# NUEVO TOYOTA GR SUPRA

MAYO **2019**

**ES**

TOYOTA

SIEMPRE
**MEJOR**

# ÍNDICE

## NUEVO TOYOTA GR SUPRA


4 MENSAJE DEL PRESIDENTE DE TOYOTA, AKIO TOYODA

6 VUELVE LA LEYENDA

10 MENSAJE DE TETSUYA TADA, INGENIERO JEFE DEL NUEVO TOYOTA GR SUPRA

12 CONCEPTO Y DISEÑO

18 MOTOR Y PRESTACIONES

24 EQUIPAMIENTO Y CONECTIVIDAD

28 GR SUPRA GT CUP ¿QUIÉN ES EL MÁS RÁPIDO AL VOLANTE DE UN SUPRA?

32 ESPECIFICACIONES

34 USB Y SALA DE PRENSA



Toyota Motor Europe 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 locales. Consulte con el departamento de prensa en su país los posibles cambios que puedan requerirse en su zona. Los vehículos mostrados y las especificaciones detalladas en esta publicación pueden variar con respecto a los modelos y equipamientos disponibles su zona. Los colores de la carrocería pueden variar ligeramente con respecto a las fotografías de esta publicación.

# MENSAJE DEL PRESIDENTE DE TOYOTA, AKIO TOYODA

"EL SUPRA OCUPA UN LUGAR ESPECIAL EN MI CORAZÓN"

**EL PRESIDENTE DE TOYOTA, AKIO TOYODA,** que es también piloto, explica: "En su día, me pasé incontables horas al volante de un antiguo Supra en Nürburgring para convertirme en piloto. 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".

# VUELVE LA LEYENDA

- Quinta generación del legendario deportivo de Toyota
- Primer modelo global GR de TOYOTA GAZOO Racing
- Concebido como deportivo en su forma más pura, sin concesiones

GR
TOYOTA
Supra

# VUELVE LA LEYENDA

**EL NUEVO TOYOTA GR SUPRA** es la quinta generación del legendario deportivo de Toyota y el primer modelo global GR de TOYOTA GAZOO Racing.

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, Tetsuya Tada, ha sido fiel a la disposición clásica del motor delantero de seis cilindros en línea que propulsa las ruedas traseras, a partir del legado de las generaciones anteriores del Supra y del deportivo 2000GT de los años 60.

Los amantes del motor pueden esperar una estimulante mezcla de potencia, agilidad y precisión al volante, gracias a la forma en que Supra combina una batalla corta con un gran ancho de vías, un peso reducido, un centro de gravedad bajo y una carrocería muy rígida.

El motor 3.0 litros cuenta con un turbocompresor de doble entrada y desarrolla 340 CV DIN y 500 Nm de par. En conjunción con una transmisión automática de ocho velocidades, se caracteriza por una aceleración 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 posible. 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 master driver, antes de dar el visto bueno definitivo.

Las entregas a clientes europeos del nuevo Toyota GR Supra, que se fabrica en Graz (Austria), comenzarán en verano de 2019.

CONSTRUIDO TENIENDO MUY PRESENTE EL LEGADO DE LAS GENERACIONES ANTERIORES DE SUPRA Y DEL 2000GT DE 1967

## NUEVO TOYOTA GR SUPRA: LA ÚLTIMA NOVEDAD DE TOYOTA GAZOO RACING

El Toyota GR Supra es el primer modelo GR que produce TOYOTA GAZOO Racing para el mercado mundial.

TOYOTA GAZOO Racing es la división que engloba las actividades automovilísticas de Toyota en todo el mundo, y el año pasado triunfó al máximo nivel al alzarse con las 24 Horas de Le Mans del Campeonato Mundial de Resistencia de la FIA, el título de constructores del Campeonato Mundial de Rallys de la FIA y el Rally Dakar.

Su trabajo se basa en tres 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 Toyora GR Supra, TOYOTA GAZOO Racing trasladará los avances técnicos realizados en los circuitos y los rallys al desarrollo de nuevas generaciones de modelos GR de Toyota con aspiraciones deportivas, así como a su gama más amplia de vehículos, conducidos por decenas de millones de personas en todo el mundo.

