



Toyota GR Supra 3.0 Automatik

Dreitüriges Coupé der Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

Der mit BMW zusammen entwickelte Supra pfeift auf Understatement und stellt bereits durch sein extremes Erscheinungsbild mit flacher Nase, langer Motorhaube, kleiner Fahrgastzelle und Spoiler sowie dicken Auspuffrohren am Heck klar, dass er eine echte Fahrmaschine ist. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, wurde einerseits ein von BMW beigesteuerter aufgeladener Reihensechszylinder im Supra verpflanzt, der seine Antriebskraft via Achtgangautomatik an die Hinterachse überträgt. Zudem sorgt ein aktives Sperrdifferential für optimale Momentenverteilung. Auf der anderen Seite wurde dafür gesorgt, dass das 1,5 t schwere Coupé einen zugunsten der Agilität geringen Radstand aufweist und zugleich mit optimaler Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse daher kommt. Darüber hinaus wurde der Supra mit einer absolut direkten Lenkung sowie adaptiven Dämpfern ausgestattet. Fazit: Die Entwickler haben einen sehr guten Job gemacht, das Konzept geht voll auf. Der Motor schiebt in allen Lebenslagen sehr druckvoll an und die Automatik wählt stets die passende Fahrstufe. Dafür muss man aber auch einen recht hohen Kraftstoffverbrauch in Kauf nehmen - im Ecotest wurden 8,1l/100 km gemessen.

Dank der guten Balance lässt sich der Supra auch trotz der direkten Lenkung absolut zielgenau bewegen. Zumindest solange die Fahrbahn trocken ist. Auf nassem bzw. wechselhaftem Untergrund ist etwas Vorsicht geboten, da das elektronische Stabilitätsprogramm dem Fahrer ein paar Freiheiten zugesteht, dies bei ungeübten Fahrern aber auch schnell zu entsprechenden Schrecksituationen führen kann.

Abgerundet wird das überzeugende Gesamtpaket mit guter Sicherheits- und Komfortausstattung. Ganz nebenbei: nimmt man im Supra Platz, versichert einem das Embleme am Lenkrad, dass es sich um einen Toyota handelt. Denn bei der Betrachtung der Bedienelemente und des Infotainmentsystems könnte man auch meinen, dass man fälschlicherweise in einen BMW eingestiegen ist. Die gute Arbeit lässt sich Toyota aber auch entsprechend bezahlen: der Supra kostet mindestens 62.900 Euro und bewegt sich damit preislich definitiv im Premium-Segment. **Konkurrenten:** u. a. Alpine A110, Nissan 370Z.

- +** überzeugende Längs- und Querdynamik, gute Verarbeitungs- und Materialqualität, tolle Motor-Getriebe-Kombination
- mäßige Fahrzeugübersicht, unbequemer Ein-/Ausstieg, keine Taste zum Öffnen an der Heckklappe, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **4,**

Zielgruppencheck

Familie **4,3**

City **3,4**

60+ **4,2**

Langstrecke **2,9**

Transport **4,7**

Fahrspaß **1,1**

Preis/Leistung **3,1**

EcoTest **★★★★☆**

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Der Supra rollt wie sein technischer Bruder der BMW Z4 bei Magna Steyr in Graz vom Band. Vor allem die Karosserie präsentiert sich präzise gefertigt, bleibt aber nicht gänzlich kritikfrei, denn die geöffneten Seitenscheiben scheppern in den Türen, wenn letztere ins Schloss fallen. Der Innenraum schmeichelt dem Fahrer mit viel geschäumtem Kunststoff, belebten Oberflächen sowie Einlagen in Carbon-Optik. Rein optisch präsentiert sich auch

der Innenraum einwandfrei gefertigt, allerdings mindern knarrende Verkleidungsteile den guten Gesamteindruck etwas.

Der Unterboden zeigt sich entsprechend einem Sportwagen vollkommen aerodynamisch optimiert. Die Motorhaube wird wie bei BMW durch Doppelzug am Entriegelungshebel gesichert und nach dem Öffnen durch Gasdruckfedern offen gehalten.

