GINEBRA 2019

TOYOTA PRESS KIT

SOLO PARA **PRENSA**

TOYOTA

SIEMPRE **MEJOR**

GR SUPRA
Vuelve la leyenda

PROTOTIPO GR SUPRA GT4
Desarrollado con vistas a un posible uso en competición

NUEVO PRIUS CON AWD-i
Imagen renovada y tracción inteligente a las cuatro ruedas

AYGO x-cite

TOYOTA
GR
Supra

ÍNDICE

SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE GINEBRA 2019

4 GR SUPRA
Vuelve la leyenda

El nuevo Toyota GR Supra, la quinta generación del legendario deportivo de Toyota y el primer modelo GR producido por TOYOTA GAZOO Racing a nivel global, se presenta para Europa en el Salón del Automóvil de Ginebra 2019.

14 PROTOTIPO GR SUPRA GT4
Desarrollado con vistas a un posible uso en competición

Concebido y diseñado para cumplir con la normativa internacional de competición GT4, el prototipo Toyota GR Supra GT4 Concept explora la forma en que podría utilizarse el nuevo GR Supra como base para un deportivo asequible y competitivo, la mejor opción carreras-cliente.

16 NUEVO PRIUS CON AWD-i
Imagen renovada y tracción inteligente a las cuatro ruedas

Prius da un nuevo paso adelante en la experiencia híbrida eléctrica con la introducción de un sistema inteligente de tracción eléctrica a las cuatro ruedas.

24 NUEVO AYGO X-CITE
Destacando entre la multitud

En el Salón del Automóvil de Ginebra 2019 se presenta a escala mundial la nueva edición especial AYGO x-cite.

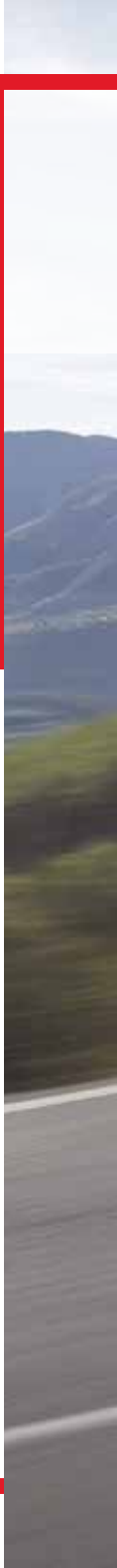
26 BANCO DE IMÁGENES

Toyota Motor Europe (TME) se reserva el derecho de modificar cualquier detalle sobre las especificaciones y el equipamiento sin previo aviso. Los detalles de las especificaciones y el equipamiento también pueden sufrir cambios en función de las condiciones y los requisitos de cada país. Consulte con el Departamento de Prensa de Toyota España los posibles cambios que puedan requerirse en su mercado. Los vehículos mostrados y las especificaciones detalladas en esta publicación pueden variar con respecto a los modelos y equipamientos disponibles en su país. Además, los colores de la carrocería pueden variar ligeramente con respecto a las fotografías de esta publicación.

PRESENTACIÓN EUROPEA DEL NUEVO TOYOTA GR SUPRA

Vuelve la leyenda

El nuevo Toyota GR Supra, la quinta generación del legendario deportivo de Toyota y el primer modelo GR a nivel global producido por TOYOTA GAZOO Racing, debuta en Europa en el Salón del Automóvil de Ginebra 2019.



EL NUEVO TOYOTA GR SUPRA ha sido concebido como un deportivo en toda su pureza, sin ninguna concesión que pueda limitar el placer de conducción. El Ingeniero Jefe del proyecto Supra, Tetsuya Tada, ha sido fiel a la disposición clásica de motor de seis cilindros en línea delantero que propulsa las ruedas traseras, a partir del legado de las generaciones anteriores del Supra y del 2000GT de 1967. Los amantes del mundo del motor pueden esperar una estimulante mezcla de potencia, agilidad y precisión al volante, todo ello gracias a la forma en que el vehículo combina una batalla corta con un ancho de vías amplio, un peso reducido, un centro de gravedad bajo y una carrocería muy rígida.

El motor de 3.0 litros cuenta con un turbocompresor de doble entrada y entrega 340 CV DIN y 500 Nm de par. En conjunción con una transmisión automática de ocho velocidades, se caracteriza por una aceleración suave y potente, con una gran cantidad de par disponible en todo el abanico de regímenes del motor.

La aportación de TOYOTA GAZOO Racing resultó decisiva para ajustar el rendimiento del nuevo deportivo, con su intenso trabajo en el famoso Nürburgring Nordschleife y las carreteras alemanas circundantes, para conseguir la conducción más ágil, estable y satisfactoria. Aparte, se realizaron más pruebas en carreteras de todo el mundo.

Para asegurarse de que el coche cumplía lo que prometía, el Presidente de Toyota, Akio Toyoda, lo puso a prueba en el Nürburgring, en calidad de piloto maestro, antes de dar el visto bueno definitivo. Las entregas a clientes del nuevo Toyota GR Supra comenzarán a finales del verano de 2019, y todos los vehículos se fabricarán en Graz (Austria).

PURO DISEÑO DE DEPORTIVO

Ya a primera vista queda claro cómo el legado de grandes deportivos de Toyota se deja ver en el diseño del nuevo Toyota GR Supra. En particular, la influencia del emblemático 2000GT se pone de manifiesto en el largo capó, la carrocería compacta y el techo de doble burbuja, mientras que la imagen inconfundible de la cuarta generación del Supra se hace evidente en el estilo frontal y posterior, y sobre todo en las poderosas aletas traseras y el alerón integrado. El parecido va mucho más allá, puesto que el nuevo Toyota GR Supra comparte el mismo formato de los deportivos clásicos de un potente motor delantero de seis cilindros y tracción a las ruedas traseras, como sus célebres predecesores.

El diseño del Toyota Supra se vislumbró por primera vez en el espectacular prototipo Toyota FT-1, concebido por el estudio CALTY

EL INGENIERO JEFE DEL PROYECTO SUPRA, TETSUYA TADA, HA SIDO FIEL A LA DISPOSICIÓN CLÁSICA DE MOTOR DELANTERO Y TRACCIÓN TRASERA, A PARTIR DEL LEGADO DE LAS GENERACIONES ANTERIORES DEL SUPRA Y DEL TOYOTA 2000GT DE 1967.

