

ALWAYS A
BETTER WAY

LA LEGGENDA È TORNATA

PRIMA MONDIALE DELLA NUOVA TOYOTA GR SUPRA AL SALONE DELL'AUTOMOBILE INTERNAZIONALE DEL NORD AMERICA 2019

- **Debutto della nuova Toyota GR Supra il 14 gennaio 2019 al Salone NAIAS a Detroit**
- **Il design esalta le prestazioni e riflette nel contempo lo stile classico della tradizione delle vetture sportive Toyota**
- **Il cockpit imperniato sul conducente deriva dal layout di una vettura da corsa**
- **Classica propulsione di una sportiva con motore a 6 cilindri in linea che scarica 340 CV e una coppia di 500 Nm sull'asse posteriore**
- **Il passo corto e la carreggiata larga hanno un rapporto di 1.55, ciò che assicura una maneggevolezza eccezionale**
- **Le prime vetture destinate ai clienti saranno disponibili nell'estate del 2019**
- **Primo modello GR prodotto da TOYOTA GAZOO Racing**

Safenwil. La nuova Toyota GR Supra, quinta generazione della leggendaria vettura sportiva di Toyota e primo modello GR ad essere prodotto da TOYOTA GAZOO Racing, sarà presentata per la prima volta al pubblico il 14 gennaio nell'ambito del Salone dell'Automobile Internazionale del Nord America.

La nuova Toyota GR Supra è stata concepita come vettura sportiva nella sua forma più pura, senza compromessi suscettibili di limitare il piacere di guidare. L'ingegnere capo Tetsuya Tada ha optato per un classico motore anteriore con sei cilindri in linea che scarica la potenza sulle ruote posteriori, in modo analogo alla precedente generazione Supra e al coupé sportivo Toyota 2000GT. Gli appassionati di auto sportivo potranno in tal modo godersi un'avvincente mix di potenza, agilità e precisione di guida nonché una combinazione tra passo corto e carreggiata larga, peso ridotto, baricentro basso e carrozzeria estremamente rigida.

Il motore 3.0 litri è dotato di un turbocompressore Twin-Scroll ed eroga 340 CV nonché una coppia di 500 Nm. Abbinato a una trasmissione automatica a otto marce, si distingue per un'accelerazione fluida e potente grazie a una coppia elevata disponibile a tutti i giri del motore.

TOYOTA GAZOO Racing ha intensamente lavorato sulla celebre Nordschleife del Nürburgring e sulle strade adiacenti in Germania per ottimizzare lo sviluppo della potenza della nuova Supra e per ottenere una maneggevolezza al tempo stesso molto agile e stabile. Sono stati inoltre effettuati innumerevoli altri test sulle strade del mondo intero. Tutte le vetture vengono prodotte a Graz in Austria.

Per avere la certezza che la vettura soddisfi le aspettative, il Presidente di Toyota Akio Toyoda ha personalmente testato la Supra al Nürburgring, prima di dare luce verde alla sportiva di casa Toyota.

Toyota AG

Schürmattstrasse, 5745 Safenwil, Switzerland

T +41 62 788 88 44, F +41 62 788 86 10, info@toyota.ch, www.toyota.ch

Un design tipico delle auto sportive

Sin dal primo sguardo appare chiaro che le precedenti generazioni della leggendaria vettura hanno influenzato il design. La notevole influenza della 2000GT si riflette segnatamente nel lungo cofano del motore, nella compattezza della carrozzeria e nella linea del tetto, mentre la spiccata immagine della quarta generazione della Supra trova la sua massima espressione sia nella parte frontale sia in quella anteriore, in particolare nei muscolosi parafranghi posteriori e nello spoiler integrato. La similitudine non è tuttavia solo superficiale, poiché con il suo potente motore anteriore sei cilindri a trazione posteriore, la nuova Toyota GR Supra dispone dello stesso classico formato sportivo dei precedenti modelli.