4,3 Alltagstauglichkeit

Sportwagen-typisch bietet der Toyota Supra lediglich zwei Türen und ebenso viele Sitzplätze - allein das schränkt die Alltagstauglichkeit stark ein. Auch wenn die Karosserie mit knapp 2,04 m Breite und einer Länge von 4,38 m ebenso wenig wie der Wendekreis mit 11,4 m nicht sehr opulent ausfallen, fühlt man sich aufgrund der schlechten Fahrzeugübersicht und der niedrigen Sitzposition mit dem Supra in der Stadt dennoch nicht bestens aufgehoben. Überland und Autobahn sind sein Metier, da der Tank aber nur verhältnismäßig geringe 52 Liter Benzin fasst und der Verbrauch hoch liegt, liegen auf Basis des Ecotest zwischen zwei Tankstopps lediglich 640 km.

Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 295 kg absolut gesehen gering aus, reicht aber locker für zwei Personen samt etwas Gepäck - viel findet im kleinen Kofferraum ohnehin nicht Platz.

⊖ Erwartungsgemäß gibt Toyota eine Dach- bzw. eine Stützlast nicht an, somit auch keine Anhängelast. Serienmäßig gibt es im Supra für den Fall einer Reifenpanne lediglich ein Pannenset. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich an Bord.

2,9 Licht und Sicht

Dass das Rangieren mit dem unübersichtlichen Coupé nicht leichtfällt, wird einem allein schon bei der Betrachtung des Fahrzeugs klar. Immerhin unterstützen Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera den Fahrer ab Werk, um das Fahrzeug sicher in eine Parklücke zu manövrieren. Darüber hinaus senkt sich der Beifahrerspiegel automatisch beim Einlegen des Rückwärtsganges ab und ermöglicht so einen besseren Blick auf den Bordstein.

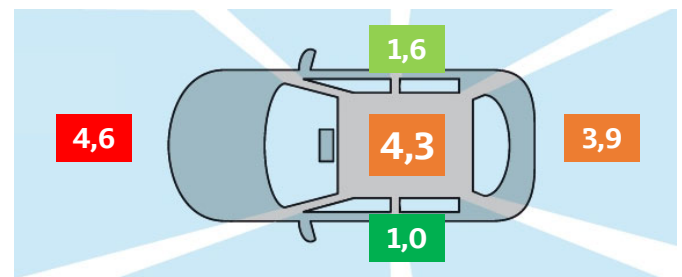


Die Sicht nach schräg hinten geht gegen Null. Das hat der Supra allerdings nicht allein, auch die Konkurrenten erzielen in dieser Kategorie keine Bestnoten.

⊕ Punkten kann der Supra im Sichtkapitel mit seiner Beleuchtung: Ab Werk gibt es LED-Scheinwerfer, die eine

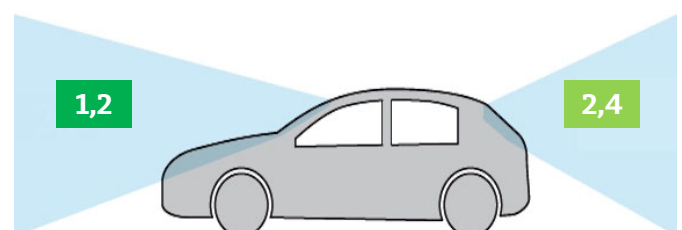
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



variable Lichtverteilung besitzen (Stadt-/Autobahnlicht) und zugunsten der Fahrbahnausleuchtung ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht erlauben, da andere Verkehrsteilnehmer zur Blendvermeidung ausschattiert werden. Zudem wird je nach Fahrgeschwindigkeit und Lenkeinschlag der kurveninnere Fahrbahnbereich zusätzlich ausgeleuchtet. Das Lichtsystem leuchtet die Fahrbahn zwar gut aus, allerdings ist der Lichtkegel etwas fleckig. Darüber hinaus gehören reaktionsschnelle LED-Rückleuchten zum Serienumfang. Damit man als Fahrer selbst nicht geblendet wird, blenden der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel serienmäßig automatisch ab.

3,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Neben der Zentralverriegelung samt Komfortöffnung/-schließung der Seitenscheiben ist der Supra auch serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Die Sensoren zum Ent- und Verriegeln befinden sich in beiden Türen.