# MENSAJE DE TETSUYA TADA, INGENIERO JEFE DEL NUEVO TOYOTA GR SUPRA

- Planteamiento claro de crear un deportivo apasionante
- Sus dimensiones y su estructura global alcanzan la 'divina proporción'
- Antítesis pura de las tendencias actuales del sector

**TETSUYA TADA,** Ingeniero Jefe del Toyota GR Supra, ofrece su visión personal sobre el proyecto y cuenta lo que buscaba conseguir con el nuevo vehículo.

**EL LEGADO DE SUPRA**

El encargo de desarrollar un deportivo que ofreciera un placer definitivo al volante se me antojó como un mandato divino, que me decía "¡Haz un Supra!". El GT86 ayudó a ampliar el alcance y el atractivo de los deportivos Toyota. Tenía que conseguir un vehículo que ofreciera una sensación de control sin límite, que estuviera a la altura de las expectativas y que hiciera las delicias incluso de los amantes del motor más empedernidos.

Al desarrollar el Supra, insistí en visitar clubes de aficionados de todo el mundo para hablar con propietarios de modelos anteriores. Les pregunté qué requisitos mínimos creían que debía tener y la respuesta era siempre la misma: "motor delantero de seis cilindros en línea con turbocompresor y tracción trasera". Me quedó muy claro, y era más o menos lo que esperaba. La clave residía en conservar intacta esa combinación.

Sin embargo, el nuevo Supra no es un mero reestreno; solo se han mantenido esos elementos centrales de motor delantero y tracción trasera. Como sugiere el nombre Supra, estaba decidido a ofrecer un vehículo que garantizara una pasión superior al volante.

**PLACER AL VOLANTE POR LOS CUATRO COSTADOS**

Repetí una y otra vez al equipo de desarrollo que quería que afinasen aquellos aspectos del vehículo que estimulasen los sentidos. Les dije que no era necesario alcanzar una puntuación perfecta en cada aspecto; bastaba con asegurarnos de que fuera un vehículo que se disfrutara conduciendo. Todo lo que fuera en contra de eso no interesaba.

Otro factor clave era que el vehículo fuera un biplaza. La calidad de la conducción viene dictada en un 90% por la estructura básica; el ancho de vía y la batalla resultan particularmente importantes. De hecho, es precisamente la proporción entre esas dos dimensiones la que da lugar a la mejor calidad de conducción, y yo tenía claro que no quería sacrificar eso. Sin embargo, la única forma de conseguir la 'divina proporción' —1,55 en la relación entre anchura y batalla— era que el Supra fuera un biplaza. Aunque me avisaron de que al no disponer de cuatro plazas disminuiría el número de vehículos vendidos, mantuve mi postura, con corrección pero con firmeza. Para mí, se trataba de ofrecer un auténtico deportivo que trasladara el máximo placer de conducción.

**ESTRUCTURA DE MOTOR DELANTERO Y TRACCIÓN TRASERA**

Con el nuevo Supra hicimos todo lo que era posible con la estructura de motor delantero y tracción trasera. Así, por ejemplo, la velocidad en una pista de eslalon es un 20% superior a nuestra previsión original. Y Supra no solo es rápido, sino también muy estimulante.

**LA ANTÍTESIS DEL MERO TRANSPORTE**

Se dice que la industria de la automoción está experimentando la revolución del siglo. Las innovaciones tecnológicas, como la energía eléctrica de los EV, la conducción autónoma y la inteligencia artificial, están convirtiendo los automóviles en un 'medio de transporte' de tecnología avanzada. Así las cosas, sería posible que ya no hiciera falta disfrutar al volante. Sin embargo, no estoy seguro de que debamos conformarnos con el impacto que esto está teniendo en la función de los automóviles. En ese sentido, el nuevo Supra puede encarnar la antítesis de las tendencias actuales en el ámbito de la automoción.

Huelga decir que un vehículo eléctrico también se puede desarrollar como un deportivo, y de hecho ya contamos en automovilismo con categorías como la Fórmula E. De hecho, los motores eléctricos pueden ofrecer una aceleración más rápida que los de gasolina, aunque en el fondo no se trata de más que especificaciones. Está claro que la aceleración no resultará tan estimulante si ignoramos las sensaciones y la sintonía con los sentidos del conductor.