L'impostazione del design della Toyota Supra è stata presentata per la prima volta con l'FT-1, realizzata nello studio CALTY e svelata per la prima volta al Salone dell'Automobile Internazionale del Nord America 2014. Nobuo Nakamura, designer capo della Toyota Supra, diede allora al suo team una breve descrizione del concetto «Condensed Extreme», senza impiegare parole emotive, affinché il team potesse esprimere la propria visione di una vettura puramente sportiva senza condizionamenti. «Poiché l'ingegnere capo Tada-san era determinato a focalizzare la vettura su uno straordinario piacere di guidare, sapevo che la mia missione risiedeva nello sviluppo di un design otticamente avvincente», queste le sue parole. «Grazie all'impiego di un motore anteriore a sei cilindri a trazione posteriore e – una soluzione oramai rara sulle attuali vetture – ho potuto realizzare un'auto che andava oltre gli attuali limiti di Toyota.»

«Condensed Extreme» si riferisce direttamente ai rapporti della vettura e comprende tre elementi principale: un passo corto, ruote grandi e una careggiata larga; un abitacolo a due posti rigido; un cofano motore lungo a fronte di dimensioni compatte della carrozzeria, che riflette la combinazione cinematica di un sei cilindri in linea e di una trazione posteriore.

Nakamura si immaginava una vettura dal design moderno da un lato e, dall'altro, che avesse la capacità di far rivivere il romanticismo dello stile di una vettura sportiva classica. Il risultato si avvicinò ai limiti di ciò che può essere prodotto in grandi volumi, in particolare le marcate curve del parafranghi posteriori hanno rappresentato una grande sfida per gli ingegneri.

Nel design finito il tema «Condensed» si riflette nel rapporto tra i grandi pneumatici della Toyota GR Supra, il passo corto e la lunghezza complessiva. È notevole il fatto che il passo sia più corto rispetto alla Toyota GT86, ma che gli pneumatici abbiano un diametro superiore. «Extreme» si riflette nella larghezza della vettura, abbinata alle snelle dimensioni esterne dell'abitacolo e della careggiata larga che contribuiscono a una maggior manovrabilità e a una stabilità superiore.

Il design è stato calcolato con precisione per ottenere sia un'aerodinamica ideale sia una ripartizione perfetta del peso tra asse anteriore e posteriore. Ad esempio il doppio tetto arcuato non è unicamente un retaggio della tradizione, ma riduce anche la resistenza aerodinamica nella parte anteriore del veicolo, senza incidere negativamente sullo spazio per la testa dei passeggeri.

Il design frontale è stato ispirato alla quarta generazione della Supra, ma gli è stata conferita una maggior espressività e, grazie alla caratteristica calandra centrale, dotata di prese d'aria maggiorate, indispensabili per il raffreddamento del motore, appare maggiormente espressivo. I fari a LED pronunciati sono stati posizionati più vicini al centro, conferendo al frontale maggior volume e maggior forza.

Dal profilo laterale l'abbassamento del cofano motore assicura una linea dinamica, che dal centro più basso del veicolo si sviluppa verso la parte posteriore, mentre il profilo posteriore del cofano motore e dello spoiler posteriore sono pressoché alla stessa altezza, collegati dalla linea di cintura abbassata. Il settore più basso della carrozzeria è leggermente inclinato verso l'avanti, mentre la cabina con il montante A e la configurazione della transizione dal tetto verso il lato della vettura è molto inclinato verso l'interno. Le pronunciate minigonne laterali dall'aspetto robusto riflettono l'elevata rigidità del veicolo. In Europa la Toyota GR Supra sarà dotata di serie di ruote in lega leggera da 19 pollici, ma estremamente rigide con razze snelle alternate in nero e lucide.

Nella parte posteriore lo spoiler è stato adattato per ottimizzare l'aerodinamica, mentre la forma a trapezio dei paraurti posteriori genera una sensazione di movimento verso il basso e in direzione degli pneumatici. Le luci posteriori presentano una semplice disposizione degli anelli, mentre le pronunciate luci retronebbia e le luci di retromarcia sono formate da LED puntiformi disposti centralmente nella fascia inferiore del paraurti.