	GR SUPRA
MOTOR	
Tipo	6 cilindros en línea
Mecanismo de válvulas	DOHC 24 válvulas con control de válvulas variable y reglaje del árbol de levas
Sistema de inyección de combustible	Inyección directa
Compresión	Turbocomprensor único de doble entrada
Cilindrada (cm^3)	2.998
Diámetro x carrera (mm)	82 x 94,6
Índice de compresión (:1)	11:01
Potencia máx. (CV DIN/ kW a rpm)	340/250 a 5.000-6.500 rpm
Par máximo (Nm a rpm)	500 a 1.600-4.500 rpm
Nivel de emisiones	Euro 6d Temp

TRANSMISIÓN	
Tipo	Automática deportiva de 8 velocidades 8HP 51
Relaciones de desmultiplicación (:1)	
1.ª	5,250
2.ª	3,360
3.ª	2,172
4.ª	1,720
5.ª	1,316
6.ª	1,000
7.ª	0,822
8.ª	0,640
Marcha atrás	3,712
Última marcha	3,150

PRESTACIONES	
Relación potencia/peso (kg/kW)	6
Velocidad máx. (km/h)	250 (limitada electrónicamente)
Acel. 0-100 km/h (segundos)	4,3

CONSUMO DE COMBUSTIBLE (L/100)	
Combinado (NEDC correlacionado)	7,5
Capacidad del depósito (litros)	52

EMISIONES DE CO_2 (G/KM)	
Combinado (NEDC correlacionado)	170

CHASIS	
Suspensión delantera	MacPherson con eje de resorte de doble articulación, de estructura ligera de aluminio y acero, con cojinetes de par amortiguado hidráulicamente
Suspensión trasera	Eje de cinco brazos en estructura ligera de aluminio y acero
Dirección	Cremallera / Dirección asistida eléctrica
Relación general (:1)	15,1 : 1
Radio de giro mín. (m)	11
Frenos	
Delanteros (diámetro x grosor mm)	Disco ventilado (348 x 36) mordaza fija de cuatro pistones
Traseros (diámetro x grosor mm)	Disco ventilado (345 x 24) mordaza flotante de un pistón
Neumáticos	Michelin Pilot Super Sport
- Delanteros	255/35 ZR 19 96Y
- Traseros	275/35 ZR 19 100Y

DIMENSIONES EXTERIORES (MM)	
Longitud total	4.379
Anchura total	1.854
Altura total	1.292
Distancia entre ejes	2.470
Ancho de vía delantero	1.594
Ancho de vía trasero	1.589

MALETERO (DM^3)	
Capacidad con los asientos traseros colocados (VDA)	290

PESO (KG)	
Tara (sin conductor)	1.495
Tara (ECE)	1.570
Peso máximo	1.815

en California y presentado en el Salón del Automóvil de Detroit de 2014. Nobuo Nakamura, Diseñador Jefe del Toyota Supra, dio a su equipo unas sencillas indicaciones en torno al concepto 'Condensed Extreme', para que se sintieran libres para expresar su visión de un deportivo puro y único, con un diseño auténticamente original.

"Partiendo de la importancia que el Ingeniero Jefe Tada atribuía al placer de conducción, sabía que mi misión era crear un diseño que fuera visual y físicamente estimulantes para los amantes de los deportivos", explica Nakamura, quien añade: "Al optar por una configuración de motor delantero de seis cilindros en línea con tracción a las ruedas traseras, algo poco habitual en los automóviles actuales, pude ir más allá de las fronteras de Toyota".

El concepto 'Condensed Extreme' hace referencia directa a la estructura del vehículo, y abarca tres elementos principales: una batalla corta, con unas ruedas de gran tamaño y una presencia amplia; un habitáculo biplaza; y un capó largo con una carrocería compacta, que refleja la forma en que la motorización combina el motor de seis cilindros en línea con la tracción a las ruedas traseras.

Nakamura concibió un vehículo con un diseño indiscutiblemente moderno, pero que también evoca el romanticismo del diseño de los deportivos clásicos. El resultado roza los límites de lo que se puede fabricar en grandes volúmenes, y en particular las poderosas curvas de las aletas traseras.

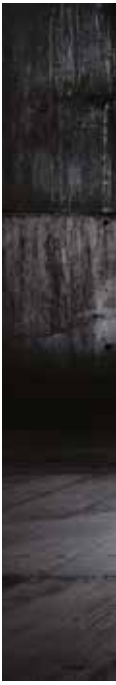
En el diseño final, el concepto 'Condensed Extreme' se hace evidente en la relación entre los neumáticos de gran diámetro, la corta batalla y la longitud total del Toyota GR Supra. Cabe destacar que la batalla es en efecto más reducida que la del GT86, y los neumáticos son más grandes.

El diseño se calculó con gran precisión para conseguir unas características óptimas de resistencia, así como una distribución ideal del peso entre delante y detrás. Por ejemplo, el techo de doble burbuja no solo se inspira en el legado de la marca, sino que además resulta eficaz para reducir la resistencia aerodinámica al disminuir la superficie frontal del vehículo, sin sacrificar el espacio a lo alto dentro del habitáculo.

El diseño frontal se inspiró en la cuarta generación del Supra, pero tiene una imagen aún más expresiva, con una presencia baja enfatizada por una prominente parrilla central flanqueada por unas grandes entradas de aire que además son esenciales para refrigerar el propulsor. Los inconfundibles faros frontales presentan una disposición de LED con seis lentes, e incorporan tanto los intermitentes como las luces de circulación diurna. La colocación de los grupos ópticos más adentro, hacia el morro, suma más volumen visual y potencia a las aletas delanteras.

Visto desde atrás, el capó bajo genera una línea dinámica que fluye hacia atrás desde el largo morro, mientras que el borde posterior del capó y el alerón trasero están prácticamente a la misma altura, enlazados por una baja línea de cintura. El chasis inferior está ligeramente inclinado hacia delante, mientras que el habitáculo presenta una marcada angulación hacia atrás, con los pilares delanteros ocultos y las líneas de carácter en los laterales del techo que subrayan un habitáculo compacto. Los largueros laterales, marcados y resistentes, transmiten la gran rigidez del vehículo. En Europa, el Toyota GR Supra montará de serie unas llantas de aleación forjada de 19 pulgadas, ligeras pero muy rígidas, con unos finos radios con acabados alternos en negro y pulido.

Detrás, el alerón de borde curvado ha sido optimizado, mientras que la forma trapezoidal del paragolpes posterior genera una sensación de movimiento hacia abajo y hacia los neumáticos. Los pilotos traseros presentan una sencilla disposición de anillo interno, mientras



que las características luces traseras antiniebla y de marcha atrás están formadas por unos puntos de LED agrupados en el centro de la parte inferior del paragolpes.

El evocador diseño del Toyota GR Supra saltará aún más a la vista gracias a una selección de ocho colores distintos para la carrocería, incluidos unos tonos intensos de rojo, amarillo y azul.

EL CONDUCTOR EN EL CENTRO DE LA ACCIÓN

El entorno del conductor en el nuevo Toyota GR Supra combina a la perfección elementos tradicionales del legado GT con funciones ultramodernas. Diseñado para ayudar al conductor a centrarse exclusivamente en la conducción, bebe directamente de la influencia de la disposición típica de los monoplazas de competición. El salpicadero horizontal, bajo y fino, maximiza la visibilidad delantera a través del parabrisas, lo que ayuda al conductor a situar el vehículo con precisión al circular a gran velocidad, mientras que los controles principales están agrupados en un pequeño espacio para facilitar y agilizar su uso. El cuadro de instrumentos, la consola central y los acabados de las puertas presentan un diseño continuo a juego que confiere al habitáculo un toque contundente y uniforme.