Beim Parken sollte einem bewusst sein, dass die langen Türen einen gewissen Aktionsradius haben und man daher enge Parklücken eher meiden sollte. Auf Wunsch beleuchten die Scheinwerfer im Dunkeln beim Entriegeln und Aussteigen den Bereich vor dem Fahrzeug.

3,8 Kofferraum-Volumen

Nicht anders als erwartet fällt das Ladeabteil des Supra recht klein aus. Anders als bei einem Standardwagen fehlt beim Supra eine Trennwand zwischen Koffer- und Innenraum, lediglich eine kleine Erhöhung deutet den Übergang an. Belädt man den Kofferraum bis zum besagten Steg und bis zur Kofferraumabdeckung, fasst er 290 l. Baut man die Abdeckung aus, passen bis zur Heckscheibe immerhin 435 l hinein.

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe kann entweder mit dem Fahrzeugschlüssel oder mittels Schalter im Innenraum geöffnet werden - ein Taster an der Heckklappe selbst fehlt.

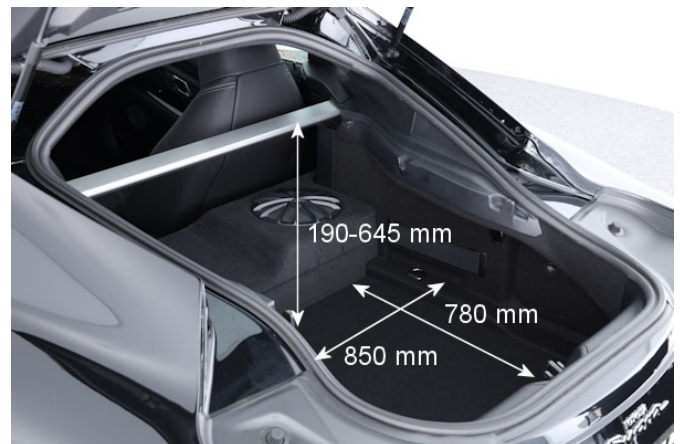
Der kleine Kofferraum lässt sich ordentlich nutzen, zumindest wenn man mehrere kleinere Gegenstände einlädt - größere Gegenstände lassen sich aufgrund der eingeschränkten Öffnung kaum einladen.

Die hohe Ladekante (85 cm über der Fahrbahn; 33 cm über dem Kofferraumboden) ist im Alltag allerdings sehr unpraktisch und erfordert sowohl beim Ein- als auch Ausladen ein weites Anheben des Gepäcks.

⊖ Die Nachteile der Bauform liegen klar auf der Hand: Durch die niedrige Sitzposition lässt sich das Verkehrsgeschehen schlecht überblicken und auch die Karosserieenden entziehen sich vollständig dem Blick des Fahrers. Das hintere Ende lässt sich allerdings dank des Heckspoilers noch zufriedenstellend abschätzen. Wie auch die ADAC Rundumsichtmessung beweist, wird die Sicht nach draußen stark eingeschränkt. Der Blick nach schräg vorn wird durch die "Wand" aus A-Säule und Außenspiegel stark eingeschränkt und hinten stören die massiven und schräg verlaufenden Dachsäulen. Auf einen Heckwischer muss man beim Supra verzichten.

⊖ Darüber hinaus kann man im Ein-/Ausstiegs-Kapitel kaum lobende Worte finden. Die Sportsitze befinden sich nur rund 30 cm über dem Boden, zudem schränken die voluminösen Schweller sowie die flache Dachlinie den Einstiegsbereich stark ein. Darüber hinaus fehlen am Dach Haltegriffe, die das Ein-/Aussteigen zumindest etwas erleichtern könnten.

Der schlüssellose Komfortzugang funktioniert im Alltag zwar tadellos, verfügt aber über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann über einen vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weiterführende Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit 290 l Volumen ist Kofferraum gar nicht mal so klein ausgefallen und auf dem Niveau eines Fahrzeugs der unteren Mittelklasse.

⊕ Zwei Lampen sorgen für eine gute Ausleuchtung des Gepäckraums.