En términos de sensaciones, puedo decir sin temor a equivocarme que el turbocompresor y los seis cilindros en línea del GR Supra son realmente apasionantes. Estoy seguro de que quienes nunca han conocido, o han olvidado, el placer de conducir un vehículo vivirán una experiencia increíble y se darán cuenta de que realmente siempre habría que disfrutar al volante.

# CONCEPTO Y DISEÑO

- Una representación moderna del legado automovilístico de Toyota
- Imagen compacta y potente
- El diseño interior sitúa al conductor en el centro de la acción

90
GR

# CONCEPTO Y DISEÑO

**YA A PRIMERA VISTA** queda claro cómo el legado de 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 Toyota GR Supra tiene el mismo formato de los deportivos clásicos, con un potente motor delantero de seis cilindros y tracción a las ruedas traseras, como sus célebres predecesores.

El diseño del Toyota GR Supra se vislumbró por primera vez en el espectacular prototipo Toyota FT-1, concebido por su estudio CALTY en California y presentado en el Salón Internacional del Automóvil de Norteamérica de 2014, en Detroit. Nobuo Nakamura, Diseñador Jefe del Toyota GR Supra, dio a su equipo unas sencillas indicaciones, evitando a propósito términos más emotivos para que se sintieran libres para expresar su visión de un deportivo puto 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".

Las palabras clave con las que Nakamura-san orientó a su equipo fueron 'extremo condensado', que hacen referencia directa a la estructura del vehículo y que abarcan tres elementos principales:

1. Corta distancia entre ejes, llantas grandes y presencia potente
2. Habitáculo biplaza
3. Capó largo con una carrocería compacta, que refleja la combinación de un motor con seis cilindros en línea y tracción trasera

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

En el diseño final, el tema 'condensado' se hace evidente en la relación entre los neumáticos de gran diámetro, la corta batalla y la longitud total del vehículo. Cabe destacar que la batalla del nuevo GR Supra es en efecto más reducida que la del GT86, con neumáticos,

eso sí, más grandes. El tema 'extremo' se observa en la amplia presencia de GR Supra, con unas proporciones del habitáculo ajustadas y una amplia presencia en la carretera.

El diseño se perfeccionó para conseguir unas características óptimas de resistencia, con 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 superior 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 no son simples características de diseño, sino que además resultan esenciales para refrigerar el motor. 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 las luces más adentro, hacia el morro del vehículo, suman más volumen visual y potencia a las aletas delanteras.

En la vista lateral, el capó bajo genera una línea dinámica que fluye hacia atrás desde el largo morro del vehículo, 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 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 y ajustado.

En Europa, el nuevo Toyota GR Supra monta 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.

Los grupos ópticos presentan una sencilla disposición de anillo

## EL DISEÑO FUE OPTIMIZADO PARA LOGRAR UNA IMAGEN A LA ALTURA DE LA LEYENDA SUPRA Y UN REPARTO DE PESO IDEAL ENTRE EL EJE DELANTERO Y EL TRASERO

interno, mientras que las características luces 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 salta aún más a la vista gracias a una selección de siete colores distintos para la carrocería.

**EL CONCEPTO DE LA CABINA: SITUAR AL CONDUCTOR EN EL CENTRO DE LA ACCIÓN**

El entorno del conductor en el nuevo Toyota GR Supra combina a la perfección elementos de vehículo deportivo 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 a la cabina un toque uniforme.

La línea de la cabina desciende hacia unos soportes blandos para las rodillas en los paneles de las puertas y en los laterales de la consola central, con una forma definida 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

## Y DISEÑO

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 multimedia 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. Ahí también se ofrecen protecciones para las rodillas del acompañante. El panel de control del climatizador destaca en la consola, con controles más fáciles de regular, y una pantalla multimedia central de 8,8 pulgadas montada encima, que se controla mediante una pantalla táctil o un mando giratorio.

