**PERSINFORMATIE 22 mei 2019**

**DE NIEUWE TOYOTA GR SUPRA**

**Bericht van Toyota's President Akio Toyoda**

 **'De Supra heeft een speciale plek in mijn hart'**

Toyota's President en Master Driver Akio Toyoda: *'Ik herinner me de tijd dat ik op de Nürburgring talloze uren achter het stuur zat van een oude Supra om de titel van Master Driver te behalen. De Supra is als een oude vriend, die een speciaal plekje heeft in mijn hart. Terwijl andere constructeurs hun mooie nieuwe prototypes, die op het punt stonden om te worden geïntroduceerd, uittestten, reed ik in een oude Supra die niet meer in productie was. Hoewel Toyota geen plannen had om een nieuwe Supra te maken, hoopte ik stiekem, net als vele die-hard Supra-fans wereldwijd, dat het toch zou gebeuren. De nieuwe GR Supra is het resultaat van uitgebreide tests op de Nürburgring, en ik kan in alle eerlijkheid zeggen dat het een wagen is die je echt in verrukking brengt – hij is beter dan ooit.'*

**DE LEGENDE IS TERUG**

* **De vijfde generatie van Toyota's legendarische sportwagen**
* **Het eerste wereldwijde GR-model van TOYOTA GAZOO Racing**
* **Ontworpen als sportwagen in zijn zuiverste vorm, zonder compromissen**

De gloednieuwe Toyota GR Supra is de vijfde generatie van Toyota’s legendarische sportwagen en het eerste wereldwijde GR-model van TOYOTA GAZOO Racing.

De nieuwe Toyota GR Supra is ontworpen als een sportwagen in zijn zuiverste vorm, zonder concessies die afbreuk zouden doen aan het plezier van de rijervaring. Hoofdingenieur Tetsuya Tada heeft de klassieke vorm gevolgd van een voorin geplaatste zes-in-lijn-motor die de achterwielen aandrijft en zet daarmee de traditie voort van Toyota’s vorige Supra-generaties en de oorspronkelijke 2000GT-sportwagen.

Autoliefhebbers kunnen een opwindende mix verwachten van vermogen, wendbaarheid en nauwkeurig rijgedrag, dankzij de korte wielbasis in combinatie met een grote spoorbreedte, het lage gewicht, het lage zwaartepunt en de zeer stijve carrosserie van de auto.

De 3.0-liter motor is uitgerust met een twin-scroll turbo en levert 340 DIN-pk vermogen en 500 Nm koppel. Deze motor, die gekoppeld is aan een achttraps automaat, wordt gekenmerkt door een soepele en krachtige acceleratie, waarbij grote hoeveelheden koppel beschikbaar zijn over het hele toerentalbereik.

TOYOTA GAZOO Racing werkte mee om de prestaties van de nieuwe sportwagen te verfijnen: de beroemde Nürburgring Nordschleife en omliggende wegen in Duitsland werden intensief bereden om het meest wendbare, stabiele en opwindende rijgedrag te bereiken. Daarnaast werden uitgebreide tests gedaan op wegen in alle delen van de wereld.

Om er zeker van te zijn dat de GR Supra zijn belofte waarmaakte, nam bestuursvoorzitter Akio Toyoda van Toyota de rol van Master Driver op zich en voelde hij de auto aan de tand op de Nürburgring voordat hij definitief het groene licht gaf.

De eerste exemplaren van de nieuwe Toyota GR Supra worden vanaf de zomer van 2019 aan klanten geleverd. Alle auto’s worden in geproduceerd in het Oostenrijkse Graz.

**De Toyota GR Supra: een primeur voor TOYOTA GAZOO Racing**

De Toyota GR Supra is het eerste GR-model dat door TOYOTA GAZOO Racing voor de wereldwijde markt wordt geproduceerd.

TOYOTA GAZOO Racing is de overkoepelende organisatie voor Toyota’s wereldwijde autosportactiviteiten en heeft het voorbije jaar topresultaten behaald door zowel de 24 uur van Le Mans in het FIA World Endurance Championship als het kampioenschap voor constructeurs in het FIA World Rally Championship als de Dakar-rally van 2019 te winnen.

Het werk van de organisatie berust op drie pijlers: het potentieel van mensen ontwikkelen door deelname aan de autosport, een fanbase opbouwen via de spanning van de autosport en het toepassen van de kennis die in de autosport is opgedaan om steeds betere auto’s voor de openbare weg te maken, die garant staan voor puur rijplezier.

Deze filosofie werd volledig omarmd door Kiichiro Toyoda, de oprichter van de Toyota-auto-industrie, en wordt tegenwoordig gedeeld door bestuursvoorzitter Akio Toyoda van de Toyota Motor Corporation om het streven van het bedrijf naar steeds betere auto’s te ondersteunen.

Te beginnen met de Toyota GR Supra wendt TOYOTA GAZOO Racing zijn in races en rally’s opgedane technische kennis niet alleen aan voor de ontwikkeling van nieuwe generaties sportgerichte GR-modellen, maar ook voor Toyota’s bredere aanbod van auto’s, waar wereldwijd tientallen miljoenen mensen in rijden.

