



Nuevo Toyota GR Supra con transmisión manual

- **Toyota presenta para el mercado europeo un nuevo GR Supra con transmisión manual inteligente –iMT– de seis velocidades, diseñado para los amantes de la gama Toyota GAZOO Racing (TGR).**
- **El nuevo modelo trae un nuevo diseño en la consola central, un cambio de marchas revisados, introducción de una nueva función Hairpin+ y colores exclusivos exteriores e interiores.**
- **Toyota utiliza la competición como banco de pruebas para desarrollar los mejores coches.**

El Toyota GR Supra fue el primer modelo global Toyota GAZOO Racing (TGR) y, desde el momento de su lanzamiento, en 2019, ha encarnado a la perfección el espíritu GR y el sueño del presidente de Toyota, Akio Toyoda, de ofrecer un vehículo para disfrutar de verdad al volante.

Posteriormente, la comercialización del GR Yaris y la llegada inminente del cupé GR86 han reforzado las cualidades especiales que definen la marca GR: vehículos que nacen de la pasión por el motor y que beben directamente de los conocimientos y la experiencia de las victorias en el campeonato mundial de TOYOTA GAZOO Racing.

Desde el lanzamiento, el GR Supra se ha ofrecido con un motor de 3.0 litros y 340 CV /250 kW con seis cilindros en línea, combinado con una transmisión automática de ocho velocidades. Un año después, se añadió a la gama un nuevo motor de 2.0 litros y 258 CV /190 kW, de nuevo con transmisión automática de serie.

El vehículo y su rendimiento han recibido elogios tanto de la prensa como de los aficionados, pero, quizás de modo inevitable, persiste la pregunta de si se ofrecería una caja de cambios manual.

#SAVETHEMANUAL

Toyota ha escuchado a los aficionados y los clientes de los deportivos, y puede confirmar que pronto saldrá al mercado europeo un nuevo GR Supra con transmisión manual inteligente –iMT– de seis velocidades, diseñado para complacer a los conductores que adoran el control y las sensaciones que ofrecen las transmisiones manuales con una buena puesta a punto. Como consecuencia



de su incorporación a la gama, Toyota ofrecerá los tres modelos GR disponibles en Europa con transmisión manual y tres pedales, ya sea de serie (GR Yaris) o como opción (GR Supra, GR86).

Fiel a la calidad técnica de pura raza del GR Supra, este desarrollo no ha sido únicamente cuestión de recurrir a una solución estándar. Se ha diseñado una nueva transmisión, junto con un nuevo embrague, específicamente adaptada a las características de potencia y par del motor de 3.0 litros del GR Supra.

Además del peso más ligero de la transmisión manual, la nueva variante de la gama GR Supra se beneficia de más cambios en las especificaciones para reducir el peso en vacío en casi 40 kg, lo que aumenta la agilidad y mejora la respuesta al volante.

Nueva transmisión manual de seis velocidades

La transmisión manual instalada en el GR Supra se ha diseñado y ajustado específicamente para su uso en el motor de seis cilindros en línea del coupé.

El equipo de ingenieros ha trabajado en el tunel de transmisión, el eje de transmisión, la piñonería y relaciones de cambio y retirado elementos que no eran necesarios, como parte del aislamiento acústico, para reducir aún más el peso.

Se ha instalado un embrague de nueva factura, con un resorte de mayor diámetro y diafragma reforzado. Con una mayor área de fricción y un resorte más resistente, este nuevo componente ofrece las prestaciones perfectas para su uso con el motor del GR Supra 3.0L.

Funcionamiento inteligente

La transmisión iMT emplea un sistema de control inteligente programado con un nuevo software que prioriza el comportamiento deportivo. Al subir la marcha, los parámetros se han ajustado para optimizar el par motor en el momento de embrague y desembrague. Mientras que al reducir, el software se ha ajustado para ofrecer un rendimiento excepcional.

El iMT está configurado de forma predeterminada, pero se puede desactivar en el modo deportivo si el conductor así lo prefiere.

Para mejorar la aceleración y las recuperaciones, se ha acortado la relación de



transmisión final, pasando de 3,15 en el GR Supra automático— a 3,46 en la versión manual. El resultado es una respuesta más deportiva y un cambio de marchas perfectamente escalonado.

Ajustes de la suspensión y la dirección

Todas las versiones del GR Supra cuentan con reajustes en la suspensión, introducidos para optimizar el rendimiento en conjunto con la nueva transmisión manual.

Las medidas incluyen una goma vulcanizada más rígida en los cojinetes de las barras estabilizadoras delantera y trasera, y unos amortiguadores reajustados. Los componentes mecánicos de la dirección asistida eléctrica y los parámetros operativos del sistema también se han reajustado.

Consola central y cambio de marchas revisados

Los cambios para acomodar la nueva transmisión manual del GR Supra no se limitaron a la transmisión, también se prestó mucha atención a cómo integrar el nuevo sistema en el habitáculo.