El maletero es lo bastante grande para el equipaje de dos personas para un fin de semana y se puede ampliar quitando un panel extraíble, y disponer así de espacio 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 presentan 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. La parte baja del asiento y el respaldo cuentan con refuerzos laterales para sujetar mejor el cuerpo, además de incorporar reposacabezas integrados. Las opciones de tapicería comprenden cuero y una combinación de refuerzos de cuero con revestimiento de Alcantara perforado en el respaldo y la parte baja del asiento, para disfrutar de más ventilación y de una mayor sujeción del cuerpo.

# MOTOR Y PRESTACIONES

- Motor de 3.0 litros con turbocompresor y seis cilindros en línea, 340 CV DIN y 500 Nm de par
- Chasis diseñado para un equilibrio y un rendimiento óptimos
- Diferencial activo, Suspensión Variable Adaptativa y sistema de frenos deportivo

TOYOTA
GR Supra

# MOTOR Y PRESTACIONES

**LAS PRESTACIONES** del nuevo Toyota GR Supra radican en su motor de 3.0 litros con seis cilindros en línea, que desarrolla 340 CV DIN y 500 Nm de par. Cuenta con un 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. La unidad combina potencia, un buen equilibrio y un régimen de giro elevado con una estimulante aceleración y una vibración mínima.

Emplea un sistema de reglaje variable de válvulas accionado mediante un motor eléctrico, que permite controlar con precisión la apertura y el cierre de las válvulas de admisión y escape, en función de las condiciones de la conducción y las acciones del conductor. El resultado es un desarrollo lineal de un par elevado a cualquier régimen del motor, así como una gran potencia a altas revoluciones. La apertura de la válvula de admisión se controla en función de la situación de conducción, con lo que se reducen las pérdidas de bombeo y se consigue una elevada potencia.

El motor dispone de inyección directa con un sistema de alta presión, de 35 MPa, que pulveriza el combustible y controla con precisión la inyección para maximizar la eficiencia de la combustión.

El diseño del turbocompresor de doble entrada divide en dos la trayectoria desde el colector de escape a la turbina. Con ello, se elimina la interferencia del gas de escape entre los cilindros, de manera que la turbina puede funcionar a partir de un régimen inferior del motor y ofrecer una respuesta más directa al uso del acelerador por parte del conductor.

El motor va asociado a una transmisión automática de ocho velocidades que permite subir o bajar de marcha a toda velocidad, con relaciones bajas para las marchas más cortas. El conductor puede hacerse cargo del cambio de marchas mediante las levas montadas en el volante, y puede 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 nuevo GR Supra a 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 varían 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 rendimiento dinámico del vehículo.

## DIFERENCIAL ACTIVO

El Toyota GR Supra vendido en Europa está equipado 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, la presión sobre los pedales de acelerador y freno, y el régimen del motor, la velocidad de las ruedas y el índice de guiñada, para activar el accionador cuando corresponde. La diferencia de par entre las ruedas izquierdas y derechas se controla de forma flexible y continua en función de la situación de conducción.

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 y el máximo agarre cuando el conductor acelera al salir de las mismas. El funcionamiento se ajusta al seleccionar el modo 'Sport', para ofrecer más eficiencia en las curvas y al circular a gran velocidad, por ejemplo si se conduce el Toyota GR Supra por un circuito.

**CHASIS DISEÑADO PARA UN EQUILIBRIO ÓPTIMO**

Las dimensiones de batalla y ancho de vía de un vehículo son lo primero a tener en cuenta al empezar el proceso 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 vía. Está ampliamente reconocido que el mejor equilibrio entre agilidad y estabilidad se consigue con una relación de entre 1,5 y 1,6; 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 DEL TACTO DE CONDUCCIÓN**

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 en carretera se complementaron con sesiones en circuitos, como en 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 el eje delantero y el trasero fueron factores fundamentales para alcanzar los objetivos dinámicos del vehículo, 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 a su vez 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 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 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 agarre. Los neumáticos posteriores son ligeramente más anchos que los frontales.

