toyota GAZOO Racing

¿Sabías que...?

La clase GT300 del Super GT cuenta con el Toyota Prius más rápido del mundo. Uno de los coches más populares del campeonato en Japón, el Prius está construido siguiendo las normativas técnicas JAF-GT, lo que le permite usar cualquier propulsor de la marca. En Toyota decidieron que el Prius del Super GT tenía que ser una bestia inigualable, así que hoy en día compite con un motor de combustión de LMP1 bajo el capó. Su sistema híbrido es algo más convencional, al provenir de la actual generación del Toyota Camry. Realmente, se trata de una versión muy extrema del Toyota Prius, que además gana carreras con regularidad.

11
J.Hänninen
K.Lindström
TOYOTA
Microsoft
SARD
endless
GR TOYOTA GAZOO

Panasonic
DMG MORI
KONEGRANES
MICHELIN
YARiS
11
2017



TOYOTA GAZOO Racing