7 czerwca 2022

**Nowa GR Supra z nową manualną skrzynią biegów**

* **GR Supra otrzymuje opracowaną specjalnie do tego modelu, manualną skrzynię biegów o 6 przełożeniach iMT**
* **Skrzynia iMT wykorzystuje inteligentny system sterowania**
* **Tuning podwozia i modyfikacje wnętrza dostosowane do nowej manualnej skrzyni biegów**
* **Nowa funkcja Hairpin+ zapewnia radość z jazdy na górskich drogach**

GR Supra to pierwszy globalny model opracowany przez TOYOTA GAZOO Racing (GR). Samochód zadebiutował w 2019 roku jako doskonały przykład realizacji idei stojącej za linią sportowych samochodów GR. To także realizacja marzenia prezydenta Toyoty, Akio Toyody, który ma szczególny sentyment do modelu Supra i pragnął dostarczyć klientom Toyoty samochód, który daje czystą radość z jazdy.

Wprowadzenie na rynek drugiego modelu z tej linii – hot hatcha GR Yaris oraz zbliżająca się rynkowa premiera coupe GR86 pozwoliły na dobre zdefiniować właściwości, które charakteryzują markę GR – to samochody, które powstały z pasji do motoryzacji i które czerpią bezpośrednio z wiedzy i doświadczenia zdobytego w podczas startów TOYOTA GAZOO Racing w międzynarodowych rajdach i wyścigach.

Od swojej premiery GR Supra oferowana jest z sześciocylindrowym, rzędowym silnikiem o pojemności 3,0 l i mocy 340 KM (250 kW), współpracującym z ośmiobiegową automatyczną skrzynią biegów. Rok później do oferty został dodany nowy 2,0-litrowy silnik o mocy 258 KM (190 kW), również z automatyczną skrzynią biegów w standardzie. Właściwości jezdne GR Supry i jej osiągi zostały wysoko ocenione na całym świecie zarówno przez media, jak i fanów, jednak wciąż powracało pytanie, czy będzie dostępna manualna skrzynia biegów.

**#Savethemanual**

Toyota wysłuchała głosów fanów i klientów zainteresowanych samochodami sportowymi, i może potwierdzić, że nowa GR Supra z sześciobiegową inteligentną manualną skrzynią biegów (iMT) zostanie wkrótce wprowadzona do Europy. Wersja ta została zaprojektowana tak, aby zachwycać kierowców, którzy kochają poczucie kontroli i radość z jazdy, jakie zapewnia precyzyjna, sportowa manualna skrzynia biegów. Dodanie tej opcji do gamy GR Supry oznacza, że Toyota będzie oferować wszystkie trzy modele z linii GR dostępne w Europie z manualną skrzynią biegów i trzema pedałami w standardzie (GR Yaris) lub jako opcja (GR Supra, GR86).

Zgodnie z charakterem GR Supry jako rasowego, wykonanego na najwyższym poziomie auta sportowego, wprowadzenie manualnej skrzyni biegów nie polegało po prostu na zastosowaniu gotowego rozwiązania. Nowa skrzynia biegów wraz z nowym sprzęgłem została zaprojektowana specjalnie z myślą o charakterystyce 3-litrowego silnika GR Supry. Jednocześnie układ hamulcowy i zawieszenie GR Supry zostały tak dostrojone, by uzyskiwać jeszcze lepsze osiągi, a efekty tych prac zostaną wprowadzone do wszystkich wersji napędowych GR Supry.

**Nowa 6-biegowa manualna skrzynia biegów iMT**

Manualna skrzynia biegów zamontowana w GR Suprze została specjalnie zaprojektowana i dostrojona, aby płynnie współpracować z sześciocylindrowym rzędowym silnikiem GR Supry. Zespół inżynierów zmodyfikował obudowę, wał napędowy i zestaw kół zębatych skrzyni biegów oraz usunął elementy, które nie były niezbędne, aby dodatkowo zmniejszyć jej masę.

Samochód otrzymał też nowo zaprojektowane sprzęgło o większej średnicy i wzmocnionej sprężynie membranowej. Dzięki większej powierzchni tarcia i mocniejszej sprężynie, nowe sprzęgło pracuje adekwatnie do potrzeb wysokoobrotowego silnika GR Supry.

**Inteligentna praca manualnej skrzyni biegów iMT**

Przekładnia iMT wykorzystuje inteligentny system sterowania z nowym oprogramowaniem, który stawia na pierwszym miejscu sportowe osiągi. Podczas zmiany biegu na wyższy, parametry są tak dostosowywane, aby zoptymalizować moment obrotowy silnika w chwili załączania i puszczania sprzęgła. Oprogramowanie zostało dopracowane także pod kątem osiągów przy redukcji biegu. Skrzynia iMT oprócz domyślnych ustawień oferuje także tryb Sport.

Aby jeszcze bardziej zwiększyć dynamikę podczas startu i zapewnić większą radość z jazdy, przełożenie pierwszego biegu zostało zmodyfikowane z 3,15 (w automatycznej skrzyni biegów) do 3,46. To sprawia, że GR Supra z manualną skrzynią rusza i rozpędza się z niskich prędkości jak przystało na rasowy samochód sportowy.