Hay unos soportes blandos para las rodillas en los paneles de las puertas y en los laterales de la consola central, con una forma calculada a partir de la experiencia acumulada en los circuitos por TOYOTA GAZOO Racing. El panel de instrumentos, los indicadores y las levas de cambio se sitúan justo delante del conductor, y el volante de tres radios cuenta también con mandos adicionales.

El propio volante está modelado para ofrecer un agarre excelente y va revestido en cuero. La pantalla del cuadro de mandos, de 8,8 pulgadas y alta definición, se ve claramente a través del volante, con el tacómetro con efecto 3D y el indicador de marcha situados en el centro; a la izquierda se encuentra el velocímetro digital y a la derecha la información del sistema de entretenimiento y navegación.

Una consola central asimétrica marca una clara división entre la zona envolvente del conductor y el lado del pasajero, más abierto, dentro del habitáculo del Toyota GR Supra. Ahí

también se ofrecen protecciones para las rodillas. El panel de control del climatizador destaca en la consola, con mandos con memoria más fáciles de regular, y una pantalla multimedia central de 8,8 pulgadas montada encima, que se puede manejar directamente a través de la propia pantalla táctil o mediante un mando giratorio ubicado entre los asientos.

El maletero es lo bastante grande para el equipaje de dos personas para un fin de semana, y se puede ampliar quitando el panel extraíble de la parte posterior del habitáculo, y disponer así del espacio suficiente para una bolsa de golf o para todo el equipo necesario para un día en el circuito.

ASIENTOS INSPIRADOS EN LA COMPETICIÓN

Los asientos del nuevo Toyota GR Supra presenta un diseño inspirado en la competición que garantiza en todo momento el máximo confort y una sujeción excelente, en especial si se utiliza el vehículo en circuito. El cojín y el alto respaldo cuentan con refuerzos laterales para sujetar mejor el cuerpo, y también incorporan una sujeción para la cabeza integrada.

Las opciones de tapicería comprenden cuero y una combinación de refuerzos de cuero con revestimiento de Alcantara perforado en el respaldo y el cojín del asiento, para disfrutar de más ventilación y de una mayor sujeción del cuerpo.

PRESTACIONES DEL MOTOR

Las prestaciones del nuevo Toyota GR Supra radican en su motor de 3.0 litros y seis cilindros en línea, que desarrolla 340 CV DIN y 500 Nm de par. Cuenta con turbocompresor de doble entrada, inyección directa de alta precisión y control de válvulas continuamente variable, para conseguir un par líder en el segmento a partir de regímenes muy bajos. Combina potencia, equilibrio y suavidad.

El propulsor se asocia a una transmisión automática de ocho velocidades que permite subir o bajar de marcha con gran rapidez, con relaciones bajas seleccionadas para las marchas más cortas; el conductor puede hacerse cargo del cambio de marchas mediante las levas montadas en el volante, pudiendo seleccionar los modos de conducción —'Normal' o 'Sport'— según se adapten mejor a sus preferencias y a cada circunstancia.

Mediante la función 'Launch Control' se puede conseguir una potente aceleración desde el arranque con una tracción máxima, lo que permite al nuevo Toyota Supra pasar de 0 a 100 km/h en solo 4,3 segundos. El sonido y la respuesta del motor, el patrón de cambio, la amortiguación, la dirección y el funcionamiento del diferencial activo se ajustan cuando el conductor selecciona el modo 'Sport'. El Control de Estabilidad incorpora un ajuste especial de "circuito", que reduce el nivel de intervención del sistema para que el conductor tenga más control sobre el comportamiento dinámico del vehículo.

DIFERENCIAL ACTIVO

Todas las versiones del Toyota GR Supra vendidas en Europa irán equipadas con un diferencial activo que entra en funcionamiento tanto al acelerar como al decelerar y que puede ajustarse continuamente de cero al 100 % de bloqueo, con una respuesta instantánea. Una ECU específica supervisa una amplia variedad de parámetros, incluidos el uso del volante, el acelerador y el pedal de freno, así como el régimen del motor y el índice de guiñada.

El resultado es muy beneficioso en términos de estabilidad y eficiencia cuando los neumáticos se acercan a su límite de rendimiento. El efecto se deja notar en todo momento al tomar curvas, con una mayor estabilidad durante el frenado y viraje y el máximo agarre cuando el conductor acelera al salir de la curva.

AKIO TOYODA, PRESIDENTE DE TOYOTA MOTOR CORPORATION (TMC)

"En su día, me pasé incontables horas al volante de un antiguo Supra en Nürburgring para convertirme en piloto maestro. El Supra es como un viejo amigo que guardo en un lugar especial de mi corazón. Mientras otros fabricantes ponían a punto los maravillosos nuevos prototipos que iban a lanzar, yo pilotaba un antiguo Supra que ya no estaba en producción. Así que, aunque Toyota no tenía previsto fabricar un nuevo Supra, igual que muchos otros amantes empedernidos del Supra en todo el mundo, yo secretamente lo deseaba. El nuevo GR Supra nació a partir de las pruebas en Nürburgring, y puedo decir con sinceridad que es un vehículo que se disfruta conduciendo y que es mejor que nunca".

CHASIS DISEÑADO PARA UN EQUILIBRIO ÓPTIMO

Las dimensiones exteriores de un vehículo son lo primero a tener en cuenta al empezar el diseño sobre una hoja en blanco. En el caso del Toyota GR Supra, se definieron dando prioridad a la agilidad y el tacto de conducción. El parámetro fundamental es la relación entre la distancia entre ejes y el ancho de la banda de rodadura. El mejor equilibrio entre una gran agilidad y una estabilidad superior se consigue con una relación de entre 1,5 y 1,6 entre anchura y batalla; alcanzar la "proporción divina" de 1,55 era, pues, el punto de partida para el equipo de desarrollo del Toyota GR Supra, y el pilar básico sobre el que se fue optimizando todo lo demás.

PROGRAMA INTENSIVO DE DESARROLLO

Se establecieron unos objetivos ambiciosos en lo que se refiere al tacto de conducción, y se alcanzaron a través de un programa de desarrollo encabezado por TOYOTA GAZOO Racing que incluyó pruebas intensivas en un abanico de carreteras de gran exigencia en todo el mundo. Las pruebas también incluyeron sesiones en circuitos, como en el Nürburgring Nordschleife.

La elevada rigidez estructural, superior incluso a la del superdeportivo Lexus LFA, un centro de gravedad más bajo que el del GT86 y una distribución de peso ideal del 50:50 entre delante y detrás fueron factores fundamentales para alcanzar los objetivos dinámicos, pero también fue necesario tomar decisiones técnicas audaces. Por ejemplo, el equilibrio de peso deseado se consiguió desplazando el motor tan atrás como fue posible, lo que dio lugar a nuevos desafíos de producción.

