Pressemitteilung
Safenwil, 28. April 2022

Neu: Der Toyota GR Supra mit einem Schaltgetriebe nach Mass für echte Fahrpuristen

Der GR Supra war das erste Toyota Modell der Serie GAZOO Racing (GR). Seit seiner Markteinführung im Jahr 2019 verkörpert er auf perfekte Weise den GR-Spirit und den Traum von Toyota-Präsident Akio Toyoda, ein Auto zu bauen, bei dem die Freude am Fahren absoluten Vorrang hat. Im Anschluss daran konnten der GR Yaris und das GR86 Coupé die besonderen Qualitäten der Marke GR bekräftigen. Diese Fahrzeuge sind aus der Leidenschaft für den Motorsport entstanden und greifen direkt auf das Know-how und die Erfahrung des TOYOTA GAZOO Racing Teams zurück, das Weltmeister hervorbringt.

Seit seiner Markteinführung wird der GR Supra mit einem 3,0-Liter-Sechszylinder-Reihenmotor mit einer Leistung von 340 PS bzw. 250 kW in Verbindung mit einem Achtgang-Automatikgetriebe angeboten. Ein Jahr später wurde die Motorisierung um einen 2,0-Liter-Motor mit 258 PS bzw. 190 kW erweitert, bei der wiederum ein Automatikgetriebe zur Serienausstattung zählt. Der Wagen und dessen Leistung erhalten weltweit von den Medien und Autofans gleichermassen höchstes Lob. Unvermeidlich war dabei dennoch die Frage, warum noch keine Ausführung mit Schaltgetriebe erhältlich sei.

#RETTETDASSCHALTGETRIEBE

Toyota beherzigt die Wünsche der Sportwagenfans und Kunden. Das Unternehmen gibt bekannt, dass in Europa in Kürze ein neuer GR Supra mit intelligentem Sechsgang-Schaltgetriebe (iMT) auf den Markt kommen wird. Es wird alle Fahrer und Fahrerinnen begeistern, die die Kontrolle und die Vorteile des präzise abgestimmten manuellen Schaltens zu schätzen wissen. Toyota ergänzt sein Modellangebot und wird künftig alle drei in Europa erhältlichen GR-Modelle mit Schaltgetriebe und drei Pedalen anbieten, zum einen als Serienausstattung (beim GR Yaris) und zum anderen als Option (beim GR Supra und beim GR86).

Ganz im Sinne der vom GR Supra bereits bekannten hochkarätigen Ingenieurskunst wurde für diese Weiterentwicklung nicht einfach eine Lösung von der Stange gewählt. Vielmehr wurden eigens ein neues Getriebe und eine neue Kupplung entwickelt, die der besonderen Leistungs- und Drehmomentcharakteristik des 3,0-Liter-Motors des GR Supra gerecht werden.

Gleichzeitig wurden die Bremsregelsysteme und die Radaufhängung des GR Supra für eine noch bessere Performance optimiert. Diese Optimierungen werden in der gesamten Modellreihe übernommen.

Die Modellreihe im neuen Look umfasst zudem das spezielle, besonders leichte Modell Race mit 3.0-Liter-Motor. Hinzu kommen das geringere Gewicht des Schaltgetriebes und weitere Spezifikationsänderungen, sodass das Leergewicht des Wagens um fast 40 kg gesenkt werden konnte. Dies wiederum steigert seine Agilität und ermöglicht ein noch besseres Handling.

NEUES SECHSGANG-SCHALTGETRIEBE

Das Schaltgetriebe des GR Supra wurde speziell für den Sechszylinder-Reihenmotor des Coupé entwickelt und auf diesen abgestimmt.

Dem Entwicklerteam gelang es, das bisherige Getriebegehäuse, die Antriebswelle und den Zahnradsatz zu modifizieren und auf Elemente wie das Akustikpaket zu verzichten, wodurch das Fahrzeuggewicht weiter gesenkt werden konnte.

Herzstück des Getriebes ist eine neu entwickelte Kupplung mit grösserem Durchmesser und verstärkter Tellerfeder. Diese neue Komponente mit grösserer Reibfläche und stärkerer Feder bietet die erforderliche hohe Leistungsfähigkeit für den besonders drehmomentstarken Motor des GR Supra.

INTELLIGENTE STEUERUNG

Das iMT-Getriebe verfügt über ein intelligentes Steuerungssystem, das mit einer neuen Software programmiert ist, welche der sportlichen Leistungsfähigkeit Priorität einräumt. Die Parameter sind beim Hochschalten auf die Optimierung des Motordrehmoments im Moment des Ein- und Auskuppelns abgestimmt. Für das Herunterschalten wurde die Software so angepasst, dass eine gleichmässige Leistung erzielt wird. In der Standardeinstellung ist das iMT-Schaltgetriebe aktiv. Es kann jedoch im Sportmodus vom Fahrer abgeschaltet werden.