L'espressivo stile della Toyota Supra si riflette nella scelta di otto diversi colori per l'esterno, che comprendono forti tonalità di rosso, giallo e blu. Per un modello Special Edition sarà disponibile un nuovo colore grigio opaco, che esalta le linee slanciate della vettura con finiture opache e con un tocco di blu che le conferiscono un tocco drammatico visivo supplementare e una texture simile al metallo.

L'impostazione del cockpit: al centro c'è il conducente

Il cockpit della nuova Toyota GR Supra combina in modo intelligente i tradizionali elementi GT con la funzionalità più moderna. Il design aiuta il conducente a concentrarsi completamente sul suo compito principale, ossia sulla guida. Per realizzare questo obiettivo i designer si sono tra l'altro ispirati al cockpit di una monoposto da corsa. Il cruscotto orizzontale abbassato e snellito massimizza la vista attraverso il parabrezza per assistere il conducente, specialmente a velocità molto elevate, nella precisione della guida. I principali comandi sono disposti in modo tale da essere rapidamente e semplicemente accessibili. Il cruscotto, la consolle centrale e i rivestimenti delle porte si riuniscono in un design senza soluzione di continuità, conferendo all'intero cockpit una sensazione di forte unità.

Nei rivestimenti delle porte e nella consolle centrale sono state inserite delle imbottiture per le ginocchia. La posizione e la forma delle imbottiture ha potuto essere calcolata perfettamente grazie all'esperienza nelle corse di TOYOTA GAZOO Racing.

Il visore a testa alta, le indicazioni e i comandi del cambio sono tutti direttamente davanti al conducente, mentre ulteriori comandi si trovano sul volante a tre razze. Il volante stesso è dotato di un grip eccezionale ed è rivestito di pelle pregiata. Il quadro strumenti di 8.8 pollici in alta risoluzione è sempre perfettamente visibile attraverso il volante e comprende un tachimetro in 3D, al centro le indicazioni delle marce, sulla sinistra l'indicatore digitale della velocità e nell'area di destra le indicazioni dell'infotainment e della navigazione.

Una consolle centrale asimmetrica determina la separazione tra il cockpit del guidatore e la parte dedicata al passeggero, configurata in modo aperto, della Toyota GR Supra. Anche il passeggero beneficia dell'imbottitura per le ginocchia. Il pannello di controllo del climatizzatore è collocato centralmente con tasti tattili con funzione memoria per un facile uso ed è dotato di un display multimediale da 8.8 pollici. Il sistema multimediale funziona tramite schermo tattile o un selettore rotativo.

Il bagagliaio è in grado di contenere senza problemi i bagagli per un week-end per due persone e, all'occorrenza, può essere ampliato togliendone la copertura. In tal modo c'è spazio per una borsa da golf o per il materiale necessario per trascorre il weekend su circuito.

Sedili derivati dalle corse

Il design dei sedili della nuova Toyota GR Supra sono ispirati alle corse. I sedili assicurano al tempo stesso un gran comfort e un'ottima tenuta, in particolare quando l'auto è guidata in circuito. I cuscini e gli schienali dei sedili sono dotati di fasce laterali imbottite per assicurare il massimo contenimento laterale. I poggiatesta sono integrati nello schienale. In funzione della dotazione, i sedili sono in pelle o in una combinazione di pelle e Alcantara.

Motore

Il cuore della nuova Toyota GR Supra è il propulsore a sei cilindri in linea 3.0 litri che eroga una potenza di 240 CV e una coppia di 500 Nm. È dotato di un turbocompressore Twin-Scroll, di un'iniezione diretta molto precisa e di fasatura variabile delle valvole, ciò che gli consente già a bassi regimi di disporre della coppia leader del segmento. L'unità propulsiva è potente, perfettamente bilanciata, scattante e assicura accelerazioni mozzafiato.