La elevada rigidez de la carrocería hizo posible afinar con mayor precisión y detalle la geometría de la suspensión y el ajuste de los amortiguadores. El nuevo diseño de la suspensión comprende unas barras MacPherson con resortes de doble articulación delante y un sistema de cinco brazos detrás. El bastidor auxiliar de la suspensión delantera y los puntos de montaje del brazo de control se han hecho extremadamente rígidos, para ofrecer una gran precisión en las curvas, mientras que el uso de aluminio para los brazos de control y los cojinetes rotatorios reduce el peso no suspendido del vehículo, y le confiere una agilidad y eficiencia superiores. El nuevo GR Supra cuenta además con unos bujes de las ruedas de alto rendimiento, con un mayor ángulo de caída y un comportamiento cinemático optimizado. La dirección asistida eléctrica presenta un ajuste deportivo, y se puede regular mediante los modos de dirección 'Comfort' y 'Sport'.

La suspensión trasera goza de un diseño igual de ligero en el caso del bastidor auxiliar rígido y el soporte que lo conecta con la carrocería, lo que ayuda a conseguir un control extremadamente preciso de las ruedas. Las llantas de aleación forjada de 19 pulgadas se montan con neumáticos Michelin Pilot Super

Sport de gran adherencia. Los neumáticos posteriores son ligeramente más anchos que los frontales. Por último, los frenos, con una potencia en consonancia, están equipados con pinzas Brembo de cuatro pistones.

PRIMER MODELO GR QUE TOYOTA GAZOO RACING PRODUCE PARA TODO EL MUNDO

TOYOTA GAZOO Racing es la división que engloba las actividades automovilísticas de Toyota en todo el mundo, y el año pasado se alzó tanto con las 24 Horas de Le Mans, del Campeonato Mundial de Resistencia —World Endurance Championship (WEC)— de la FIA, como con el título de constructores del Campeonato Mundial de Rallys —World Rally Championship (WEC)— de la FIA. Su trabajo se basa en dos grandes pilares: desarrollar sus recursos humanos mediante la participación en acontecimientos automovilísticos y aplicar los conocimientos obtenidos en la competición a la creación de vehículos cada vez mejores para la carretera, para disfrutar al volante.

Ese espíritu fue el que guió a Kiichiro Toyoda, fundador del negocio de fabricación de automóviles de Toyota, y actualmente es compartido por Akio Toyoda, Presidente de Toyota Motor Corporation (TMC), para reafirmar el compromiso de la compañía de crear vehículos cada vez mejores.

Empezando por el Toyota GR Supra, TOYOTA GAZOO Racing trasladará los avances técnicos realizados en los circuitos o los rallys al desarrollo no solo de nuevas generaciones de modelos GR de Toyota con aspiraciones deportivas, sino también de su gama más amplia de vehículos, conducidos por decenas de millones de personas en todo el mundo.

ACABADOS Y EQUIPAMIENTO

El Toyota GR Supra cuenta con una completa especificación que incorpora funciones y sistemas de alto rendimiento para que el conductor pueda disfrutar plenamente de su potencial dinámico. Entre ellas, destacan el diferencial activo, la suspensión variable adaptativa o las llantas de aleación forjadas de 19 pulgadas, con juego de frenos de alto rendimiento.

Otras características son el climatizador bizona, Control de Crucero Adaptativo con

arranque y parada automático, acceso y arranque sin llave, volante con acabado en cuero y mandos auxiliares y una combinación de indicadores digitales en el cuadro de instrumentos del conductor. Se emplea tecnología LED en los faros adaptativos, los pilotos y las luces de circulación diurna, con todos los retrovisores, los de fuera y el de dentro, con regulación automática. Otras funciones muy prácticas son los limpiaparabrisas con sensor de lluvia y la cámara de visión trasera.

Los asientos deportivos están tapizados en Alcantara negro y son regulables eléctricamente —incluido el soporte lumbar—, con funciones integradas de calefacción y memoria de posiciones. En cuanto al sistema de información y entretenimiento, incluye un equipo de sonido con 10 altavoces y una pantalla de 8,8 pulgadas, así como un sistema de navegación con Supra Connect, Bluetooth y puerto USB.

Entre las prestaciones de seguridad cabe destacar el pack Supra Safety +, que abarca el Detector de Ángulo Muerto y el Avisador de Cambio Involuntario de Carril, además de la Alerta de Tráfico Cruzado Posterior, la Alerta de Colisiones Traseras y los sensores de aparcamiento inteligentes con frenado automático. Por otra parte, se incluye una función e-Call, que envía una alerta automática con la ubicación a los servicios de emergencia en caso de colisión grave, y un Sistema de Control de Presión de los Neumáticos. Todos los modelos Toyota GR Supra van equipados con alarma antirrobo.

TOYOTA GR SUPRA GT4 CONCEPT

Nuevo prototipo desarrollado con vistas a un posible uso en competición

Concebido y diseñado para cumplir con la normativa internacional de competición GT4, el prototipo Toyota GR Supra GT4 Concept explora la forma en que podría utilizarse el nuevo GR Supra como base para un deportivo carreras-cliente asequible y competitivo.

TOYOTA PRESENTA a nivel mundial su nuevo prototipo Toyota GR Supra GT4 en el Salón del Automóvil de Ginebra 2019. Se trata de un estudio de diseño e ingeniería que explora cómo la quinta generación del legendario deportivo, desvelada recientemente, podría desarrollarse para la competición, en concreto para la categoría GT4. Accesible y asequible, sería un coche carreras-cliente que seguiría la línea que dibuja Toyota apoyando al automovilismo de base en todo el mundo.

El nuevo Toyota GR Supra presenta una serie de cualidades esenciales que lo convierten en una propuesta muy convincente para la competición en categoría GT4, con un chasis perfectamente equilibrado, un habitáculo biplaza, una elevada rigidez y un peso muy reducido, además de tracción a las ruedas posteriores y un bajísimo centro de

gravedad. La combinación de una distancia entre ejes reducida y un ancho de vía muy amplio le confiere la 'divina proporción' de 1,55, ideal para una estabilidad y una agilidad excelentes, bazas de gran valor en una competición cuyo reglamento aplica un cálculo de equilibrio del rendimiento — ajustando el peso en función de la potencia del motor— para asegurar la igualdad de condiciones entre los competidores.

Este nuevo prototipo, desarrollado por TOYOTA GAZOO Racing, se reconoce al instante como un Supra. Mantiene las formas de la versión de carretera, pero con una mayor longitud y menor peso. Se ha agregado un difusor delantero y un alerón trasero especialmente diseñados para GR Supra GT4 Concept con el objetivo de mejorar el flujo de aire alrededor de la carrocería, reduciendo la resistencia y optimizando la carga aerodinámica. Ambos elementos se construyen utilizando materiales compuestos de fibras naturales como el cáñamo y el lino, reemplazando la fibra de carbono tradicional para reducir el impacto en el medio ambiente. Las llantas de aleación originales han sido reemplazadas por unas de competición OZ, de cinco orificios y en medida 11 x 18.