3,6 Kofferraum-Variabilität

Durch die fehlende Abtrennung zwischen Koffer- und Passagierraum lassen sich, zumindest eingeschränkt, längere Gegenstände transportieren.

Im Kofferraum selbst gibt es kaum Ablagemöglichkeiten für

kleinere Utensilien. Neben vier Zurrösen befindet sich links ein kleines Fach und rechts ein Spannband. Optional ist ein Gepäcknetz erhältlich.

2,3 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Dass sich der Toyota mit dem Z4 die Plattform teilt, ist bekannt; dass sich das Interieur aber so stark am Münchener Pendant orientiert, ist schon eine kleine Überraschung. Denn mit Ausnahme des etwas anders gestalteten Cockpits mit beispielsweise freistehendem und nicht ins Armaturenbrett integriertem Bildschirm sowie des unterschiedlich gestalteten Kombiinstrumentes, wurden nahezu alle Bedienelemente vom bayerischen Partner zur Verfügung gestellt. Selbst das iDrive-Infotainmentsystem - wenn auch nicht die aktuellste Ausbaustufe, sondern die Vorgängerversion - wurde fast 1:1 übernommen und nur das Nötigste geändert. Man könnte vermuten, die Programmierer haben nach "BMW" suchen und durch "Toyota Supra" ersetzen lassen.

Aus Fahrersicht ist dies aber definitiv kein Manko, denn auch das "alte" BMW-Bediensystem zählt nach wie vor zu den besten auf dem Markt, auch wenn der große Funktionsumfang den Gewöhnungsaufwand und die Handhabung erschwert. Es dauert mitunter, ehe man manche Einstellung in den Tiefen der Untermenüs findet. Das dazugehörige 8,8-Zoll-Display des Systems ist in optimaler Höhe angeordnet, wenn auch nicht zum Fahrer geneigt, und kann alternativ zum Dreh-Drück-Steller auch durch Berührung bedient werden. Dennoch erweist sich die Bedienung mittels Dreh-/Drück-Schalter als einfacher, der ebenfalls eine Touch-Oberfläche besitzt. Damit kann man die Buchstabenform mit dem Finger auf der Oberfläche nachfahren und das System erkennt diese zuverlässig. Darüber hinaus sind die praktischen, frei belegbaren Speichertasten sowie die um den Dreh-/Drück-Schalter angeordneten Direktwahltasten positiv hervorzuheben.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Auch in Sachen Konnektivität ist der Supra bestens aufgestellt. Hervorzuheben ist allerdings, dass der Toyota im Vergleich zum Z4 nahezu alles Verfügbare bereits serienmäßig an Bord hat. Nur die induktive Smartphoneladeschale und ein hochwertiges Soundsystem sind optional erhältlich. Ab Werk gibt es Radio mit DAB-Empfang und zehn Lautsprecher. Dazu gehören auch Bluetooth- und USB-

Der Druck auf den rechts vom Lenkrad angeordneten Startknopf erweckt nicht nur das Aggregat zum Leben, sondern auch das digitale Kombiinstrument. Im Zentrum des Displays findet sich ein großer, analog dargestellter Drehzahlmesser. In der Mitte der Anzeige befindet sich die Ganganzeige und links davon die digitale Fahrgeschwindigkeitsanzeige - einen analogen Tacho gibt es nicht. Ordert man das optionale Head-Up Display, wird beispielsweise die Geschwindigkeit zusätzlich in die Windschutzscheibe projiziert - definitiv eine Empfehlung. Besser lösen können hätte man aber die Tankfüllstands- und die Motortemperaturanzeige, da beide nur eine grobe Darstellung bieten.



Bei der Bedienung hat Toyota einen großen Sprung getan und das bewährte BMW-iDrive-System fast unverändert übernommen. Auch die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung können überzeugen.

Schnittstellen, eine Sprachsteuerung und ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Zudem bietet der Supra den von BMW bekannten Concierge Services, Apple CarPlay und verschiedene Online-Funktionen. So können ausgewählte Apps vom Fahrzeug aus bedient werden. Zudem stellt der Toyota auf einer Festplatte Speicher zur Verfügung, auf der beispielsweise eigene Musik hinterlegt werden kann.