No era simplemente cuestión de cambiar una palanca de cambios por otra; había que asegurarse de que la ubicación de esta fuera óptima para realizar unos cambios precisos y rápidos.

El diseño de la consola central existente no dejaba suficiente espacio entre la palanca de cambios y el panel de control del climatizador. Para conseguir una ergonomía perfecta, se han rediseñado la consola central y el sistema de selección del modo de conducción. Además, se ha ajustado el recorrido de la palanca y se ha optimizado el esfuerzo necesario para realizar los cambios y engranar la marcha atrás.

La configuración revisada proporciona una cómoda separación de 42 mm entre la palanca de cambios y el panel del climatizador.

El tacto de la palanca de cambios en la mano y el peso del funcionamiento forman parte de la conexión sensorial entre el conductor y el vehículo, así que se ha prestado una especial atención al peso y la forma del pomo de la palanca y al tacto de los cambios marchas. Como consecuencia, Toyota ha ajustado el esfuerzo necesario para engranar la marcha atrás y ha optado por un pomo más pesado (200 g), para conseguir un efecto más agradable al utilizarlo.



Control de tracción

La tracción y el frenado del GR Supra se han optimizado para su funcionamiento con la transmisión manual.

Con un vehículo automático, se puede utilizar la segunda marcha al arrancar en subida cuando las ruedas izquierda y derecha están sobre superficies con distintos niveles de agarre; por ejemplo, cuando el vehículo está aparcado a un lado en el arcén helado de la calzada. El vehículo avanza con suavidad, sin desplazarse hacia atrás ni patinar las ruedas.

Con una caja de cambios manual, hay que utilizar la primera marcha y al soltar el embrague se corre un mayor riesgo de que las ruedas pierdan agarre. Para afrontar ese problema, los ingenieros de Toyota han ajustado el control de tracción del vehículo –TRC– para conseguir un funcionamiento más suave en este tipo de situaciones, similar al experimentado con el automático. El sistema también se ha optimizado para el elevado par motor, los anchos neumáticos y la propulsión características del GR Supra.

Agilidad de frenado y estabilidad

El comportamiento del vehículo al acelerar en la salida de las curvas es un punto clave en la cualidad de “Pasión al volante” que ha desarrollado Toyota para el GR Supra. Para la nueva versión manual, el control de tracción ha vuelto a ser el centro de atención, para asegurar un equilibrio ideal entre agilidad y estabilidad al salir de una curva acelerando.

La intervención del TRC se ha calibrado para mantener la estabilidad –es decir, que el vehículo sea fiel a la trazada prevista por el conductor– y ofrecer al mismo tiempo la cantidad exacta de potencia para una conducción deportiva.

Nueva función Hairpin+

La ambición de ofrecer pasión al volante del GR Supra en las situaciones más exigentes ha ayudado a inspirar la introducción de una nueva función Hairpin+. Esta función se ha diseñado para dar más libertad y ofrecer una mayor satisfacción al tomar curvas cerradas con un gradiente ascendente (más del 5 %) sobre una calzada con superficie de gran fricción, como las que se encuentran en las vías montañosas europeas.



Con una mayor 'libertad' para deslizar las ruedas traseras se puede disfrutar más en estas carreteras de montaña. Toyota ha optimizado la gestión del par motor para permitir una mayor diferencia en el grado de agarre de las ruedas de la izquierda y la derecha.

Mayor estabilidad

Un vehículo muy ágil, con unos neumáticos de altas prestaciones, puede ser sensible a sobrevirajes repentinos, algo que cuesta domar solamente con el control de estabilidad del vehículo –VSC–. Para mitigar este comportamiento, se ha adoptado un programa de estabilidad–ARP, Anti-Roll Programme– tanto para la versión manual del GR Supra como para la automática. Esta función interviene anticipadamente en conjunto con el VSC, para compensar cualquier pérdida repentina de agarre cuando se utiliza el ajuste más deportivo de la suspensión del vehículo.

Por otra parte, el modo Track se ha ajustado para facilitar las derrapadas, con Libertad total en el control de la cantidad de gas aplicado. El vehículo sigue siendo ágil, pero hay menos riesgo de deslizamiento, gracias al control específico del motor y la entrega de par.

Gama revisada

La nueva gama GR Supra mantiene la motorización de 2 litros como modelo básico, disponible exclusivamente con el acabado Pure + Touring Pack, desapareciendo la versión 3.0L automática.

Nuevos colores exteriores e interiores

La nueva gama GR Supra cuenta también con nuevas opciones de pintura, con la incorporación de dos nuevos colores metalizados, un gris y un azul.

También se incorpora un Blanco Mate, en exclusiva para una nueva edición especial vinculada al motor de 3.0 litros y transmisión manual, que será el nuevo tope de gama y disponible en unidades limitadas.