El diseño de las suspensiones, tipo MacPherson delante y multibrazo detrás, también se ha mantenido, pero con la incorporación de resortes, amortiguadores y barras estabilizadoras de competición. La gran potencia de deceleración necesaria para la competición se consigue gracias a los frenos Brembo de alto rendimiento.

Bajo el capó, el nuevo Toyota GR Supra GT4 Concept conserva el motor de gasolina, de 3.0 litros y seis cilindros en línea, con un único turbocompresor, en combinación con una transmisión automática. El rendimiento aumenta gracias a una ECU de competición y unos mazos de cable personalizados. También cuenta con ejes de transmisión y diferencial de deslizamiento limitado desarrollados directamente en la competición.

El habitáculo, sólo con lo necesario, cuenta con jaula antivuelco de gran resistencia, extintor y asiento de competición OMP homologado por la FIA. El prototipo va equipado asimismo con un depósito de combustible específico de competición y un sistema de repostaje rápido.

GT4 es una de las categorías automovilísticas que más rápido están creciendo en el mundo, con competiciones nacionales y regionales en Europa, Norteamérica, Asia y Oceanía. Creada en 2006 y aprobada por la FIA, está diseñada para ser una competición con una buena relación calidad-precio, pensada para pilotos tanto profesionales como amateurs y como una potencial puerta de entrada a la GT3.

TOYOTA GAZOO Racing valorará el interés que muestren los posibles clientes en el prototipo Toyota GR Supra GT4 Concept antes de tomar decisiones sobre el desarrollo final futuro de una versión comercializable.

	TOYOTA GR SUPRA GT4
CHASIS	
Longitud	4.460 mm
Anchura	1.855 mm
Altura	1.250 mm
Peso	Por confirmar
Estructura	Carrocería de acero con jaula antivuelco de alta resistencia
Difusor delantero	Fibra natural compuesta
Alerón trasero	Fibra natural compuesta
Depósito de combustible	Especificación de competición con sistema de repostaje rápido
Asiento del conductor	Asiento de competición OMP
MOTOR Y TRANSMISIÓN	
Tipo	Seis cilindros en línea, con turbocompresor de doble entrada
Cilindrada	2.998 cm^3
Potencia máx.	Por confirmar
Par máx.	Por confirmar
Transmisión / Tracción	Automática deportiva / Trasera
Diferencial	Diferencial de deslizamiento limitado con especificaciones de competición
Ejes de transmisión	Especificaciones de competición
SUSPENSIÓN, DIRECCIÓN Y FRENOS	
Suspensión delantera	MacPherson
Suspensión trasera	Multibrazo
Resortes helicoidales, amortiguadores, barras estabilizadoras	Especificaciones de competición
Dirección	Electrohidráulica / Cremallera
Frenos	Frenos de competición Brembo
Llantas	OZ cinco orificios 11 x 18"

NUEVO TOYOTA PRIUS 2019
con AWD-i

En línea con su reconocida reputación de incorporar siempre las últimas tecnologías, el nuevo Prius da un paso más en la experiencia híbrida al posicionarse como el primer turismo híbrido eléctrico autorrecargable de Toyota en contar con tracción a las cuatro ruedas . Este nuevo sistema, la tracción total inteligente AWD-i, ha sido diseñado expresamente para Prius, para que afecte lo mínimamente posible a sus niveles excepcionales de eficiencia de combustible y reducidas emisiones.

TOYOTA PRIUS es el vehículo híbrido eléctrico más vendido del mundo, con un legado de innovación técnica y liderazgo que abarca más de 20 años. Desde el lanzamiento de la primera generación, en 1997, ha llevado la energía híbrida eléctrica autorrecargable de Toyota de la marginalidad del mundo de la automoción a la punta de lanza de una movilidad excepcionalmente eficiente y más limpia.

Prius ha sido el pionero en la introducción de la tecnología híbrida eléctrica de Toyota en una extensa gama de modelos, desde urbanos como Yaris a todocaminos como RAV4 o crossover como Toyota C-HR. Como piedra angular de esa estrategia de éxito, también ha establecido nuevas referencias para la tecnología híbrida en el sector de la automoción en su conjunto.

La actual generación de Prius, la cuarta, ha supuesto nuevos avances en cuanto a refinamiento, placer de conducción e innovación, además de ser el primer modelo fabricado con una plataforma derivada de la Nueva Arquitectura Global de Toyota —Toyota New Global Architecture (TNGA)—, que aporta considerables beneficios en términos de rendimiento, conducción, diseño y seguridad.

Ahora, Prius da un nuevo paso adelante en la experiencia híbrida al volante con la introducción de un sistema inteligente de tracción eléctrica a las cuatro ruedas. Disponible como opción en el nuevo Prius 2019, el sistema intelligent All-Wheel Drive (AWD-i) es compacto y ligero, y se activa automáticamente para ayudar al conductor en situaciones habituales en que se requiere más adherencia. El sistema entra en funcionamiento automáticamente al arrancar y también cuando se detecta una pérdida de tracción, por ejemplo sobre nieve, hielo y calzadas mojadas. El resultado es una conducción más segura en condiciones complicadas y una mayor tranquilidad para el conductor.

Diseñado expresamente para Prius, el sistema, con su peso reducido y su funcionamiento eléctrico, tiene un impacto mínimo sobre el consumo de combustible y las emisiones. Además, y gracias a su estructura compacta, apenas resta espacio al maletero.

Al mismo tiempo, Toyota ha introducido un nuevo diseño en la parte delantera y en la zona posterior del Prius, lo que le otorga una imagen renovada que enfatiza aún más su aspecto tecnológico. Se ofrecen asimismo unas llantas de nuevo diseño y nuevos acabados en el habitáculo, mientras que el equipamiento ha sido mejorado con un espacio de carga inalámbrica más grande, adaptado a los smartphones de última generación, un control más rápido e intuitivo del sistema multimedia Toyota Touch 2 y una nueva funcionalidad para el Head-Up Display que muestra información en el parabrisas.

Todas las versiones del nuevo Prius van equipadas con la última generación de Toyota Safety Sense, el conjunto de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción de Toyota.

Prius AWD-i se comercializará inicialmente en ciertos mercados de Europa Occidental, como España, Escandinavia, Alemania, Bélgica, Luxemburgo, Italia, Portugal, Suiza, Austria, Reino Unido e Irlanda. El despliegue se ampliará más adelante a otros mercados de Europa Central y Eruopa del Este.