**BERICHT VAN TETSUYA TADA, HOOFDINGENIEUR VAN DE NIEUWE TOYOTA GR SUPRA**

* **Gefocuste aanpak om een sportwagen te creëren die garant staat voor puur rijplezier**
* **Het realiseren van de 'gulden snede' bepaalde het totaalpakket en de afmetingen**
* **Pure antithese van de hedendaagse trends in de industrie**

Tetsuya Tada, hoofdingenieur van de Toyota GR Supra, geeft zijn persoonlijke mening over het project en wat hij beoogde te realiseren met de nieuwe auto.

**De Supra-erfenis**

Toen ik gevraagd werd om een sportwagen te bouwen die het ultieme, pure rijplezier zou bieden, voelde dat alsof ik een mandaat kreeg uit de hemel, met de opdracht: 'bouw een Supra!' De GT86 droeg bij aan het verbreden van het toepassingsgebied en de aantrekkingskracht van Toyota's sportwagens. Daarnaast moest ik een wagen zien af te leveren die een haast onbeperkt gevoel van controle biedt, een wagen die beantwoordt aan de verwachtingen en die zelfs hardcore fans weet te overtuigen.

Bij het bouwen van de Supra wilde ik per se fanclubs over de hele wereld bezoeken om met de eigenaars van de vorige modellen te praten. Ik vroeg ze wat volgens hen de minimale vereisten moesten zijn en het antwoord was steevast 'een zes-in-lijn-motor met een turbo en een lay-out met voorin geplaatste motor en achterwielaandrijving'. Dat was heel duidelijk en had ik ook min of meer verwacht. Het was dus cruciaal om die combinatie intact te houden.

De nieuwe Supra is echter niet zomaar een oud model in een nieuw jasje; de enige kernelementen die zijn overgenomen, zijn de motorconfiguratie en de achterwielaandrijving. Zoals de naam Supra reeds suggereert, was ik ook vastbesloten om een wagen af te leveren die garant staat voor superieur rijplezier, die alleen maar in dit hightech-tijdperk kon worden gemaakt.

**Intens rijplezier**

Ik heb het ontwikkelingsteam herhaaldelijk op het hart gedrukt om alle aspecten van de wagen die de zintuigen en instincten van de bestuurder stimuleren, zoveel mogelijk uit te diepen. Het was niet zozeer zaak om een perfecte score te halen op elk afzonderlijk aspect, als wel om ervoor te zorgen dat de wagen een waar genot zou zijn om mee te rijden. Alles wat daar tegenin ging, moest overboord.

Het was cruciaal dat de wagen een tweezitter zou worden. De rijkwaliteit wordt voor 90 procent gedicteerd door het basispakket van een wagen – de spoorbreedte en de wielbasis zijn bijzonder belangrijk. In feite is het zo dat de gulden snede tussen deze twee afmetingen een optimale rijkwaliteit oplevert en ik was vastbesloten hierop geen toegevingen te doen. De enige manier om die gulden snede te realiseren was om van de Supra een tweezitter te maken. Hoewel ik de waarschuwing kreeg dat het ontbreken van een achterbank de verkoopaantallen zou doen dalen, heb ik voet bij stuk gehouden. Het ging er voor mij om een pure sportwagen af te leveren die het ultieme rijplezier zou bieden.

**De lay-out met motor voorin en achterwielaandrijving**

Met de nieuwe Supra hebben we alles uit de lay-out gehaald, met een motor voorin en achterwielaandrijving. Zo is bijvoorbeeld de snelheid door een slalomtraject ongeveer 20 procent hoger dan onze oorspronkelijke streeftijd. Het is niet zomaar een snelle wagen: het is een adembenemende wagen.

**De antithese van gewoon vervoer**

Het wordt wel eens gezegd dat de auto-industrie momenteel een revolutie doormaakt die zich slechts een keer in de honderd jaar voordoet. Technologische innovaties zoals elektrische aandrijvingen, autonoom rijden en artificiële intelligentie maken auto's meer en meer tot hightech vervoersmiddelen. Hierdoor komt het rijplezier nogal eens op de tweede plaats. Maar ik ben er niet zo zeker van of we de impact hiervan op de functie van de wagen gewoon maar moeten aanvaarden. In die zin is de Supra misschien de antithese van de autogerelateerde trends van de hedendaagse samenleving.

Natuurlijk kan een elektrische wagen ook worden ontwikkeld als sportwagen en zijn er reeds racecategorieën als de Formula E. Sterker nog, elektromotoren kunnen zelfs een snellere acceleratie bieden dan benzinemotoren, maar dat is slechts een kwestie van specificaties. De acceleratie zou zeker niet adembenemend zijn als we het gevoel en de symbiose met de zintuiglijke ervaring van de bestuurder zouden negeren.

En als het op gevoel aankomt, kan ik u verzekeren dat de acceleratie van de Supra met zijn zes-in-lijn-motor absoluut adembenemend aanvoelt. Ik ben er zeker van dat mensen die een dergelijk rijplezier nooit hebben ervaren, of die al vergeten zijn hoe het voelt, op en top zullen genieten en zullen beseffen dat rijplezier er wel degelijk toe doet.