La Suspensión Variable Adaptativa —Adaptive Variable Suspension (AVS)— mejora el rendimiento con una respuesta inmediata a los cambios del pavimento, ajustando la fuerza de los amortiguadores en cada rueda para mantener la posición plana del vehículo, una respuesta de la dirección excelente y un gran confort de marcha. Los sensores supervisan constantemente la forma en que se conduce el vehículo y las condiciones de la vía, para controlar en consecuencia la fuerza de amortiguación.

El conductor puede escoger entre dos modos de la suspensión variable –'NORMAL' y 'ECO'– en función de su estado de ánimo o de las condiciones de la conducción. El modo 'NORMAL' consigue un perfecto equilibrio entre estabilidad del vehículo y confort de marcha, y ofrece una conducción deportiva sin sacrificar el confort. El modo 'SPORT' da lugar a una posición plana del vehículo, un menor desplazamiento de la carrocería y una respuesta más ágil de la dirección.

La dirección asistida eléctrica cuenta con cremallera asistida y ajuste deportivo. Sus características se ajustan automáticamente según la velocidad del vehículo, reduciendo el esfuerzo necesario a baja velocidad y e incrementando la potencia gradualmente para gozar de más control y estabilidad a velocidades más altas. Al circular en modo 'SPORT', se incrementa el esfuerzo de la dirección, en línea con los cambios del chasis y el tren motor.

El sistema cuenta con una cremallera de la dirección con montaje separado del motor eléctrico y el engranaje reductor. Esto da lugar a una mayor flexibilidad del sistema de montaje del motor y además

# ALTA RIGIDEZ ESTRUCTURAL, UN CENTRO DE GRAVEDAD MÁS BAJO QUE EL DEL GT86 Y LA DISTRIBUCIÓN DE PESO IDEAL 50/50 ERA FUNDAMENTAL PARA LOGRAR EL MAYOR DINAMISMO POSIBLE

contribuye a rebajar el centro de gravedad del Toyota GR Supra.

Así mismo, el vehículo incorpora de serie unas pinzas de freno Brembo en aluminio, de color rojo, con cuatro pistones opuestos delante y un único pistón flotante detrás. Los discos ventilados son de 348 x 36 mm delante y 345 x 24 mm detrás. El freno de mano, por su parte, es eléctrico.

Los frenos van equipados con funciones de reposo, secado y antiatenuación. La función de secado acciona los frenos en intervalos predefinidos, cuando se activan los limpiaparabrisas del vehículo, para secar los discos; la prevención de la atenuación incrementa automáticamente la presión de los frenos cuando los discos se calientan.

También se incorporan de serie sistemas como el ABS, Control de Estabilidad, Control de Tracción y Asistencia al Arranque en Pendientes, que genera movimientos adicionales de balanceo mediante la intervención independiente de los frenos para mejorar la agilidad y la trazada.

# EQUIPAMIENTO Y CONECTIVIDAD

- GR Supra Connect y Apple CarPlay
- GR Supra Safety Sense+ de serie

# EQUIPAMIENTO Y CONECTIVIDAD

**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 (en algunos mercados), Bluetooth y puerto USB.

El sistema multimedia ofrece integración con smartphones mediante Apple CarPlay, para poder controlar mediante la pantalla ciertas aplicaciones del iPhone. También se puede acceder a una serie de servicios conectados, como información de tráfico en tiempo real, actualizaciones de mapas y servicio de asistente.

En cuanto a la seguridad, destaca el pack GR Supra Safety Sense+, que incorpora un completo abanico de prestaciones de seguridad activa. Se trata del Sistema de Seguridad Precolisión, con una función de detección de peatones y la capacidad de detectar ciclistas al circular de día, la Alerta de Cambio Involuntario de Carril con asistencia a la dirección, Control de Crucero Adaptativo, Control Inteligente de Luces de Carretera y Reconocimiento de Señales de Tráfico.

Además, Supra incorpora sistema de Faros Direccionales, que ajusta la iluminación de los faros delanteros en función del ángulo de dirección, Control de Ángulo Muerto con Alerta de Cambio Involuntario de Carril, Alerta de Tráfico Cruzado Posterior y sensores inteligentes de aparcamiento con frenado automático para evitar colisiones con objetos o con vehículos que se acerquen en cualquier dirección al salir marcha atrás de una plaza o una rampa de aparcamiento. Todas las versiones del Toyota Supra GR cuentan con alarma, Sistema de Control de Presión de los Neumáticos y una función E-Call, que envía una alerta automática con la ubicación a los servicios de emergencia en caso de accidente.