AWD-I: TRACCIÓN INTELIGENTE A LAS CUATRO RUEDAS POR PRIMERA VEZ EN UN HÍBRIDO ELÉCTRICO AUTORRECARGABLE DE TOYOTA

Ha sido diseñado para ofrecer automáticamente

más agarre al arrancar y sobre pavimento deslizante, ya sea con nieve, hielo o agua en la calzada. El conductor puede ir más tranquilo y controlar mejor el vehículo en condiciones complicadas que se pueden encontrar habitualmente en Europa, como calles adoquinadas mojadas, carreteras de montaña nevadas o rampas de aparcamiento heladas o cubiertas de nieve.

Además, el sistema AWD-i dota al Prius de un motor eléctrico e inversor adicional, independiente y sin imanes, situado en el eje trasero y alimentado por la batería híbrida. El sistema se activa automáticamente para ofrecer tracción adicional a las ruedas traseras al arrancar y a una velocidad de hasta 10 km/h. A velocidades superiores —entre 10 y 70 km/h — entra en funcionamiento transfiriendo par al eje trasero cuando los sensores detectan una pérdida de adherencia. De esta forma, los conductores pueden ir más tranquilos y disfrutar más al volante del nuevo Prius. El funcionamiento es automático y a demanda: el conductor no tiene que seleccionar la función AWD, sino que ésta se activa cuando es necesario. En condiciones normales de conducción, o al frenar, el sistema no entra en funcionamiento.

A diferencia de los sistemas 4x4 mecánicos, no hay eje de transmisión entre los ejes delantero y trasero, ni tampoco diferencial central. Así se ahorra peso, lo que redunda en una mayor eficiencia del Prius, y se ocupa menos espacio. Su instalación reduce el espacio del maletero en apenas 45 litros, y permite conservar el suelo plano en las plazas posteriores.

El motor eléctrico es compacto y eficiente: con una potencia máxima de 5,3 kW entrega un elevado par a las ruedas de 570 Nm. Su rendimiento no merma la condición de Prius de líder de Toyota en emisiones de CO_2, con un dato homologado de 77 g/km (NEDC correlacionado) —WLTP: 99 g/km—. Estas cifras se combinan con un consumo de combustible de sólo 4,4 l/100 km[1]. Para mercados en los que se dan

temperaturas muy frías, el nuevo Prius AWD-i puede ir equipado con una nueva batería de hidruro de níquel.

El sistema híbrido eléctrico autorrecargable de Prius no ha cambiado: cuenta con un motor de gasolina DOHC de 1.8 litros de ciclo Atkinson, con cuatro cilindros y 16 válvulas, con doble reglaje de válvulas variable inteligente —Dual VVT-i—, al que se suman dos motores generadores tan compactos como potentes. El motor de combustión es todo un ejemplo de eficiencia, y de hecho alcanza una eficiencia térmica del 40% gracias a una serie de innovaciones y mejoras, tales como un sistema de recirculación de gases de escape de gran volumen, la optimización de la combustión y varias medidas de gestión térmica y reducción de la fricción. Para 2019, Prius adopta un aceite de motor de baja viscosidad para reducir la resistencia al deslizamiento de los pistones y ayudar así a mantener una excelente eficiencia de combustible. El nivel de emisiones se ajusta a la más reciente normativa Euro 6d.

Todas las versiones del nuevo Prius cuentan con un acelerador más rígido, con una estructura interna revisada que ofrece una mayor respuesta con menos juego en el pedal. Su perfil se ha ajustado de manera que la superficie resulta más cómoda de usar independientemente de la altura del conductor y su recorrido se ha reducido para que no sea preciso mover tanto el tobillo para pisar el pedal a fondo.

MEJORAS DE DISEÑO EXTERIOR

La cuarta generación de Prius introdujo un nuevo e impresionante diseño, posible gracias a la adopción de una plataforma derivada de la Nueva Arquitectura Global de Toyota —Toyota New Global Architecture (TNGA)—, que otorga al pionero de la tecnología híbrida de unas líneas generales más bajas. Además, permitió al equipo de diseño gozar de más oportunidades a la hora de explorar nuevas opciones estéticas. La libertad de diseño ha dado lugar a una silueta de la carrocería poderosa e inconfundible, que sigue presentando una eficiencia aerodinámica extraordinaria.

Si bien el estilo característico de Prius se mantiene, se han introducido ciertos detalles que añaden énfasis a la limpieza de sus líneas. Delante se han instalado unos nuevos faros, más marcados y estilizados, que ayudan a trazar una línea horizontal más clara que transmite una presencia amplia y firme. Los faros cuentan con tecnología bi-LED para las luces largas y de cruce, luces de posición LED y luces de circulación diurna LED. La parrilla inferior aloja además unas

nuevas luces antiniebla encastradas.

El paragolpes delantero presenta un nuevo perfil que da lugar a un marcado efecto flotante, realzado por el borde inferior bajo la parrilla, y que transmite además el bajo centro de gravedad del vehículo. El punto más alto del capó se ha elevado para generar una línea coherente que desciende hacia los laterales y da lugar a una silueta más dinámica y fluida.

En la parte posterior, los nuevos grupos ópticos combinados atraen la mirada hacia una poderosa línea horizontal para subrayar el bajo centro de gravedad. Están equipados con unas guías luminosas y lentes de nuevo diseño. Su disposición contrasta con la orientación vertical de las unidades anteriores y el potente efecto visual que transmiten queda reforzado por una nueva forma trapezoidal invertida en el portón trasero, alrededor de la matrícula.

Otros cambios para 2019 son la adición de dos nuevos y potentes colores a la gama de ocho opciones disponibles para la carrocería: Rojo Emoción y Azul Índigo. Además, el diseño de llantas de aleación de 17 pulgadas cuenta con un nuevo acabado metalizado en negro y gris oscuro de tipo titanio.

El nuevo Prius AWD-i se distingue por una luna trasera oscurecida más clara y unos pilares centrales acabados en negro piano.

ARMONÍA INTERIOR DE ESTILO Y CALIDAD

El interior del Toyota Prius fue concebido como un espacio que transmitiese tranquilidad, silencio y confort. El concepto de 'human tech' o tecnología humana combina elementos futuristas y de estilo de forma racional e ingeniosa. La tecnología alrededor puede ser avanzada, pero al viajar en un Prius, tanto el conductor como los demás ocupantes se sienten a gusto en el habitáculo, que es cómodo y fácil de usar.

Toyota ha potenciado aún más la calidad del interior, centrándose en detalles de acabado y en una nueva tapicería de gran calidad para los asientos. La consola central presenta una imagen más limpia, con un nuevo tratamiento en negro piano. Lo mismo sucede con la zona en torno a la palanca del cambio y las inserciones a juego en el volante. Para una mayor comodidad, los mandos de la calefacción de los asientos delanteros se han trasladado a la consola central —en los modelos que no cuentan con esa función

se ha añadido un pequeño cajón portaobjetos—. Por su parte, la bandeja de carga inalámbrica de smartphones de la consola es ahora más grande.