3,3 Raumangebot vorn

Kopf- und Beinfreiheit liegen auf ähnlichem Niveau und reichen für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m. Das Raumgefühl fällt allerdings gedrungen aus. Dafür sorgen das flache Dach samt dunklem Himmel, die flachen Scheiben

sowie der voluminöse Mitteltunnel. Fans werden aber nicht von "sich eingeengt, sondern von sich gut integriert fühlen" sprechen.

3,6 Innenraum-Variabilität

Beim Supra von Innenraum-Variabilität zu sprechen, wäre übertrieben, denn nicht einmal die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen.

Mit Ablagen kann der Sportwagen aber auch nicht glänzen. Abgesehen von der Smartphoneablage findet man nur noch

schmale und kleine Türfächer sowie zwei Becherhalter. Diese befinden sich in der Mittelarmlehne aber recht weit hinten und sind damit nicht perfekt erreichbar. Auch das Handschuhfach fällt klein aus, ist aber immerhin beleuchtet, mit Filz ausgekleidet und abschließbar.

2,5 KOMFORT

3,2 Federung

Der Supra ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk samt adaptiven Dämpfern ausgestattet. Man kann zwischen zwei Kennfeldern (Normal und Sport) wählen.

Die Abstimmung ist bereits im Normal-Modus klar auf Dynamik und Sportlichkeit ausgelegt. Der Supra liegt sehr gut auf der Straße und vermittelt dem Fahrer einen ausgezeichneten Fahrbahnkontakt, was unter fahrdynamischen Aspekten hervorragend ist. Setzt man das Hauptaugenmerk auf den Komfort, so muss der Toyota gescholten werden. Denn Einzelhindernisse

und Querfugen dringen trotz der adaptiven Dämpfverstellung kräftig zu den Insassen durch. Auch grobe Unebenheiten kann die Federung nur bedingt filtern und bei entsprechender Anregung neigt der Supra zum Stuckern. Im Sport-Modus spricht das Coupé noch härter an. Dennoch: Wer sich für den Supra entscheidet, wird bewusst Komforteinbußen in Kauf nehmen. Somit sollten für den Suprafahrer auch längere Fahrten nicht zwingend zur Belastungsprobe werden.

1,8 Sitze

⊕ Der Supra ist serienmäßig mit elektrisch einstellbaren Sportsitzen samt integrierten Kopfstützen ausgestattet. Während beide Sitze eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze besitzen, bietet der Fahrersitz überdies noch einstellbare Seitenwangen an den Lehnen und eine Memoryfunktion.

Die eng geschnittenen Sitze bieten einen ausgezeichneten

Seitenhalt. Die Polsterung ist zwar recht straff, sorgt aber auch auf langen Strecken für einen guten Sitzkomfort. Die breite Mittelarmlehne trägt zur komfortablen Sitzposition bei, auch wenn sie nicht in der Höhe verstellbar ist.

⊖ Große Personen vermissen eine Sitzflächenverlängerung, da die Auflage recht kurz ausfällt.

3,3 Innengeräusch

Der bei Tempo 130 im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt mit 69,8 dB(A) tendenziell hoch aus. Subjektiv wird vor allem der Motor deutlich im Innenraum wahrgenommen. Beim Anlassen brüllt der Motor kurz auf und macht bereits da auf sich aufmerksam. Das Aggregat ist zwar stets mit seinem brummigen Motorsound im Innenraum

präsent, ist aber nicht störend. Im Sport-Modus wird der Motor zwar auch nicht zum Krawallbruder, ist aber insgesamt ein Stück lauter und untermalt auch so manchen Schaltvorgang akustisch. Windgeräusche treten erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten in den Vordergrund, insgesamt fallen sie aber nicht störend auf.