TOYOTA
Supra
P
21.5°
22.0°

GR SUPRA GT CUP

# ¿QUIÉN ES EL MÁS RÁPIDO AL VOLANTE DE UN SUPRA?

- Los e-motorsports, una de las principales actividades automovilísticas para TOYOTA GAZOO Racing
- La GR Supra GT Cup es la primera serie de competición internacional de la historia de una misma marca en Gran Turismo Sport
- El objetivo es que el automovilismo sea más accesible a cada vez más personas de todo el mundo

GRAN TURISMO
GR

# ¿QUIÉN ES EL MÁS RÁPIDO AL VOLANTE DE UN SUPRA?

**TOYOTA GAZOO RACING** hace su incursión en el mundo de los e-motorsports con el lanzamiento de la GR Supra GT Cup, la primera competición internacional de una sola marca hasta la fecha en Gran Turismo Sport para PlayStation® 4 (PS4®)*1.

Además, tal como se anunció el pasado mes de marzo de 2019, TOYOTA GAZOO Racing es socio oficial del Campeonato Gran Turismo homologado por la FIA, un torneo online para los simuladores de conducción de Gran Turismo que se celebra en colaboración con la FIA.

Con la inclusión de los e-motorsports como una de las actividades automovilísticas clave para TOYOTA GAZOO Racing, la compañía trabaja activamente para que el automovilismo y los vehículos deportivos sean más accesibles a cada vez más personas de todo el mundo. En los próximos años, TOYOTA GAZOO Racing espera poder recabar impresiones y valoraciones de pilotos del Gran Turismo que sirvan para mejorar el Toyota GR Supra en la vida real.

**Datos generales de la GR Supra GT Cup**

| | |
|---|---|
| Nombre de la competición | GR Supra GT Cup |
| Periodo de celebración | Abril - Octubre 2019 |
| Lugar de celebración | Rondas preliminares: A través de internet, en todo el mundo (13 pruebas)<br>Final: Evento en el Salón del Automóvil de Tokio, en octubre |
| Requisitos de participación | Propietarios de Gran Turismo Sport para PS4® y software PS4®, además de propietarios de un GR Supra en el Gran Turismo.<br>Los participantes deben tener al menos seis años de edad*2 |

*2 Según la legislación de los países participantes, aunque los participantes estén en las máximas rondas clasificatorias en línea, quienes tengan menos de 13 años de edad no podrán participar en la final (acontecimiento real).

## Calendario

| Ronda | | Fecha | Circuito |
|---|---|---|---|
| Rondas preliminares | Rd. 1 | Abril 27 | Fuji International Speedway (Japón) |
| | Rd. 2 | 4 mayo | Circuito de Barcelona-Catalunya (España) |
| | Rd. 3 | 11 mayo | Blue Moon Bay Speedway (EEUU) |
| | Rd. 4 | 18 mayo | Circuit de La Sarthe (Francia) |
| | Rd. 5 | 25 mayo | The Nürburgring (Alemania) |
| | Rd. 6 | 29 junio | Red Bull Ring (Austria) |
| | Rd. 7 | 6 julio | Autódromo José Carlos Pace (Brasil) |
| | Rd. 8 | 13 julio | Mount Panorama (Australia) |
| | Rd. 9 | 27 julio | Tokyo Expressway: lazo interno sur (Japón) |
| | Rd. 10 | 3 agosto | Willow Springs International Raceway: Big Willow (EEUU) |
| | Rd. 11 | 10 agosto | L'Autodromo Nazionale di Monza (Italia) |
| | Rd. 12 | 17 agosto | Circuito Suzuka (Japón) |
| | Rd. 13 | 7 septiembre | El Nürburgring (Alemania) |
| Finales | Ronda final | Finales octubre | Pendiente |

*El calendario y los circuitos puede sufrir cambios.

En la sección de la GR Supra GT Cup del sitio web de TOYOTA GAZOO Racing se irá publicando oportunamente información detallada, incluidos los circuitos correspondientes a cada ronda.