La cuarta generación de Prius introdujo unos asientos delanteros de nuevo diseño que ofrecen más confort, aunque pesan menos y ocupan menos espacio. Ofrecen un encaje cómodo con una excelente sujeción del cuerpo, que ayuda a reducir la tensión en los desplazamientos largos. De cara a 2019, se ha introducido una nueva tapicería de tela grabada, disponible toda en negro o en una combinación de gris suave con detalles negros. Para disponer de espacios de almacenamiento más prácticos y numerosos, se han instalado en los respaldos de los asientos delanteros unos bolsillos provistos de un cierre.

La atención al detalle se pone de manifiesto en el nuevo mando modular en el lado del conductor del cuadro de mandos, para controlar el Sistema de Proyección de Información en el Parabrisas (Head-Up Display) y el Control Inteligente de Luces de Carretera. Gracias a la colocación de un nuevo separador entre los dos botones, resulta más sencillo para el conductor seleccionar el adecuado sin apartar la vista de la carretera.

También evita la manipulación involuntaria de los mandos al entrar o salir del vehículo. Los botones de los elevalunas eléctricos y de ajuste de los retrovisores exteriores también se han modificado para mejorar su tacto al accionarlos.

NOVEDADES DE EQUIPAMIENTO

Prius trae consigo un legado de liderazgo tecnológico para Toyota y es responsable de la introducción de características de equipamiento avanzadas que han acabado popularizándose y resultando muy valoradas por los clientes en toda la gama Toyota. Las mejoras introducidas en el nuevo Prius 2019 comprenden actualizaciones del equipamiento en respuesta a las peticiones de los clientes de una comunicación y un acceso a la información más rápidos e inteligentes.

Así, el sistema multimedia Toyota Touch 2 se ha mejorado con una pantalla táctil de 7'' que ahora está diseñada para responder a gestos de pellizco, golpeo y deslizamiento similares a los empleados en los smartphones. El nivel de zoom de los mapas se puede controlar mediante

movimientos con dos dedos, en forma de pellizco, hacia dentro o fuera, y el mapa se puede mover con golpes de muñeca y deslizamiento de los dedos. De modo similar, se puede utilizar un gesto de golpeo para avanzar por listas.

Además de tener un uso más intuitivo, el sistema también responde con más rapidez, y ahora está disponible con reconocimiento de voz para controlar las principales funciones sin manos. Por otra parte, se puede disfrutar de una mejor calidad de reproducción del equipo de sonido gracias a un nuevo amplificador, más potente, y a la aplicación de la tecnología Clari-Fi para maximizar la calidad de sonido de los archivos de música comprimidos.

Para no perder coba de los cambios tecnológicos en los dispositivos portátiles, la bandeja Qi de carga inalámbrica de la consola central del nuevo Prius ha aumentado de tamaño, para poder adaptarse a teléfonos de hasta unos 160 x 87 mm. Así pues, se puede utilizar para cargar smartphones de última generación. En las versiones del Prius sin bandeja de carga, su lugar lo ocupa una alfombrilla de goma antideslizante.

El Sistema de Proyección de Información en el Parabrisas (Head-Up Display) contribuye de forma significativa a una conducción más segura, ya que permite al conductor acceder a datos e información importantes sin apartar la vista de la carretera. El sistema se ha mejorado con la inclusión de una nueva función de orientación de rutas paso a paso, que ofrece al conductor indicaciones de navegación con la proyección de unos gráficos claros y nítidos en la base del parabrisas.

Prius 2019 cuenta con Toyota Safety Sense de serie, con Sistema Precolisión con Reconocimiento de Peatones, Control de Crucero Adaptativo, Alerta de Cambio Involuntario de Carril con Control de Dirección, Control Inteligente de Luces de Carretera y Reconocimiento de Señales de Tráfico.

NUEVO TOYOTA AYGO
x-cite

Una nueva edición especial en la gama AYGO debuta en el Salón del Automóvil de Ginebra 2019

CON UN DISEÑO frontal reconocible al instante y un amplio abanico de opciones de personalización, la segunda generación del AYGO va dirigida a un público más preocupado por el estilo que quienes comprar su vehículo por motivos meramente racionales.

El año pasado, AYGO se situó entre los modelos más vendidos del segmento A En Europa, con casi 92.000 unidades y una cuota de mercado del 7,4 %.

Actualizado en 2018, los diseñadores e ingenieros de Toyota no solo han reforzado la imagen juvenil e inconfundible de AYGO sino que también han aumentado la eficiencia de su motor y han mejorado su tacto de conducción para disfrutar aún más al volante.

DISEÑO

La emblemática 'X' frontal de AYGO ha evolucionado y ha dejado de ser un gráfico de dos dimensiones para convertirse en un elemento estructural tridimensional, mucho más potente.

El inconfundible diseño frontal incorpora unos grupos ópticos basados en la filosofía Keen Look, con luces de circulación diurna —Daytime Running Lights (DRL)—, que refuerzan aún más la llamativa imagen de AYGO. La sección inferior encuadra la parrilla frontal, subrayando la firmeza de AYGO y la agilidad inherente a un urbano como él. Por su parte, la ornamentación bajo los faros acentúa la fuerza de la 'X' y la amplitud de la carrocería del nuevo AYGO.

Detrás, las guías luminosas LED confieren a AYGO una imagen sofisticada y permiten reconocerlo al instante. La firma luminosa única crea la percepción de un habitáculo compacto por encima de la zona inferior del paragolpes, más ancha, para enfatizar así la amplitud de la parte

trasera y su estabilidad.

En el interior, unos colores y acabados específicos mejoran el ambiente del habitáculo, que resulta aún más vibrante gracias a detalles de color en diferentes zonas, como la palanca del cambio o las salidas del sistema de ventilación.

NUEVA EDICIÓN ESPECIAL AYGO X-CITE

La nueva versión de AYGO x-cite, presentada en Ginebra, es la más reciente entrega de la serie de ediciones especiales que frecuentemente refrescan la gama AYGO. Ofrecen a los clientes la

oportunidad de despuntar entre la multitud.

El nuevo AYGO x-cite presenta un acabado bi-tono en x-naranja y negro (techo), complementado por una inserción en el mismo color principal de la carrocería en el paragolpes delantero, además de los retrovisores exteriores en color negro. El tratamiento exterior se remata con la luna trasera oscurecida y las llantas de aleación de 15" y 10 radios, acabadas en negro brillante.

El interior hace gala de un acabado negro brillante en la consola central y las inserciones del salpicadero, detalles cromados alrededor de la palanca del cambio y unas salidas del sistema de ventilación en naranja. La nueva versión de AYGO x-cite también está equipado con alfombrillas con borde naranja y tapicería de tela Manhattan.

El nuevo AYGO x-cite ofrecerá una relación calidad-precio excepcional, con un extenso equipamiento de serie, que incluye aire acondicionado, mandos del equipo de sonido en el volante, asiento del conductor ajustable en altura y limitador de velocidad —variantes con transmisión manual—, entre otros.