**Tuning zawieszenia i układu kierowniczego**

Wszystkie wersje GR Supry otrzymują teraz jeszcze bardziej sportowe zawieszenie, tak zmodyfikowane, aby dawać jeszcze lepszą przyczepność w aucie z manualną skrzynią biegów. Zmiany obejmują sztywniejszą, wulkanizowaną gumę w przednich i tylnych tulejach stabilizatora oraz zmodyfikowane amortyzatory. Dostrojono również elementy mechaniczne elektrycznego wspomagania kierownicy oraz parametry pracy systemu.

**Zmodyfikowana konsola centralna i dźwignia zmiany biegów**

Wprowadzenie do GR Supry manualnej skrzyni biegów wymagało dostosowania konsoli centralnej, aby zapewnić kierowcy komfortowe, ergonomiczne manewrowanie dźwignią zmiany biegów. Nie wystarczyło tylko zmienić jedną dźwignię na inną. Inżynierowie Toyoty poświęcili szczególną uwagę temu, by optymalnie umieścić gałkę lewarka i zapewnić precyzyjną, szybką zmianę biegów.

Obecna konstrukcja konsoli środkowej nie zapewnia wystarczającego odstępu między dźwignią zmiany biegów nowej skrzyni manualnej a panelem sterowania klimatyzacją. Aby uzyskać idealną ergonomię, przeprojektowano konsolę i przełącznik trybów jazdy. Zastosowano także drążek o krótszym skoku, aby zmiana biegów była szybka i łatwa. Zmieniony układ zapewnia wygodny, 42-milimetrowy prześwit między gałką zmiany biegów a panelem klimatyzacji.

Wyczucie dźwigni zmiany biegów w dłoni i charakter jej pracy wpływają na odczucia kierowcy podczas jazdy, dlatego waga i kształt gałki lewarka także zostały poddane skrupulatnej weryfikacji, podobnie jak jakość jego pracy podczas zmiany biegów. Toyota zadbała także o to, by odczucia przy wrzucaniu biegu wstecznego były spójne z pracą dźwigni podczas wybierania pozostałych biegów, i zastosowała cięższą gałkę (200 g), aby uzyskać przyjemniejszy efekt bezwładności podczas użytkowania.

**Kontrola trakcji**

Aby dostosować właściwości jezdne GR Supry do manualnej skrzyni biegów, Toyota zoptymalizowała kontrolę trakcji i układ hamulcowy.

W samochodzie z automatyczną skrzynią możliwe jest użycie drugiego biegu podczas ruszania pod górę, gdy koła znajdują się na nawierzchni o różnym poziomie przyczepności – na przykład, gdy samochód jest częściowo zaparkowany na oblodzonej drodze. Dzięki temu ruszanie odbywa się płynnie i bezpiecznie. W przypadku manualnej skrzyni biegów konieczne jest użycie pierwszego biegu podczas ruszania, dlatego puszczenie sprzęgła zwiększa ryzyko poślizgu kół. Aby rozwiązać ten problem, inżynierowie Toyoty dostroili system kontroli trakcji (TRC) samochodu, aby uzyskać płynną pracę, taką jak w przypadku skrzyni automatycznej. System został także zoptymalizowany pod kątem charakterystycznego wysokiego momentu obrotowego silnika GR Supry, szerokich opon i napędu na tylne koła.

**Zwinność i stabilność**

Zachowanie samochodu podczas przyspieszania przy wychodzeniu z zakrętu jest kluczowym elementem koncepcji właściwości jezdnych „Fun to Drive” opracowanej przez Toyotę dla GR Supry. W nowej wersji z manualną skrzynią biegów optymalna kontrola trakcji była jednym z głównych celów pracy inżynierów, którzy chcieli zapewnić idealną równowagę między zwinnością a stabilnością podczas wychodzenia z zakrętu. Interwencja systemu kontroli trakcji została tak skalibrowana, by utrzymać stabilność samochodu, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej mocy i sportowych odczuć.

**Nowa funkcja Hairpin+**

Ambicja Toyoty, aby jazda GR Suprą sprawiała przyjemność nawet w najbardziej wymagających sytuacjach, zainspirowała zespół inżynierów TOYOTA GAZOO Racing, by wprowadzić nową funkcję Hairpin+. Zapewnia ona większą swobodę podczas pokonywania ciasnych zakrętów na wzniesieniach (ponad 5% nachylenia) z nawierzchnią o wysokim współczynniku tarcia – takich, jakie często występują na górskich trasach w Europie.

Lekkie buksowanie kół sprawi, że jazda na takich trasach będzie przyjemniejsza, dlatego Toyota zoptymalizowała sterowanie momentem obrotowym, aby umożliwić większą różnicę w prędkości obrotowej kół po lewej i po prawej stronie.

**Kontrola nadsterowności**

Bardzo zwrotny pojazd z oponami o wysokim współczynniku tarcia może być wrażliwy na nagłą nadsterowność – zjawisko, które jest trudne do opanowania za pomocą samego układu kontroli stabilności pojazdu (VSC). Aby temu przeciwdziałać, GR Supra zarówno z manualną, jak i automatyczną skrzynią biegów otrzymała system antypoślizgowy (ARP). Sprawia on, że system VSC włącza się szybciej, aby zapobiec każdej nagłej utracie przyczepności.