ACHSÜBERSETZUNG

Um ein zu langsames Anfahren und ein zu geringes Beschleunigungsgefühl bei eingelegtem Gang zu vermeiden, wurde die Achsantriebsübersetzung im Vergleich zum GR Supra Automatik von 3,15 auf 3,46 verkürzt. Das Resultat ist ein besonders sportliches Ansprechverhalten und eine Übersetzung, die der Leistung dieses echten Sportwagens angemessen ist.

ABSTIMMUNG DER RADAUFHÄNGUNG UND LENKUNG

Alle Modellversionen des GR Supra profitieren von der optimierten Aufhängung, die zur Steigerung der Performance in Verbindung mit dem neuen Schaltgetriebe eingeführt wurde.

Im Einzelnen kommen jetzt beispielsweise bei den Querstabilisatorbuchsen der Vorder- und Hinterachse ein festeres Kautschukvulkanisat und neu abgestimmte Stossdämpfer zum Einsatz. Neu abgestimmt wurden auch die mechanischen Komponenten der elektrischen Servolenkung sowie die Betriebsparameter der Lenkung.

ÜBERARBEITUNG DER MITTELKONSOLE UND DES SCHALTHEBELS

Die mit der Einführung des neuen Schaltgetriebes beim GR Supra durchgeführten Änderungen beschränken sich jedoch nicht auf den Antrieb. Es wurde auch sorgfältig auf die Integration des neuen Systems in das Cockpit geachtet.

Allein mit dem Austausch des Schalthebels war es jedoch nicht getan. Vielmehr musste der Schaltknauf optimal platziert werden, um präzise, schnelle und angenehme Schaltmanöver zu ermöglichen.

Die Mittelkonsole in ihrem bisherigen Design bot zu wenig Platz zwischen dem Schalthebel und der Bedienkonsole der Klimaanlage. Daher wurden zur Erzielung maximaler Ergonomie die Konsoleneinheit und die Fahrmodus-Schalteinheit neu gestaltet. Darüber hinaus mussten auch die Hebelübersetzung geändert und der für das Schalten und Einlegen des Rückwärtsgangs nötige Kraftaufwand angepasst werden.

Die neue Anordnung bietet komfortable 42 mm Platz zwischen dem Schaltknauf und der Klimaanlagen-Bedienkonsole.

Die Haptik des Schalthebels und die für dessen Betätigung aufgewendete Kraft sind eine Komponente der sensorischen Verbindung zwischen Mensch und Fahrzeug. Daher wurde besonders auf Gewicht und Form des Schaltknaufs und die Qualität des Schaltverhaltens geachtet. Aus diesem Grund entschied man sich bei Toyota, den zum Einlegen des Rückwärtsgangs nötigen Kraftaufwand anzupassen und einen schwereren Schaltknauf (200 g) zu verwenden, um beim Einlegen der Gänge einen angenehmeren Massenträgheitseffekt zu erzielen.

ANTRIEBSSCHLUPFREGELUNG

Die Traktion und das Bremsverhalten des GR Supra wurden für den Betrieb mit dem Schaltgetriebe optimiert.

Bei einem Automatikgetriebe ist es möglich, bergauf im zweiten Gang anzufahren, wenn sich die gegenüberliegenden Räder auf unterschiedlich griffigem Untergrund befinden – beispielsweise wenn das Auto auf einem vereisten Seitenstreifen geparkt ist. Das Ergebnis ist ein sanftes Anfahren ohne Zurückrollen oder Durchdrehen der Räder. Bei einem herkömmlichen Schaltgetriebe muss man im ersten Gang anfahren, wobei beim Einkuppeln die Gefahr besteht, dass die Räder durchdrehen. Um dieses Problem zu lösen, haben die Ingenieure von Toyota die Antriebsschlupfregelung (TRC) des Fahrzeugs so abgestimmt, dass ein reibungsloses Anfahren wie bei einem Automatikgetriebe erreicht wird. Die Antriebsschlupfregelung ist zudem für das charakteristische hohe Motordrehmoment des GR Supra, für die breiten Reifen und den Hinterradantrieb optimiert.