El sistema multimedia y de sonido con pantalla táctil de 7" es compatible con Apple CarPlay y Android Auto mediante la integración con un smartphone[1], e incorpora de serie una cámara de visión trasera.

La gama AYGO puede montar opcionalmente elementos como acceso y arranque sin llave y Toyota Safety Sense, el conjunto de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción de Toyota.

A velocidades aproximadas de entre 10 km/h y 80 km/h, el Sistema de Seguridad Precolisión detecta otros vehículos que circulan por delante y reduce el riesgo de alcanzarlos por detrás. Si existe la posibilidad de una colisión, indica al conductor que frene mediante una alerta sonora y visual.

También ayuda al sistema de frenos aplicando una fuerza de frenado adicional cuando el conductor pisa el pedal. Si el conductor no reacciona a tiempo, el sistema aplica automáticamente los frenos y reduce la velocidad en unos 30 km/h[2] o incluso detiene completamente el vehículo, para evitar la colisión o mitigar la fuerza del impacto.

Por su parte, el Avisador de Cambio Involuntario de Carril detecta las líneas de la carretera y ayuda a evitar accidentes y colisiones frontales provocadas por salidas de la vía. Si el vehículo empieza a desviarse del carril sin haber encendido los intermitentes, el sistema advierte al conductor con una alerta sonora y visual.

MOTORIZACIÓN

El galardonado motor Dual VVT-i, DOHC de 998 cc, 3 cilindros y 12 válvulas de Toyota que monta AYGO combina un equilibrio de potencia ideal con una mayor entrega de par a regímenes bajos del motor y una gran eficiencia de combustible.

Este propulsor desarrolla 53 kW (72 CV DIN) a 6.000 rpm, y 93 Nm de par a 4.400 rpm, lo que permite a AYGO acelerar de 0 a 100 km/h en 13,8 segundos y alcanzar una velocidad punta de 160 km/h.

Las versiones con cambio manual presentan unas cifras de consumo de carburante de 4,1 l/100 km, y unas emisiones de CO_2 de sólo 93 g/km (WLTP: 112 g/km). Si se equipa con la transmisión manual automatizada x-shift, AYGO consume 4,2 l/100 km y genera unas emisiones de CO_2 de solo 95 g/km (WLTP: 117 g/km).

[1] Integración con smartphones mediante tecnología Pioneer.
[2] Resultados obtenidos durante las pruebas con un vehículo desplazándose a 30 km/h y otro parado. El funcionamiento del sistema depende del entorno de conducción (incl. pavimento y condiciones meteorológicas) y las circunstancias del vehículo.

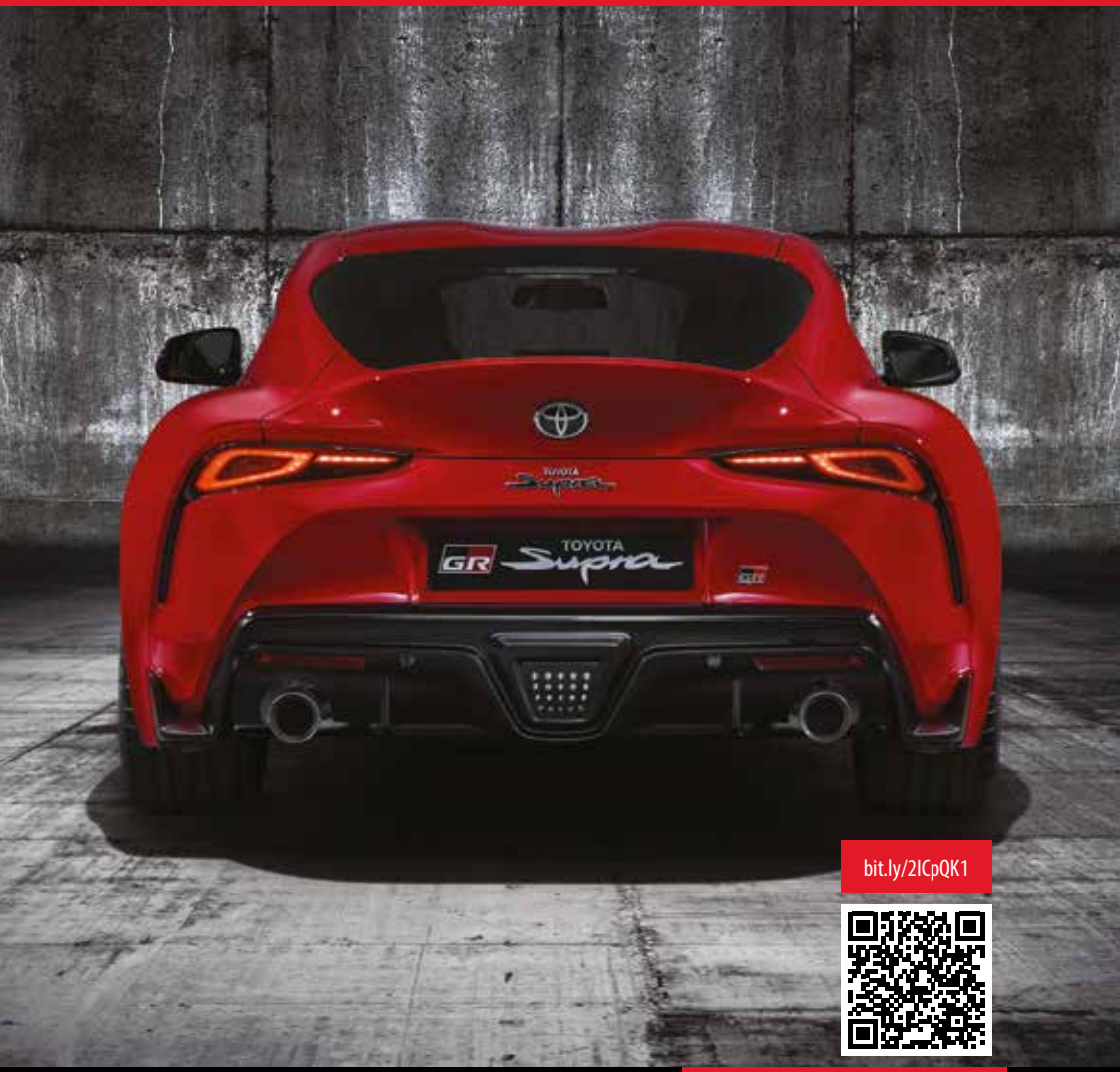
BANCO DE IMÁGENES

Encontrará la galería de imágenes de Toyota en el Salón del Automóvil de Ginebra 2019 en nuestra sala de prensa.

TOYOTA MOTOR EUROPE

División de comunicación de productos
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60
B-1140 Bruselas (Bélgica)

http://newsroom.toyota.eu/
Blog de Toyota Europa: http://blog.toyota.eu/
Síganos en Twitter: @toyota_europe



bit.ly/2ICpQK1