Ponadto tryb Track został tak dostrojony, aby ułatwić kontrolowanie przepustnicy podczas driftingu. Pojazd pozostaje zwrotny, ale dzięki lepszemu panowaniu nad pracą silnika i momentem obrotowym istnieje mniejsze ryzyko niekontrolowanego poślizgu.

**Nowa gama wersji wyposażenia**

Zmodyfikowana gama modelowa GR Supry obejmie znaną już podstawową wersję Dynamic z silnikiem 2.0 i automatyczną skrzynią biegów o 8 przełożeniach, dostępną z pakietem Sport, oraz wersję Executive z silnikiem R6 3.0, sparowanym z 8-biegową automatyczną skrzynią lub 6-biegową skrzynią manualną.

**Nowe kolory nadwozia i wnętrza**

Nowa gama GR Supry otrzymuje nowe kolory Moareki Grey i Dawn Blue. Ponadto nowa najwyższa wersja wyposażenia Executive z silnikiem 3.0 i manualną skrzynią biegów jest dostępna ze specjalnym, ekskluzywnym, matowobiałym lakierem Moonstone White. We wnętrzu oferowana dotychczas tapicerka z czerwonej skóry została zastąpiona nowymi brązowymi obiciami.

|  |  |
| --- | --- |
| **Toyota GR Supra 3.0 z manualną skrzynią biegów ­­– specyfikacja** | |
| **SILNIK** |  |
| Typ | B58B30M1, 6 cylindrów w układzie rzędowym |
| Wałek rozrządu | 24-zaworowy DOHC ze zmiennymi fazami rozrządu z napędem rozrządu bazującym na łańcuchu |
| Typ wtrysku paliwa | Bezpośredni |
| Doładowanie | Pojedyncza turbosprężarka typu twin-scroll |
| Pojemność skokowa (cm3) | 2998 |
| Średnica cylindra x skok tłoka (mm) | 82 x 94,6 |
| Stopień sprężenia (:1) | 11,0 |
| Moc maksymalna (KM/kW) | 340/250 przy 5000-6500 obr./min. |
| Maks. moment obrotowy (Nm) | 500 przy 1600-4500 obr./min. |
|  |  |
| **SKRZYNIA BIEGÓW** |  |
| Typ | 6-biegowa, manualna (GS6L50TZ) |
| Zestopniowanie przełożeń (:1) | 3.460 |
| 1 | 4.110 |
| 2 | 2.315 |
| 3 | 1.542 |
| 4 | 1.179 |
| 5 | 1.000 |
| 6 | 0.846 |
| Wsteczny | 3.727 |
|  |  |
| **OSIĄGI** |  |
| Prędkość maksymalna (km/h) | 250 (ograniczona elektronicznie) |
| Przyspieszenie 0-100 km/h (s) | 4,6 |
| **ZUŻYCIE PALIWA (l/100)** |  |
| W cyklu mieszanym WLTP | 8,788 |
| Pojemność zbiornika paliwa (l) | 52 |
| **EMISJA CO2 (g/km)** |  |
| Norma emisji spalin | EURO6(ECE) |
| W cyklu mieszanym WLTP | 198,3 |
|  |  |
| **PODWOZIE** |  |
| Zawieszenie przednie | Dwuprzegubowe kolumny MacPhersona |
| Średnica stabilizatora przedniego zawieszenia (mm) | 23,5 |
| Zawieszenie tylne | Wielowahaczowe |
| Średnica stabilizatora tylnego zawieszenia (mm) | 18,0 |
| **Układ kierowniczy** |  |
| Przełożenie (:1) | 15,1 |
| Obroty kierownicy od oporu do oporu | 2,1 |
| Minimalna średnica zawracania opon (m) | 10,4 |
| Minimalna średnica zawracania karoserii (m) | 11,0 |
| **Hamulce** |  |
| Przednie (średnica mm) | Wentylowane tarcze ze stałymi zaciskami 4-tłoczkowymi (348) |
| Tylne (średnica mm) | Wentylowane tarcze z pływającymi zaciskami 1-tłoczkowymi (330-345) |
| **Koła** |  |
| Przednie | 9.0Jx19” |
| Tylne | 10.0Jx19” |
|  |  |
| **WYMIARY ZEWNĘTRZNE (mm)** |  |
| Długość całkowita | 4379 |
| Szerokość całkowita | 1854 |
| Wysokość całkowita | 1299 |
| Rozstaw osi | 2470 |
| Rozstaw kół przednich | 1594 |
| Rozstaw kół tylnych | 1589 |
| Przedni zwis | 958 |
| Tylny zwis | 951 |
| **BAGAŻNIK (dm3)** |  |
| Pojemność | 290 |
|  |  |
| **MASA (kg)** |  |
| Masa całkowita (z kierowcą 75 kg) | 1577 |
| Maksymalna masa całkowita | 1795 |