**CONCEPT EN DESIGN**

* **Een moderne interpretatie van Toyota's sportwagengeschiedenis**
* **'Condensed Extreme' – compact en krachtig**
* **Interieurdesign: de bestuurder midden in de actie**

Zelfs op het eerste gezicht is Toyota’s rijke sportwagengeschiedenis duidelijk terug te zien in het ontwerp van de Toyota GR Supra. Vooral de invloed van de karakteristieke 2000GT is zichtbaar in de lange motorkap, de compacte carrosserie en het dubbelgewelfde dak. Het opvallende uiterlijk van de vierde generatie Supra keert dan weer terug in de styling van de voor- en achterkant, met name in de gespierde achtervleugels en de boog van de geïntegreerde spoiler. Maar de gelijkenis is niet alleen oppervlakkig, want de Toyota GR Supra heeft net als zijn beroemde voorgangers de klassieke sportwagenlay-out van een krachtige, voorin geplaatste zescilindermotor en achterwielaandrijving.

Het designthema van de Toyota GR Supra werd voor het eerst getoond in de spectaculaire FT-1 concept car, die bij Toyota’s CALTY-studio in Californië werd getekend en in 2014 op de North American International Auto Show in Detroit werd onthuld. Nobuo Nakamura, hoofdontwerper van de Toyota GR Supra, gaf zijn medewerkers een eenvoudige opdracht. Hij vermeed bewust gevoelswoorden, zodat ze vrij waren om hun visie op een pure en individuele sportwagen in een werkelijk origineel design uit te drukken.

'Omdat hoofdingenieur Tada rijplezier nastreefde, wist ik dat het mijn missie was om een ontwerp te maken dat visueel en fysiek aantrekkelijk zou zijn voor sportwagenliefhebbers', zegt hij. 'Door te kiezen voor een lay-out met een voorin geplaatste zes-in-lijn-motor en achterwielaandrijving, wat je nu nog maar zelden ziet in auto’s, kon ik iets bereiken wat de grenzen van Toyota te buiten gaat.'

De kernwoorden die Nakamura-san gebruikte om zijn team te gidsen, waren 'Condensed Extreme'. Deze verwijzen rechtstreeks naar het pakket van de wagen, dat uit drie hoofdelementen bestaat:

1. een korte wielbasis, grote wielen en een grote spoorbreedte
2. een strak tweezitter-interieur
3. een lange motorkap en een compacte carrosserie, die de aandrijflijncombinatie van de zes-in-lijn-motor met achterwielaandrijving benadrukt.

Nakamura had een auto voor ogen met een onmiskenbaar modern ontwerp, die toch aan de romantische styling van klassieke sportwagens doet denken. Het resultaat benaderde de grenzen van wat in grotere aantallen geproduceerd kon worden, met name wat betreft de krachtig belijnde achtervleugels.

In het uiteindelijke ontwerp komt het Condensed-aspect tot uiting in de verhouding tussen de grote diameter van de wielen, de korte wielbasis en de totale lengte van de Toyota GR Supra. Wat opvalt, is dat de Supra in feite een kortere wielbasis en grotere banden heeft dan de GT86 coupé. Aan het Extreme-aspect is invulling gegeven door het brede postuur van de auto, met krappe interieurafmetingen en een grote spoorbreedte, wat bijdraagt aan een sterke wendbaarheid en een goede stabiliteit.

Het ontwerp was optimaal om de luchtweerstand en de opwaarts werkende kracht zoveel mogelijk te beperken en om een ideale gewichtsverdeling tussen de voor- en achterkant te realiseren. Zo is het dubbelgewelfde dak niet alleen een historisch geïnspireerd stylingaspect, maar ook een effectief middel om de luchtweerstand te verlagen door de frontale oppervlakte van de auto te verkleinen zonder in te boeten aan hoofdruimte in het interieur.

De voorkant ontleent zijn vorm aan de vierde generatie Supra, maar ziet er nog expressiever uit dankzij het lage profiel. Dit wordt verder benadrukt door de prominente centrale grille met grote luchtinlaten ernaast. Ook deze inlaten zijn niet gewoon designelementen, maar zijn essentieel voor de motorkoeling. De opvallende koplampunits zijn samengesteld uit zes LED-lenzen en omvatten de richtingaanwijzers en de dagrijverlichting. Doordat de lampen meer naar binnen toe zijn geplaatst, winnen de gewelfde voorvleugels aan visueel volume en krijgen ze een krachtigere uitstraling.

Van opzij gezien zorgt de lage motorkap voor een dynamische lijn die vanaf de lage neus van de auto naar achteren loopt, terwijl de achterrand van de motorkap en de achterspoiler, die door een lage taillelijn worden verbonden, zich op vrijwel dezelfde hoogte bevinden. De voertuigbodem neigt iets naar voren, terwijl de lijn van de cabine sterk naar achteren helt, de verduisterde A-stijlen en accentlijnen op de zijkant van het dak benadrukken dan weer het strakke, compacte interieur. De grote stijfheid van de auto is merkbaar aan de fraai ogende, groot bemeten dorpels.