## Hora de inicio (varía en función de las cinco regiones)

| Región | Hora de inicio |
|---|---|
| Asia | 19:00 (JST) |
| Oceanía | 16:00 (AEST) 18:00 (NZST) |
| Europa/Oriente Medio/África | 16:00 (UTC) |
| Norteamérica | 14:00 (PDT) 17:00 (EDT) |
| Centroamérica/Sudamérica | 18:00 (BRT) 16:00 (CDT, Mexico) |

Las rondas 4, 5 y 13 darán comienzo 30 minutos antes de las horas arriba indicadas. La hora de inicio puede sufrir cambios.

Las inscripciones a cada carrera se abrirán 15 minutos antes del inicio de la misma en el "modo deportivo" del Gran Turismo Sport.

*1 "PlayStation" es una marca registrada de Sony Interactive Entertainment Inc. "PS4" es una marca comercial de la misma sociedad.
© 2019 Sony Interactive Entertainment Inc. Desarrollado por Polyphony Digital Inc.
Los logotipos de "Gran Turismo" son marcas registradas o marcas comerciales de Sony Interactive Entertainment Inc.

# ESPECIFICACIONES

| | GR SUPRA |
|---|---|
| **MOTOR** | |
| Tipo | 6 cilindros en línea |
| Mecanismo de válvulas | DOHC 24 válvulas con control variable de válvulas 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) | 11.0 : 1 |
| Potencia máx. (CV DIN/ kW a rpm) | 340/250 a 5.000-6.500 |
| Par máximo (Nm a rpm) | 500 a 1.600-4.500 |
| Nivel de emisiones | Euro 6d Temp |

| | GR SUPRA |
|---|---|
| **TRANSMISIÓN** | |
| Tipo | Automática deportiva de 8 velocidades 8HP 51 |
| Relaciones de desmultiplicación (:1) | |
| 1.ª | 5,25 |
| 2.ª | 3,36 |
| 3.ª | 2,172 |
| 4.ª | 1,72 |
| 5.ª | 1,316 |
| 6.ª | 1 |
| 7.ª | 0,822 |
| 8.ª | 0,64 |
| Marcha atrás | 3,712 |
| Última marcha | 3,15 |
| **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 (WLTP) | 7,1 - 8,2 |
| Capacidad del depósito (litros) | 52 |
| **EMISIONES DE $CO_2$ (g/km)** | |
| Combinado (WLTP) | 162-187 |

| CHASIS | GR SUPRA |
|---|---|
| Suspensión delantera | MacPherson con eje con 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 montada en cremallera |
| Relación general (:1) | 15,1 : 1 |
| Radio mín. de giro rueda/carrocería (m) | 10,4/11 |
| **Frenos** | |
| Delanteros (diámetro x grosor mm) | Disco ventilado (345 x 24) |
| Traseros (diámetro x grosor mm) | Pinza flotante de un pistón |
| **Neumáticos** | Michelin Pilot Super Sport |
| Delanteros | 255/35 ZR 19 96Y |
| Traseros | 275/35 ZR 19 100Y |

| DIMENSIONES EXTERIORES (mm) | GR SUPRA |
|---|---|
| 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 |
| **CAPACIDAD ($dm^3$)** | |
| Capacidad con los asientos traseros colocados (VDA) | 290 |
| **PESO (kg)** | |
| Tara (sin conductor) | 1.495 |
| Tara (ECE) | 1.570 |
| Peso máximo (GVW) | 1.815 |

# USB Y SALA DE PRENSA

## NUEVO TOYOTA GR SUPRA

**Contenido:**
• Archivos Word, Excel y PDF ⟨hace falta Acrobat Reader 7.0⟩
• Imágenes de alta y baja resolución .jpg

---

**Solo para uso editorial.**
Este USB está limitado exclusivamente a un uso profesional; no será utilizado para ningún otro propósito, ni será puesto a disposición de terceros, sin el consentimiento anteriormente escrito de Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruselas, Bélgica.

---

**Más imágenes disponibles en newsroom.toyota.eu**

TOYOTA

## 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/2LaHAxe