Il motore si presenta con una trasmissione automatica a otto marce, che consente passaggi di cambia fulminei; per le marce inferiori sono state impostate delle transizioni molto corte. Il conducente può cambiare marcia utilizzando i comandi sul volante e selezionare le modalità di guida Normal o Sport, a seconda delle preferenze e delle condizioni. Un Launch Control consente un'accelerazione potente con la massima trazione da fermo, che accelera il veicolo da zero a 100 km/h in soli 4,3 secondi. Il suono del motore, la risposta, il tipo di cambio, gli ammortizzatori, lo sterzo e il differenziale attivo vengono regolati quando il conducente seleziona la modalità Sport. Il controllo di stabilità del veicolo è dotata di una speciale modalità «track», che riduce l'intervento del sistema quando attivato, consentendo al guidatore di sperimentare la dinamica del veicolo ancora più intensamente.

Differenziale posteriore attivo

Tutte le Toyota GR Supra destinate al mercato svizzero sono dotate di un differenziale attivo che può variare la distribuzione della coppia da 0 a 100% in decelerazione e in accelerazione. Il sistema di controllo riceve gli input da una varietà di sensori, come l'angolo di sterzata, il pedale dell'acceleratore, il pedale del freno, così come il numero di giri del motore e l'angolo di imbardata per realizzare la distribuzione ottimale della coppia. Grazie al differenziale attivo, l'aderenza del pneumatico può essere perfettamente sfruttata, il che aumenta la stabilità in tutte le situazioni di guida.

Equilibrio perfetto

Le dimensioni esterne di un veicolo sono il primo compito da tenere presente quando si sviluppa un veicolo su un foglio di carta bianca. Con la Toyota GR Supra, la maneggevolezza e l'agilità sono state definite come massima priorità e le dimensioni del veicolo definite di conseguenza. Il calcolo chiave è il rapporto tra la lunghezza del passo e la larghezza della carreggiata. Il miglior equilibrio tra buona agilità e buona stabilità è stato ottenuto con un rapporto tra 1,5 e 1,6. Realizzare la «sezione aurea» è stato quindi il punto di partenza per il team di sviluppo della Toyota GR Supra, su cui tutto è stato in seguito progettato.

Programma di sviluppo intensivo per una maneggevolezza ottimale

Per il dinamismo di guida sono stati fissati obiettivi molto elevati e sono stati conseguiti nell'ambito di un programma di sviluppo diretto da TOYOTA GAZOO Racing, comprensivo di numerosi test su una varietà di strade impegnative in tutto il mondo. I test includevano anche corse su circuito, inclusa la Nordschleife del Nürburgring. Per raggiungere gli obiettivi si è dovuta attribuire la massima priorità all'elevata rigidità strutturale (addirittura superiore a quella della supercar Lexus LFA), a un centro di gravità più basso rispetto a quello della GT86 e a una distribuzione ideale del peso 50:50 tra l'asse anteriore e l'asse posteriore. Ma per far questo andavano effettuate delle scelte progettuali coraggiose. Ad esempio, la distribuzione del peso desiderata è stata raggiunta da un motore collocato molto indietro ciò che ha comportato nuove sfide a livello di produzione.

L'elevata rigidità della carrozzeria ha permesso di perfezionare in modo più accurato e dettagliato la geometria delle sospensioni e la messa a punto degli ammortizzatori. Il nuovo design delle sospensioni comprende ammortizzatori MacPherson sull'asse anteriore e sospensioni posteriori multi-link. Il telaio della sospensione anteriore e i punti di attacco a quadrilatero sono progettati per essere estremamente rigidi e per affrontare con precisione le curve. L'uso dell'alluminio per i bracci longitudinali e i cuscinetti oscillanti riduce la massa non sospesa del veicolo e garantisce pertanto

una trazione ottimale. Il servosterzo elettrico è calibrato sulla guida sportiva e può essere modificato nelle modalità di guida comfort e sport.

La sospensione posteriore beneficia di un design leggerissimo del telaio ausiliario rigido e del montaggio che lo collega alla carrozzeria, garantendo una conduzione delle ruote estremamente precisa. I cerchi in lega forgiati da 19 pollici sono equipaggiati con pneumatici Michelin Pilot Super Sport ad alta aderenza. Quelli dietro sono leggermente più larghi di quelli davanti. I potenti freni sono dotati di pinze Brembo a quattro pistoncini.

La Toyota GR Supra è il primo modello prodotto da TOYOTA GAZOO Racing per il mercato globale.

TOYOTA GAZOO Racing è l'organizzazione mantello del programma di corse globale di Toyota. Lo scorso anno, il TOYOTA GAZOO Racing ha aggiunto al suo palmarès la vittoria della 24 Ore di Le Mans nel Campionato mondiale Endurance FIA e il titolo mondiale costruttori nel Campionato del mondo di rally FIA. Il lavoro di TOYOTA GAZOO Racing poggia su tre pilastri: assicurare l'evoluzione dei collaboratori integrandoli nelle attività dello sport motoristico; conquistare appassionati attraverso le emozioni delle corse e applicare le conoscenze acquisite attraverso lo sport dei motori per sviluppare veicoli ancora migliori per la strada che assicurano un piacere di guida elevato.

Definita dal fondatore della Toyota Motor Corporation, Kiichiro Toyoda, questa filosofia è promossa oggi da Akio Toyoda, Presidente di Toyota Motor Corporation, per sostenere l'impegno dell'azienda nella realizzazione di automobili sempre migliori.

A partire dalla Toyota GR Supra, TOYOTA GAZOO Racing trasferisce le conoscenze tecniche che attinge dalla pista o dal rally non solo allo sviluppo di nuove generazioni di modelli GR sportivi Toyota, ma anche all'intera ampia gamma di modelli Toyota.

Toyota GR Supra A90 Edition

Il prototipo Toyota Supra ha festeggiato il suo debutto internazionale quando è stato presentato al Goodwood Festival of Speed nell'estate 2018.

La livrea del prototipo sfoggiava un motivo camouflaje in nero, rosso e bianco, colori ispirati a quelli di TOYOTA GAZOO Racing, la vettura ospite si è presentata con l'eredità del famoso numero di telaio A della Supra con un nuovo riferimento alla «A90».

Per celebrare il lancio del nuovo numero di telaio, il lancio sarà caratterizzato da un esclusivo modello Toyota GR Supra A90 Edition con una produzione limitata a solo 90 unità. L'edizione A90 ha una nuova finitura grigia opaca abbinata a cerchi in lega nero opaco e interni in pelle rossa.

Ciò che Akio Toyoda, presidente di Toyota dice della nuova Supra

Il presidente di Toyota Akio Toyoda, che è anche un pilota esperto, afferma: «In passato ho trascorso molte ore nel precedente modello Supra sul Nürburgring per diventare un Master Driver. Pertanto la Supra è come un vecchio amico per me e occupa un posto speciale nel mio cuore.

Mentre altri produttori effettuavano approfonditi test sui nuovi prototipi che volevano lanciare, io guidavo una vecchia Supra oramai fuori produzione. Sebbene Toyota non avesse in programma di costruire una nuova Supra, mi sentivo come molti appassionati di Supra del mondo intero, e dentro di me ne volevo una. La nuova GR Supra è nata attraverso i test sul Nürburgring e posso dire con franchezza che è un veicolo davvero divertente e più perfezionato che mai.»

La consegna delle prime vetture ai clienti della nuova Toyota GR Supra è prevista verso la fine dell'estate 2019.

A disposizione dei media:

Konrad Schütz,
responsabile PR / eventi & sponsoring
Telefono: +41 79 798 75 99
E-mail: konrad.schuetz@toyota.ch

Maggiori informazioni su Toyota:

www.toyota-media.ch
www.toyota.ch