In Europa wordt de Toyota GR Supra standaard voorzien van lichte maar uitermate sterke 19-inch smeedaluminium velgen met dunne spaken, die afwisselend zwart en gepolijst zijn afgewerkt.

De gebogen spoiler aan de achterkant is geoptimaliseerd om de opwaarts werkende kracht te verlagen, terwijl de trapeziumvorm van de achterbumper de indruk wekt van een neer- en zijwaartse beweging in de richting van de banden. De achterlichtunits hebben een eenvoudig design met inwendige ringvorm, terwijl de opvallende mistachterlichten en achteruitrijlichten gevormd worden door LED-punten onderaan in het midden van de bumper.

De suggestieve styling van de Toyota GR Supra kan ten volle tot zijn recht komen dankzij zeven verschillende kleurstellingen, waaronder de krachtige nieuwe kleuren Prominence Red, Lightning Yellow en Deep Blue Metallic. De bijkomende nieuwe kleur Matt Storm Grey is voorbehouden aan de Toyota GR Supra A90 Edition, een exclusief introductiemodel, gereserveerd voor de eerste 90 Europese klanten (meer details verderop). Deze lak zorgt voor extra visuele impact en verleent de gebogen oppervlakken van de wagen een metaalachtige textuur met een matte finish en een blauwige schijn.

**Cockpitconcept: de bestuurder midden in de actie**

Het bestuurderscompartiment van de nieuwe Toyota GR Supra combineert sportwagenelementen netjes met ultramoderne functionaliteit. De cockpit, die zodanig ontworpen is dat de bestuurder zich volledig op het rijden kan concentreren, is rechtstreeks beïnvloed door de lay-out van eenzitsraceauto’s. Het lage, platte dashboard biedt maximaal zicht op de weg door de voorruit, waardoor de bestuurder de auto ook bij hoge snelheden nauwkeurig kan besturen, terwijl de belangrijkste schakelaars dicht bij elkaar zitten voor een snelle en eenvoudige bediening. Het ontwerp van het instrumentenpaneel, de middenconsole en de portierbekleding vormt één geheel, wat de cockpit een sterke, coherente sfeer verleent.

De cockpit gaat aan de onderkant over in zachte kniesteunen in de portierbekleding en opzij van de middenconsole. De ervaring die TOYOTA GAZOO Racing bij circuitraces heeft opgedaan, was bepalend voor de vorm van deze kniesteunen.

Het head-up display, de meters en de schakelpeddels bevinden zich direct vóór de bestuurder, terwijl op het driespaaks stuurwiel aanvullende schakelaars zijn geplaatst. Het stuurwiel zelf is met leder bekleed en voorgevormd voor een uitstekende grip. Het 8,8-inch HD-instrumentenpaneel is duidelijk zichtbaar door het stuurwiel. De toerenteller met 3D-effect en de schakelindicator zijn in het midden geplaatst, terwijl zich links een digitale snelheidsmeter bevindt en rechts informatie van het infotainment- en navigatiesysteem wordt weergegeven.

Een asymmetrische middenconsole vormt een duidelijke scheiding tussen de omhullende bestuurderscockpit en de meer open passagierszijde van het interieur. Ook voor de passagier zijn kniesteunen aanwezig. Het aircobedieningspaneel zit midden op de console en is gemakkelijk te bedienen dankzij aanraakschakelaars met geheugenfunctie, terwijl boven de console een 8,8-inch groot, centraal multimediadisplay gemonteerd is, dat kan worden bediend via het touchscreen of via een draaiknop.

De bagageruimte is groot genoeg voor een weekendje weg met twee personen en kan vergroot worden via een uitneembaar paneel. Daardoor ontstaat genoeg ruimte voor een golftas of alle persoonlijke uitrusting die je nodig hebt voor een track day.

**Door de racewereld geïnspireerde stoelen**

Het ontwerp van de stoelen in de nieuwe Toyota GR Supra is beïnvloed door de racewereld. Dat zorgt voor constant comfort en uitstekende ondersteuning, vooral als de auto op het circuit wordt gebruikt. Het zitvlak en de hoge rugleuning zijn voorzien van zijsteunen om het lichaam te omsluiten. Daarnaast is er een geïntegreerde hoofdsteun. Tot de bekledingsopties behoren volledig leder en een combinatie van leder voor de kussens en geperforeerd alcantara voor de rugleuningen en zittingen, die enige ventilatie en extra lichaamsondersteuning biedt.

**AANDRIJFLIJN EN PRESTATIES**

* **3.0-liter zes-in-lijn-motor met turbo, 340 DIN pk, 500 Nm koppel**
* **Een chassis ontworpen voor optimale balans en prestaties**
* **Actief differentieel, Adaptive Variable Suspension en sportief remsysteem**

Het kloppende hart van de nieuwe Toyota GR Supra is zijn 3.0-liter zes-in-lijn-motor, die een maximaal vermogen van 340 DIN-pk en 500 Nm koppel levert. Deze is uitgerust met een twin-scroll turbo, precieze directe brandstofinspuiting en continu variabele klepregeling die al vanaf zeer lage toerentallen voor het hoogste koppel in dit segment zorgen. De motor is krachtig, evenwichtig en soepel, komt gemakkelijk op toeren en zorgt volop voor opwinding bij het accelereren, terwijl trillingen tot een minimum beperkt blijven.