2,4 Klimatisierung

⊕ Der Supra ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Luftgütesensor ausgestattet. Der Automatikmodus lässt sich in mehreren Intensitätsstufen betreiben. Die Automatik erlaubt nicht nur eine individuelle

Anpassung der Temperatur, sondern auch die Luftverteilung lässt sich für die beiden Vordersitze getrennt regeln. An kalten Tagen sorgen die serienmäßig beheizbaren Sitze für Behaglichkeit.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

Im neuen Toyota Supra arbeitet der von BMW bekannte aufgeladene Reihensechszylinder-Benziner. Der Motor leistet zwischen 5.000 und 6.500 1/min 250 kW (340 PS) und stellt im Drehzahlbereich von 1.600 bis 4.500 1/min sein maximales Drehmoment von 500 Nm zur Verfügung. Laut Hersteller ist der Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 bereits nach 4,3 s abgeschlossen und die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch begrenzt.

⊕ In Summe ist der Supra mit diesem Aggregat sehr gut motorisiert, denn es steht unabhängig von Drehzahl und Gang stets genügend Druck zur Verfügung. Und das wird nicht nur so vom Fahrer wahrgenommen, sondern auch durch die Fahrleistungsmessungen belegt. Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 2,4 Sekunden erledigt. Auch beim Anfahrverhalten - gemessen von 15 bis 30 km/h - schneidet der Toyota sehr gut ab und braucht für diese Übung rund 0,8 Sekunden.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist schlicht eines der laufruhigsten Aggregate, und das stellt er auch im Supra mit einer sportlichen, aber nicht aufdringlichen Akustik unter Beweis. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor fremd, wenn er auch mit einer Art sonorem Brummen und kräftigem Röhren, je nach Lastzustand, arbeitet. Untermalt wird das

Arbeitsgeräusch mit Turbopfeifen. Es sind zwar leichte Vibrationen im Lenkrad spürbar, diese werden aber von den Rädern und nicht vom Motor erzeugt.

Die Leistungsentfaltung ist sehr gut, der Motor hat aus dem Drehzahlkeller heraus Kraft und scheut sich auch nicht vor Drehzahlen deutlich über 6.000 Umdrehungen.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Supra ist derzeit ausschließlich mit der von ZF zugelieferten Achtgang-Automatik erhältlich. Die Automatik überzeugt mit einer schnellen sowie situationsgerechten Regelung und vollzieht die Fahrstufenwechsel absolut schnell und in der Regel auch kaum merklich - so manchem Enthusiasten verrichtet das Getriebe sein Werk sogar eine Spur zu perfekt. Je nach Fahrmodus (Normal/Sport) werden Motor- und Getriebesteuerung verändert. Wer sich nicht auf die

Schaltstrategie der Elektronik verlassen möchte, kann die Gänge auch manuell am Wählhebel oder mittels Lenkradpaddles wechseln.

Die acht Fahrstufen sind praxisgerecht gestuft, die Gesamtübersetzung wurde lang gewählt: Im achten Gang rotiert die Kurbelwelle bei Tempo 130 gerade einmal mit 2.100 Touren.

Eine Berganfahrhilfe gibt es beim Supra serienmäßig.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Damit der neue Supra den fahrdynamischen Erwartungen gerecht wird, wurde das Coupé von den Toyota Gazoo Racing-Spezialisten, auch auf der Nordschleife, abgestimmt. Der niedrige Schwerpunkt, eine Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse von 50:50 und perfekt aufeinander abgestimmter Radstand und Spurweite sorgen für eine exzellente Fahrdynamik. Der Supra reagiert selbst bei kleinsten Lenkradbewegungen und ändert schlagartig die Fahrtrichtung. Das sorgt zwar für eine ausgezeichnete Agilität, fordert den Fahrer aber auch. Kurvige Landstraßen garantieren Fahrspaß pur, die brachiale Leistungsentfaltung und das direkte Lenkansprechen verlangen dem Fahrer aber auch volle Konzentration ab - ungeübte Fahrer werden schnell überfordert sein.

⊕ Im ADAC Ausweichtest fährt der Toyota ein exzellentes Ergebnis ein. Der Supra reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle und lässt sich nahezu neutral durch den Parcours manövrieren, wenn die Reifen auf Betriebstemperatur sind. Fordert man es ein, wirkt das Heck mit kontrollierbarem Drängen unterstützend. Das elektronische Stabilitätsprogramm ist so abgestimmt, dass es dem Fahrer einen gewissen Spielraum bietet, bei zu hoher Gierrate wird das Fahrzeug aber vehement stabilisiert.