AGILITÄT UND STABILITÄT DER BREMSEN

Das Ansprechverhalten des Wagens beim Beschleunigen aus der Kurve ist ein Schlüsselelement der «Fahrspassqualität», die Toyota für den GR Supra entwickelt hat. Bei der neuen Ausführung mit Schaltgetriebe stand einmal mehr die Antriebsschlupfregelung im Zentrum der Massnahmen, um beim Gasgeben bei der Kurvenausfahrt ein ideales Gleichgewicht zwischen Agilität und Stabilität zu erreichen. Das TRC-Verhalten wurde so kalibriert, dass die Stabilität gewahrt bleibt (d. h. das Fahrzeug hält sich immer genau an die vom Fahrer beabsichtigte Fahrlinie), gleichzeitig aber ausreichend Power für ein sportliches Fahrgefühl bereitgestellt wird.

NEUE FUNKTION HAIRPIN+

Der Ehrgeiz, mit dem GR Supra auch in den anspruchsvollsten Situationen ultimativen Fahrspass zu bieten, steht hinter der Entwicklung der neuen Haarnadelkurvenfunktion Hairpin+. Bei der Entwicklung dieser Funktion ging es darum, insbesondere in engen Kurven bei Steigungsstrecken (über 5 %) mit griffigem Strassenbelag, wie sie auf europäischen Bergstrassen vorkommen, mehr Freiheit und Fahrvergnügen anzubieten. Ein freieres Durchdrehen der Räder bei der Beschleunigung kann das Fahren auf solchen Strecken angenehmer machen. Deshalb hat Toyota die Steuerung des Motordrehmoments optimiert, um einen grösseren Unterschied im Grad des Durchdrehens der rechten und linken Räder zu ermöglichen.

ANTI-SCHLEUDER-SYSTEM

Ein besonders agiles Fahrzeug, das über Reifen mit hohen Spitzenreibungswerten verfügt, ist manchmal anfällig für plötzlich «abreissendes» Übersteuern. Dies allein über die Fahrdynamikregelung (VSC) des Fahrzeugs in den Griff zu bekommen, ist schwierig. Um diesem Übersteuern entgegenzuwirken, ist der GR Supra sowohl in den Schaltgetriebe- als auch den Automatikgetriebeausführungen mit dem Anti-Schleuder-System (ARP) ausgestattet. Dieses greift schon früher ein, während die VSC bei einem plötzlichen Verlust der Bodenhaftung aktiv wird, wenn die Federungseinstellung mit hohem Ansprechverhalten gewählt wird. Zudem wurde der Track-Modus so abgestimmt, dass er müheloses Driften mit freier Gassteuerung ermöglicht. Das Fahrzeug bleibt agil, doch dank der speziellen Motor- und Drehmomentsteuerung ist die Gefahr des Durchdrehens geringer.

NEU: GR SUPRA RACE

Bei Toyota hat man die Chance zur Gewichtseinsparung durch das neue Schaltgetriebe konsequent genutzt und die Modellreihe GR Supra um das neue, besonders leichte Modell Race ergänzt. Der 3.0-Liter GR Supra Race profitiert von weiteren gewichtssparenden Massnahmen, mit denen im Vergleich zum 3.0-Liter-Automatikmodell Premium eine Senkung des Leergewichts um 38,3 kg erzielt wurde.

Das neue Schaltgetriebe und die 19-Zoll-Leichtmetallräder führten zur Einsparung von 21,8 kg. Weitere 16,5 kg wurden eingespart, indem ein anderes Audiosystem gewählt und auf die Lederpolsterung, die elektrische Sitzverstellung und die Lordosenstützen verzichtet wurde. Diese Gewichtssenkung steigert die Agilität und verbessert das Handling des Wagens.

ÜBERARBEITETE MODELLPALETTE

Nach wie vor findet sich in der Modellreihe GR Supra der 2,0-Liter Sport Automatik als Einstiegsmodell – erhältlich mit dem Sonderausstattungspaket Sport Plus Pack – sowie der 3,0-Liter Premium Automatik. Der 3.0-Liter Race mit Schaltgetriebe wird voraussichtlich das beliebteste GR Supra Modell werden. Der 3.0-Liter Premium mit Schaltgetriebe ist das Flaggschiff der Modellreihe.

NEUE FARBEN AUSSEN UND INNEN

Die neue Modellreihe GR Supra überzeugt auch durch neue Lackierungsoptionen in den Farben Sparkling Copper und Portimao. Neu ist auch die Farbe Matte Mineral White, die exklusiv für das neue Spitzenmodell Premium mit Special Pack, den 3.0-Liter Premium mit Schaltgetriebe, angeboten wird. Im Innenraum wurden die bisherigen schwarzen Ledersitze durch neue Sitze mit hellbrauner Polsterung ersetzt.

Ihr Ansprechpartner bei Rückfragen:	Björn Müller - Presse Telefon: +41 62 788 86 31 E-Mail: bjoern.mueller@toyota.ch
Weitere Informationen zu Toyota:	toyota.ch toyota-media.ch