Hij maakt gebruik van een gemotoriseerd variabel kleptiming-systeem dat voor een precieze controle zorgt van het openen en sluiten van de inlaat- en uitlaatkleppen, overeenkomstig de rijomstandigheden en de input van de bestuurder. Het resultaat is een lineaire vermogenscurve met veel koppel bij alle toerentallen en een hoog piekvermogen bij hoge toeren. De lift van de inlaatkleppen wordt geregeld op basis van de rijsituatie, waardoor pompverliezen worden geminimaliseerd en een hoog vermogen wordt gerealiseerd.

De motor maakt gebruik van directe injectie met een 35 MPa-hogedruksysteem dat voor een goede verstuiving zorgt en een precieze controle van de inspuiting voor een uitstekende verbrandingsefficiëntie.

Bij het ontwerp van de twin-scroll turbo is het traject van het uitlaatspruitstuk naar de turbine in twee delen verdeeld. Dit onderdrukt uitlaatgasinterferentie tussen de cilinders, waardoor de turbo reeds vanaf lage toeren goed functioneert en de motor direct op het gaspedaal reageert.

De motor is gekoppeld aan een achttraps automaat die bliksemsnel omhoog en omlaag schakelt, met korte overbrengingsverhoudingen voor de lagere versnellingen. Bestuurders kunnen het schakelen zelf overnemen met behulp van de schakelpeddels op het stuurwiel, of de rijmodi Normal of Sport selecteren overeenkomstig hun voorkeur en de rijomstandigheden.

Een Launch Control-functie maakt het mogelijk om vanuit stilstand met maximale tractie te accelereren, waardoor de auto in slechts 4,3 seconden een snelheid van 100 km/h haalt. Wanneer de bestuurder de Sport-modus selecteert, worden het motorgeluid, de motorrespons, het schakelpatroon, de demping, het stuurgedrag en de prestaties van het actieve differentieel aangepast. De Vehicle Stability Control heeft een speciale circuitinstelling die geselecteerd kan worden om het systeem minder snel te laten ingrijpen, zodat de bestuurder meer controle heeft over de dynamische prestaties van de wagen.

**Actief differentieel**

De in Europa verkochte Toyota GR Supra wordt uitgerust met een actief differentieel dat zowel tijdens optrekken als afremmen werkt en razendsnel kan worden aangepast van nul naar volledig, 100% sper.

Een speciale ECU houdt een groot aantal gegevens in de gaten, zoals de bediening van het stuurwiel, het gas- en het rempedaal, het toerental, de wielsnelheid en het giermoment, zodat de actuator correct wordt geactiveerd. Het koppelverschil tussen het linker- en het rechterwiel wordt flexibel en naadloos geregeld naar gelang de rijsituatie.

Dit levert enorme stabiliteits- en efficiëntievoordelen op wanneer de banden hun prestatielimiet bereiken. Het effect is voortdurend merkbaar in bochten: de bestuurder ervaart meer stabiliteit tijdens het remmen en insturen van de bocht en maximale grip wanneer hij gas geeft bij het uitkomen van de bocht. De werking wordt aangepast wanneer de Sport-modus wordt geselecteerd om efficiënter bochten te kunnen nemen bij hoge snelheid, bijvoorbeeld wanneer de Toyota GR Supra wordt gebruikt op een circuit.

**Voor optimale balans ontworpen chassis**

De wielbasis en de spoorbreedtezijn de eerste zaken waarover ontwerpers moeten nadenken wanneer ze voor de tekentafel staan. In het geval van de Toyota GR Supra werden deze vastgesteld om prioriteit te geven aan de wendbaarheid en het rijgedrag van de auto. De belangrijkste factor is de verhouding tussen de lengte van de wielbasis en de spoorbreedte. Alom wordt erkend dat de beste balans tussen wendbaarheid en stabiliteit wordt bereikt bij een verhouding die tussen 1,5 en 1,6 ligt. Het realiseren van de 'gulden snede' van 1,55 was dus het uitgangspunt voor het ontwikkelteam van de Toyota GR Supra en de voornaamste bouwsteen waarrond alle andere elementen werden geoptimaliseerd. (Ter referentie: wielbasis = 2470 mm; spoorbreedte achteraan = 1589 mm).

**Intensief ontwikkelingsprogramma voor het rijgedrag**

Voor het rijgedrag werden hoge doelen gesteld, die bereikt werden dankzij een ontwikkelingsprogramma onder leiding van TOYOTA GAZOO Racing, met uitgebreide tests op allerlei lastige wegen in alle delen van de wereld. De tests op de weg werden aangevuld met sessies op racecircuits, waaronder de Nürburgring Nordschleife.

Een hoge structurele stijfheid (nog stijver dan de Lexus LFA supercar), een lager zwaartepunt dan de GT86 coupé en een ideale gewichtsverdeling (50:50) tussen de voor- en achterkant waren essentieel om de dynamische doelen voor de wagen te halen, maar vereisten gedurfde technische beslissingen. Zo werd de gewenste gewichtsverdeling bereikt door de motor zo ver mogelijk naar achteren te plaatsen, wat weer nieuwe productie-uitdagingen met zich meebracht.

Door de zeer stijve carrosserie konden de geometrie van de ophanging en de afstelling van de schokdempers nog meer verfijnd worden. Het ontwerp van de ophanging bestaat uit MacPherson-veerpoten met een gedeelde asconstructie aan de voorkant en een five-link systeem aan de achterkant. Voor nauwkeurig bochtenwerk zijn het subframe en de draagarmbevestigingen van de voorwielophanging extreem stijf gemaakt. Door het gebruik van aluminium voor de draagarmen en de zelfstellende lagers heeft de auto bovendien een lager onafgeveerd gewicht, wat een onovertroffen wendbaarheid en efficiëntie oplevert. De nieuwe GR Supra heeft ook high-performance naafdragers met een meer uitgesproken wielvlucht en verbeterde kinematische eigenschappen.

Het stijve subframe van de achterwielophanging en de verbinding ervan met de carrosserie hebben ook een laag gewicht, wat mee zorgt voor een uiterst nauwkeurige wielcontrole. De 19-inch velgen van smeedaluminium zijn voorzien van Michelin Pilot Super Sport-banden met veel grip. Deze zijn achter iets breder dan aan de voorkant.

De Adaptive Variable Suspension (AVS - adaptieve variabele vering) verbetert de prestaties door een instante respons op wijzigingen in het wegoppervlak, waarbij de dempende werking van de schokdemper voor elk wiel wordt aangepast om een horizontaal op de weg liggende positie, een uitstekende stuurrespons en een soepel rijcomfort te behouden. Sensoren bewaken de wegconditie en de manier waarop met de wagen wordt gereden continu en controleren de dempende werking dienovereenkomstig.

De bestuurder heeft de keuze uit twee AVS-modi – NORMAL en SPORT – om het systeem aan te passen aan zijn/haar stemming of de rijomstandigheden. De NORMAL-modus biedt een goede balans tussen voertuigstabiliteit en rijcomfort, waarbij sportief rijden mogelijk is zonder in te boeten aan comfort. De SPORT-modus biedt een vlakke wegligging, een gereduceerde neiging tot overhellen in bochten en een scherpere stuurrespons.

De elektrische stuurbekrachtiging maakt gebruik van een tandheugelsysteem en is afgestemd op sportief gebruik. De eigenschappen ervan worden automatisch aangepast aan de voertuigsnelheid, waardoor er bij lage snelheden minder kracht nodig is om het stuurwiel te draaien en de stuurinrichting bij toenemende snelheid gradueel stijver wordt om zo meer controle en stabiliteit te bieden bij hogere snelheden. Wanneer in SPORT-modus wordt gereden, is de benodigde stuurkracht groter, zodat dit overeenstemt met de wijzigingen aan het chassis en de aandrijflijn.

Het systeem beschikt over een tandheugel met apart gemonteerde motor en reductietandwiel. Dit biedt meer flexibiliteit voor het motormontagesysteem en draagt ook bij aan het verlagen van het zwaartepunt van de Toyota GR Supra.

Standaard is de wagen uitgerust met een sportief remsysteem met rode Brembo-remklauwen – vooraan remklauwen met vier zuigers en achteraan zwevende remklauwen met een enkele zuiger. De geventileerde remschijven meten 348 x 36 mm vooraan en 345 x 24 mm achteraan. De parkeerrem is elektrisch.

De remmen zijn voorzien van een stand-by-, droog- en anti-fade-functie: om de remschijven te drogen drukt de droogfunctie de remmen na vooringestelde intervallen even aan wanneer de ruitenwissers actief zijn; de fade-preventie verhoogt de remdruk automatisch wanneer de remmen heet worden om een afnemende werking tegen te gaan.

ABS, Brake Assist, Vehicle Stability Control, Traction Control, en Hill-start Assist Control zijn eveneens standaardfuncties, net als Active Cornering Assist: deze functie zorgt voor bijkomende gierbewegingen door onafhankelijke reminterventies ter verbetering van de wendbaarheid en de mogelijkheid om de optimale lijn te volgen.

**UITRUSTING EN CONNECTIVITEIT**

* **Eén high-performance uitvoering: Sport**
* **Uitgerust met Supra Connect en Apple CarPlay**
* **Supra Safety+ Package standaard**

Bij de introductie zal het Toyota GR Supra-gamma over één high-performance uitvoering omvatten: Sport.

De Toyota GR Supra Sport-versie kan bogen op zeer complete specificaties, inclusief hoogwaardige functies en systemen om de bestuurder volop van alle dynamische mogelijkheden van de auto te laten genieten. Hiertoe behoren een actief differentieel, Adaptive Variable Suspension en 19-inch velgen van smeedaluminium.

Ook beschikt de Sport-uitvoering over een airco met twee zones, Adaptive Cruise Control met Stop&Go, Smart Entry, een startknop, een stuurwiel met lederen bekleding en hulpschakelaars, en een digitale combimeter in het instrumentendisplay van de bestuurder. Voor de meesturende koplampen, de achterlichten en de dagrijverlichting wordt LED-technologie gebruikt, terwijl de spiegels (portierspiegels en achteruitkijkspiegel binnen) allemaal zelfdimmend zijn. Ruitenwissers met regensensor en een achteruitrijcamera zorgen voor nog meer gemak.

De sportstoelen hebben een bekleding van zwart alcantara en zijn elektrisch verstelbaar (inclusief lendensteun), met geïntegreerde verwarmings- en geheugenfuncties. Het infotainment wordt verzorgd door een audiosysteem met tien luidsprekers, een multimediasysteem met 8,8-inch display, een navigatiesysteem met Supra Connect (in toepasselijke markten), Bluetooth en een USB-poort.

Het multimediasysteem biedt smartphone-integratie met Apple CarPlay, waardoor specifieke iPhone-applicaties via het display toegankelijk zijn. Er kunnen een aantal geconnecteerde services worden gebruikt, waaronder realtime verkeersinformatie, kaartupdates en een conciërgeservice.

De veiligheidsfuncties omvatten het Supra Safety+ package, dat een uitgebreid gamma aan actieve veiligheidsfuncties biedt. Dit omvat een Pre-Collision System met een voetgangersdetectiefunctie en de mogelijkheid om fietsers te herkennen bij rijden overdag; een Lane Departure Alert met stuurassistentie; een Adaptive Cruise Control, een automatisch grootlicht/adaptief grootlicht-systeem; een Adaptive Front Light-systeem, dat de verlichting van de koplamp mee laat sturen met de stuurhoek van de wagen, en een Road Sign Assist-systeem.

De wagen is ook uitgerust met een Blind Spot Monitor met Lane Change Departure Alert (alarm bij afwijken van de rijbaan), een Rear-Cross Traffic Alert (alarm voor achterlangs passerend verkeer), een Rear-end Collision Alert (alarm voor staartaanrijding) en intelligente parkeersensoren met automatische remfunctie om botsingen met objecten of voertuigen (aan weerszijden) te voorkomen bij het achteruit verlaten van een parkeerplaats of oprit. Alle Toyota GR Supra-versies zijn uitgerust met een alarm, een bandenspanningsmonitoringsysteem en een eCall-functie die een automatisch locatiealarm verstuurt naar de nooddiensten in het geval van een ernstige aanrijding.

De ‘Premium pack’ optie heeft naast de Sport-specificaties een bekleding van zwart leder, een JBL Premium-geluidssysteem met twaalf luidsprekers, een head-up display voor de bestuurder, een draadloze smartphonelader en opslag- en verlichtingspakketten. Het laadstation voor de smartphone bevindt zich in het opbergvak van de middenconsole en is compatibel met toestellen die de wereldwijde Qi-standaard voor draadloos opladen ondersteunen. De laadstatus wordt getoond op het centrale scherm en wanneer de bestuurder vergeet om de smartphone uit het opbergvak te nemen bij het verlaten van de auto, wordt er een waarschuwingsbericht getoond.

**Toyota GR Supra A90 Edition**

Ter ere van de geschiedenis van de Supra en de introductie van het codenummer van de vijfde generatie werd voor de introductie een exclusieve Toyota GR Supra A90 Edition gebouwd, waarvan de productie strikt beperkt werd tot 90 exemplaren voor Europa. De A90 Edition is afgewerkt met een spectaculaire, nieuwe matte Storm Grey-lak, matzwarte lichtmetalen velgen en een met rood leder bekleed bestuurderscompartiment. In andere opzichten komen de uitrustingsspecificaties overeen met de Sport-uitvoering + Premium pack.

De Toyota GR Supra A90 Edition werd exclusief aangeboden aan de eerste 90 Europese klanten die hun auto vooruit hadden besteld via het reserveringsplatform in hun land. De versie was vrijwel onmiddellijk uitverkocht.

**GR Supra GT Cup**

**WIE IS DE SNELSTE GR SUPRA-RIJDER?**

* **e-motorsports, een van de belangrijkste motorsportactiviteiten voor TOYOTA GAZOO Racing**
* **De GR Supra GT Cup, wereldwijd de allereerste racegame voor wagens van hetzelfde model in**

**Gran Turismo Sport**

* **Motorsport toegankelijker maken voor meer mensen, overal**

TOYOTA GAZOO Racing doet zijn intrede in de wereld van de e-motorsport met de introductie van de GR Supra GT Cup, 's werelds allereerste racegame voor wagens van hetzelfde model in Gran Turismo Sport voor PlayStation® 4 (PS4®)\*1, verkrijgbaar vanaf april 2019.

Verder is TOYOTA GAZOO Racing, zoals aangekondigd in maart 2019, een officieel constructeurspartner van de FIA-gecertificeerde Gran Turismo Championships, een online kampioenschap voor de 'Gran Turismo real driving simulator series' die wordt gehost in samenwerking met de FIA (de Fédération Internationale de l'Automobile).

Met de opname van e-motorsport als een van de centrale motorsportactiviteiten voor TOYOTA GAZOO Racing zet het bedrijf zich actief in om motorsport en sportwagens overal voor steeds meer mensen toegankelijker te maken. De komende jaren wil TOYOTA GAZOO Racing feedback en evaluaties van Gran Turismo-coureurs verzamelen waarmee de Toyota GR Supra in het dagelijks leven kan worden verbeterd.

**Hoofdkenmerken van de GR Supra GT Cup**

|  |  |
| --- | --- |
| Racenaam | GR Supra GT Cup |
| Periode van het evenement | april - oktober 2019 |
| Locatie van het evenement | Voorrondes: online, wereldwijd (13 rondes)Finale: in oktober wordt er een evenement georganiseerd op de Tokyo Motor Show  |
| Vereisten voor deelname | Eigenaar zijn van Gran Turismo Sport voor PS4®, over PS4®-software beschikken en in Gran Turismo eigenaar zijn van een GR Supra. Deelnemers moeten zes jaar of ouder zijn\*2 |

\*2 Op grond van de in de deelnemende landen geldende wetgeving kunnen deelnemers jonger dan dertien jaar, ook al halen ze de top in de kwalificatieronden, mogelijk niet deelnemen aan de finale (een echt evenement).

**Kalender**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ronde | Datum  | Circuit  |
| Voorrondes | Ronde 1 | 27 april | Fuji International Speedway (Japan) |
| Ronde 2 | 4 mei | Circuit de Barcelona-Catalunya (Spanje) |
| Ronde 3 | 11 mei | Blue Moon Bay Speedway (USA) |
| Ronde 4 | 18 mei | Circuit de La Sarthe (Frankrijk) |
| Ronde 5 | 25 mei | Nürburgring (Duitsland) |
| Ronde 6 | 29 juni | Red Bull Ring (Oostenrijk) |
| Ronde 7 | 6 juli | Autódromo José Carlos Pace (Brazilië) |
| Ronde 8 | 13 juli | Mount Panorama (Australië) |
| Ronde 9 | 27 juli | Tokyo Expressway: South Inner loop (Japan) |
| Ronde 10 | 3 augustus | Willow Springs International Raceway: Big Willow (USA) |
| Ronde 11 | 10 augustus | L’Autodromo Nazionale di Monza (Italië) |
| Ronde 12 | 17 augustus | Suzuka Circuit (Japan) |
| Ronde 13 | 7 september | Nürburgring (Duitsland) |
| Finales | Finaleronde | Eind oktober | Nader te bepalen |

\*Kalender en circuits onder voorbehoud.

Gedetailleerde informatie, waaronder de circuits die voor elke ronde worden gebruikt, wordt tijdig gepubliceerd in de rubriek GR Supra GT Cup van de TOYOTA GAZOO Racing-website.

**Starttijdstip** (verschillend in elk van de vijf onderstaande regio's)

|  |  |
| --- | --- |
| Regio | Starttijdstip |
| Azië | 19.00 u. (JST) |
| Oceanië | 16.00 u. (AEST) 18.00 u. (NZST) |
| Europa/Midden-Oosten/Afrika | 16.00 u. (UTC) |
| Noord-Amerika | 14.00 u. (PDT) 17.00 u. (EDT) |
| Centraal-Amerika/Zuid-Amerika | 18.00 u. (BRT) 16.00 u. (CDT, Mexico) |

※Ronde 4, ronde 5 en ronde 13 starten 30 minuten vóór de bovengenoemde tijdstippen. Starttijdstip onder voorbehoud.

Inschrijven voor een race kan vanaf 15 minuten voor de start in de 'sports mode' van Gran Tursimo Sport.

\*1 'PlayStation' is een gedeponeerd handelsmerk van Sony Interactive Entertainment Inc. 'PS4' is een handelsmerk van diezelfde onderneming.

© 2019 Sony Interactive Entertainment Inc. Ontwikkeld door Polyphony Digital Inc. 'Gran Turismo'-logo's zijn gedeponeerde handelsmerken of handelsmerken van Sony Interactive Entertainment Inc.

*Over Toyota :*

*Toyota is één van de grootste autofabrikanten ter wereld met merken als Toyota en Lexus. Toyota wil de CO²-uistoot van de verkochte auto’s verminderen met 90% tegen 2050 ten opzichte van 2010 en is marktleider in hybride wagens. In 1997 introduceerde Toyota de eerste hybride wagen voor verkoop op grote schaal, de Prius. Vandaag biedt Toyota een volledig gamma hybride wagens aan, vanaf de Yaris over de C-HR en de Corolla tot de RAV4. In België zijn 60% van alle verkochte wagens bij Toyota hybride. In 2015 bracht Toyota de Mirai op de markt, een wagen op waterstof.*