Sowohl die Fahrstabilität beim Herausbeschleunigen aus Kurven als auch die Traktion des Hecktrieblers fallen angesichts des enormen Drehmoments auf trockener Fahrbahn hervorragend aus. Verantwortlich für die gute

Stabilität ist mitunter das aktive Differenzial, das die wirkenden Kräfte je nach Betriebszustand zwischen den Antriebsrädern verteilt.

⊖ Auf nasser Fahrbahn, besonders aber auch bei wechselnder Fahrbahnbeschaffenheit, sollte der Fahrer das Gaspedal mit Bedacht betätigen, da die Kraft sonst bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche, mit wenig korrigierenden Maßnahmen der Traktionskontrolle, nur mit Schlupf an den Hinterrädern übertragen wird.

1,5 Lenkung

⊕ Wie im BMW Z4 ist die Lenkung auch im Supra äußerst mittelsam, man bekommt die Straßenbeschaffenheit quasi direkt in die Handflächen übertragen. In Verbindung mit der stets passenden Lenkkraftunterstützung und der sehr direkten Lenkübersetzung ist sehr präzises Fahren mit viel Gefühl für die Vorderachse möglich. Auf eine allzu starke Rückstellung in die Mittellage und auch auf eine starke Dämpfung der Lenkung im Zentrum verzichtet auch Toyota. Unbestritten liefert der Supra aber eine sehr gute Rückmeldung.

Die direkte Auslegung wirkt sich auch beim Rangieren positiv aus, da zwischen dem linken und dem rechten Lenkeinschlag lediglich etwas über zwei Lenkradumdrehungen liegen.

⊖ Das direkte Lenkansprechen ist allerdings wenig dienlich, wenn man Autobahnetappen entspannt zurücklegen möchte.

1,4 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt nur 32,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen). Die Brembo-Bremsanlage mit 348 mm großen Scheiben vorn und 345 mm hinten zeigt sich selbst bei höchster Beanspruchung sehr standfest.


















Das Ansprechen der Bremse und die Dosierbarkeit sind hervorragend.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Alle Systeme, die der Toyota bietet sind serienmäßig an Bord. Dazu gehören neben den vorgeschriebenen Systemen auch eine Kollisionswarnung samt City-Bremsfunktion, die auch Personen und Radfahrer erkennt und bei einem drohenden Zusammenstoß einen Bremsengriff vornimmt. Darüber hinaus gibt es eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung, die auf einer Frontkamera sowie einem Radarsensor im Stoßfänger basiert. Die Frontkamera dient auch dem Spurhalteassistenten sowie der Verkehrszeichen-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

erkennung. Letztere schlägt gleich die entsprechende Einstellung für den Tempomaten oder die Limiterfunktion vor. Zudem ist ein Spurwechselassistent verbaut, der auch beim Rückwärtsausparken den seitlichen und rückwärtigen Verkehr überwacht und bei Bedarf vor einem Spurwechsel genauso wie vor kreuzenden Fahrzeugen beim Ausparken ebenfalls vor Kollisionen warnt. Das optionale Head Up-Display ist zwar

teuer, dennoch aber eine Überlegung wert: Es zeigt großformatig und vollfarbig alle relevanten Informationen prima ablesbar auf der Frontscheibe an.

Während einer Vollverzögerung werden von hinten gefährlich schnell nahende Fahrzeuge mittels pulsierendem Bremslicht und ab Stillstand per Warnblinkanlage gewarnt.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest wurde mit dem neuen Supra noch nicht durchgeführt. Frontairbags sowie kombinierte Seiten- und Kopfairbags und ein Knieairbag für den Fahrer schützen die Insassen. Die integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,80 Meter.

⊕ Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab. Außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt.

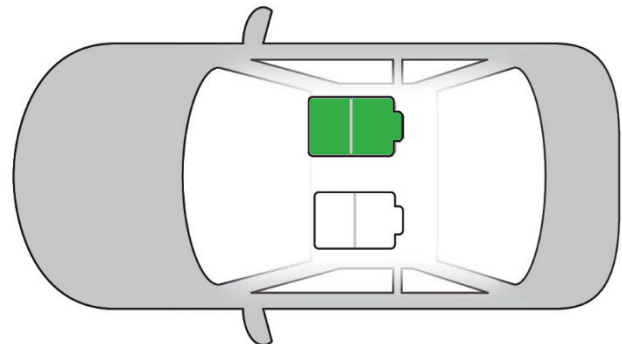
⊖ Für den Verbandkasten gibt es keinen definierten Aufbewahrungsort, daher kann er unter Umständen im Notfall nicht sofort auffindbar sein.

2,9 Kindersicherheit

Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze mit dem Gurt oder mit den serienmäßigen Isofix-Bügeln (samt Ankerhaken) einfach befestigt werden, bei besonders hohen Sitzen kann die

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

nicht demontierbare Kopfstütze aber im Weg stehen. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist serienmäßig.

1,6 Fußgängerschutz

⊕ Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Die Motorhaube hebt sich bei einem Personunfall automatisch an, um die Aufprallfläche nachgiebiger zu gestalten.

3,1 UMWELT/ECOTEST

5,1 Verbrauch/CO2

⊖ Im ADAC Ecotest erreicht der Supra mit einer CO₂-Bilanz von 222 g/km nur neun von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,1 Litern auf 100 Kilometer - absolut gesehen ein hoher Wert. Bezieht man die mögliche Fahrodynamik mit ein, fällt das Urteil milder aus. Der Verbrauch resultiert aus einem Konsum von 8,8 l innerorts, 7,0 l außerorts und 9,2 l/100 km auf der Autobahn.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	8,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Man kann es kurz machen: Der mit einem Ottopartikelfilter ausgestattete Supra lässt nichts anbrennen und bekommt für seine Abgasreinigung die volle Punktzahl

von 50 Zählern. Die insgesamt im Ecotest erreichten 59 Punkte reichen für drei Sterne.

4,0 AUTOKOSTEN

4,0 Monatliche Gesamtkosten

Dass der Supra kein günstiges Vergnügen wird, verrät bereits schon der Kaufpreis. Toyota verlangt für das Coupé in Serienausstattung bereits 62.900 Euro. Dafür zeigt sich der Toyota allerdings sowohl was Sicherheits- als auch Komfortausstattung betrifft, bestens aufgestellt. Das aufpreispflichtige Premium-Paket empfiehlt sich dennoch, da der Aufpreis von 2.000 Euro

in Relation zum Umfang (Head Up-Display, induktive Ladeschale, Soundsystem, Lederausstattung) nicht übertrieben ist. Die Unterhaltskosten fallen hoch aus. Die jährliche Steuer liegt bei 246 Euro und auch die Versicherung ist aufgrund der ungünstigen Einstufungen (HP 17, TK 27, VK 27) kein Pappenstiel.

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	
Hubraum	2.998 ccm
Leistung	250 kW/340 PS bei 6.500 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,2 l
CO ₂ -Ausstoß	170 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/35 ZR 19/275/35 ZR 19
Länge/Breite/Höhe	4.378/1.853/1.292 mm
Leergewicht/Zuladung	1.570/245 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre /100.000 km/12 Jahre
Produktion	Österreich, Graz

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,1 m
Reifengröße Testwagen	255/35 ZR 19 96Y/275/35 ZR 19 100Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Super Sport
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,8/7,0/9,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	188 g/km (WTW* 222 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	69,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1520/295 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/290/435 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	172 Euro	Werkstattkosten	145 Euro
Fixkosten	161 Euro	Wertverlust	632 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1110 Euro		
Steuer pro Jahr	246 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/27/27		
Basispreis GR Supra 3.0 Automatik	62.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	64.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.136 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	2.000 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel Fahrerseite	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

4,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	0,8
Alltagstauglichkeit	4,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,6
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	3,4	Fahreigenschaften	1,7
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8	Lenkung	1,5
Kofferraum-Variabilität	3,6	Bremse	1,4
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,4
Bedienung	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	3,3	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	0,0	Fußgängerschutz	1,6
Innenraum-Variabilität	3,6	Umwelt/EcoTest	3,1
Komfort	2,5	Verbrauch/CO2	5,1
Federung	3,2	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,8		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,4		

Stand: Juli 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand