



Max Veldhuis  
18 maart 2020

## The legend returns

Toyota en sportiviteit; gedurende een lange periode was dit een haast ondenkbare combinatie. Het Japanse merk heeft echter een rijke historie als het gaat om het produceren van ware rijdersauto's. Onder het mantra 'no more boring cars' blazen de Japanners deze traditie met de laatste generatie Supra nieuw leven in.Â

De Toyota Supra kent een rijke geschiedenis. Voor de oorsprong van dit model moeten we terug Â naar 1967, toen de 2000GT uit kwam. Deze iconische sportwagen is inmiddels goud geld waard; met zijn kenmerkende lange motorkap, 'double bubble'-dak, zescilinder lijnmotor en achterwielaandrijving schepte hij een precedent voor de daaropvolgende generaties van de Supra. De meest bekende daarvan is zonder twijfel de 'A80' uit de jaren '90, die een prominente rol speelde in de filmreeks 'The Fast and The Furious' en in diverse racegames. Ook is deze auto geliefd onder tuners, omdat de geblazen zescilinder met codenaam 2JZ-GTE zeer betrouwbaar is en hoge vermogens aan kan zonder al te veel aanpassingen aan de interne onderdelen.

# Toyota GR Supra 3.0 Legend Premium

Met de nieuwste generatie van de Supra, de GR Supra A90, slaat Toyota een andere koers in. De sportwagen deelt onder meer zijn onderstel en motoren met de BMW Z4. Heiligschennis volgens sommige puristen, maar anderzijds was Toyota waarschijnlijk nooit meer met een nieuwe sportwagen gekomen als het merk de ontwikkelingskosten ervan niet had kunnen drukken. De 'A90' is nog steeds gebouwd volgens het traditionele recept: met een zescilinder lijnmotor en achterwielaandrijving. Hoe dat in de praktijk bevalt, zoeken we uit in deze uitgebreide rijtest.



## Knipoog naar het verleden

Voor het ontwerp van de GR Supra hebben de ontwerpers duidelijk meer teruggerepen op de 2000GT dan bij de vorige generaties het geval was. Met succes, want de tweezits sportwagen is een ware nekkendraaier met een uniek en eigen ontwerp. De auto is ontworpen volgens het concept van 'Condensed Extreme', zoals Toyota het zelf noemt. Het verwijst naar de combinatie van een lange motorkap, compact passagierscompartiment en een grote spoorbreedte. Hierdoor heeft de GR Supra een stoere en gespierde uitstraling. Hij oogt lekker gedrongen en breed. De

# Toyota GR Supra 3.0 Legend Premium

wielbasis is relatief kort, maar de auto is mooi in proportie. Met name de wulpse vorm van de heupen valt in positieve zin op. Deze zijn lekker breed aangezet, waardoor ze ook in de zijspiegels nog te zien zijn vanuit het interieur. Om het geheel af te maken is er een mooie set 19 inch wielen van gesmeed lichtmetaal gemonteerd. De GR Supra is te bestellen in zeven kleuren, maar het 'Prominence Red' van de testauto staat hem erg goed. Bij zo'n uitgesproken auto past een wat fellere kleur perfect.

In het silhouet en het 'double bubble'-dak is de geest van de 2000GT duidelijk terug te vinden. Daarnaast komt ook de 'A80' goed naar voren in het design van de GR Supra, met name als we kijken naar de vorm van de verlichting. De koplampen bestaan uit zes LED-modules en zien er behoorlijk agressief uit. Alle designelementen lijken naar een centraal punt in de neus toe te gaan, waardoor de auto bij stilstand ook al een dynamisch voorkomen heeft. De vorm van de voorzijde doet in de verte denken aan die van een Formule 1-wagen, met de spitse neus en de twee spijlen die naar de voorspoiler doorlopen en de grille onderverdelen in drie stukken. Aan de achterzijde valt met de grote diffuser en het centraal geplaatste mistachterlicht eveneens te zien dat de ontwerpers inspiratie hebben opgedaan in de racerij. Verder kent de GR Supra behoorlijk wat gaten en sleuven in het design die luchtroosters suggereren. Helaas zijn deze nep, maar ze ogen ook weer niet heel misplaatst. Al met al heeft de designafdeling van Toyota goed werk geleverd. Men heeft een auto neergezet die recht doet aan het erfgoed van het merk, zonder in al te veel historische clichés te vervallen.



## Japans-Duitse mengelmoes

Waar het design van het exterieur van de GR Supra op de spiegels na eigenlijk nauwelijks Duitse invloeden bevat, geldt dat niet voor het interieur. Het binnenste van de sportwagen is een aparte mengelmoes van designelementen van Toyota en BMW die niet in alle opzichten even geslaagd is. Het interieur is grotendeels ontworpen door de Japanners, waarbij onder meer het stuur, het dashboard en de stoelen een eigen uitstraling hebben. Bijzonder is dat je vanaf het interieur direct naar achteren de kofferbak in kunt kijken. Om te voorkomen dat de bagage zijn weg naar voren vindt, is er een klein schot tussen gezet. Hierin zijn twee subwoofers voor het JBL-audiosysteem gemonteerd, welke weer enigszins doen denken aan het tijdperk van 'The Fast and the Furious' en 'Need for Speed Underground'. Gelukkig treffen we dit speelse element nog aan in een interieur dat verder, afgezien van het koolstofvezel op de middenconsole en de centraal geplaatste toerenteller in het tellerhuis, behoorlijk grauw en zakelijk aandoet. Gezien de aard van de GR Supra had dit wel wat frivoler gekund. Bovendien is het niet echt praktisch. De middenconsole kan bijvoorbeeld niet open en er zijn weinig opbergvakjes. Het interieur zit verder wel goed in elkaar, maar

# Toyota GR Supra 3.0 Legend Premium

het materiaalgebruik is van mindere kwaliteit dan bij de Beierse evenknie.Â

Dit laatste is deels te verklaren doordat Toyota voor de bedieningselementen en de gebruikersinterface gebruik maakt van knoppen en menu's die te vinden waren in de vorige generatie BMW's. Het is niet dat het slecht in elkaar steekt, maar het oogt allemaal wat onsamenhangend. Het scherm voor de multimedia is bijvoorbeeld wat simpel op het dashboard geplakt. Verder werkt de interface uiteraard goed, het is exact zoals we dat kennen van BMW en beter dan het systeem wat Toyota zelf levert. Apple CarPlay kan in de GR Supra dus ook gewoon draadloos gebruikt worden. Het JBL-audiosysteem klinkt eveneens zeer goed, dus op langere ritten kun je optimaal genieten van je favoriete muziek. Om je blik op de weg te kunnen houden, zit er een head-up display in de auto. Helaas wordt er in de sportstand geen toerenteller weergegeven. Bij BMW is deze feature wel aanwezig, dus we vinden het enigszins opmerkelijk dat Toyota dit in de GR Supra niet heeft overgenomen.



## Een eigen draai

# Toyota GR Supra 3.0 Legend Premium

Gelukkig hebben de Japanners geen Duitse optielijsten. De GR Supra heeft als 'Legend' een ontzettend rijke standaarduitrusting, waarbij onder meer adaptieve cruise control, elektrisch verstel- en verwarmbare stoelen, het navigatiesysteem en de 19 inch wielen al inbegrepen zijn. Ook wat betreft de rij-eigenschappen kom je met het standaard Active Sports Differential en Adaptive Variable Suspension niets tekort, maar dat kost je ook 83.995 euro. Wij reden de GR Supra als 'Legend Premium', die voor 86.495 euro in de prijslijst staat. Voor die 2.500 euro extra krijg je lederen bekleding, een licht- en opslagpakket, het head-up display, de audio van JBL en een draadloze oplader voor je telefoon. Je bent dan werkelijk van alle gemakken voorzien, waarbij alleen de lakkleuren nog een extra meerprijs kunnen opleveren. Ten opzichte van de Z4 M40i is de GR Supra dus een goede aanbieding. Voor een vergelijkbaar uitgeruste BMW ben je minstens 6.000 euro extra kwijt.

Goed, genoeg beschreven, we gaan rijden! Wanneer je instapt, trek je de Supra meteen aan. Je laat jezelf in de stoel zakken en het interieur sluit zich als het ware om je heen, een indruk die versterkt wordt door de lage zijruiten. De stoelen zitten goed en zijn voldoende instelbaar, waarbij het lichaam goed ondersteund wordt. Wel was een uitschuifbare zitting nog een fijne toevoeging geweest. De zitpositie is verder zeer goed, zoals het een ware sportwagen betaamt. Het stuur had naar het voorbeeld van het M-sportstuurwiel van BMW wel wat dikker mogen zijn. Dit alles zijn we echter vergeten wanneer we de GR Supra starten. De 3.0 zes-in-lijn komt met een luide brul tot leven, om vervolgens weer tot bedaren te komen. We kennen de krachtbron uiteraard al van BMW. Hij is goed voor 340 pk en 500 Nm koppel, dat al vanaf 1.350 toeren per minuut tot je beschikking staat.Â

Toyota heeft haar eigen draai aan aan de motor gegeven, waardoor hij nÃ©t even anders klinkt dan in de Z4. Onderin het toerenbereik hoor je een wat dieper, sinister gegrom. Rond de 3.000 toeren gaat dit over in een typische zescilinder-roffel, welke in de sportstand licht resoneert in het interieur. Bovendien is het gefluit van de turbo ondertussen zachtjes hoorbaar op de achtergrond. Het is een fantastische soundtrack. Wanneer je het gas los laat, word je getrakteerd op plofjes en gepruttel uit de uitlaten. Doordat er geen wand tussen de kofferbak en de cockpit zit, fungeert deze als een

# Toyota GR Supra 3.0 Legend Premium

soort klankkast. Een klein nadeel is dat er bij het rijden met de ramen open veel windgeruis en geklapper ontstaat, waardoor je het motorgeluid niet extra goed hoort. De beste geluidsbeleving heb je dus met de ramen dicht. Het uiteindelijke gevoel dat je krijgt in de GR Supra is heel speciaal. De auto roept veel positieve reacties op en je hebt echt het idee dat je met iets bijzonders onderweg bent. Uiteindelijk is dat toch wat je wilt in een sportwagen.



## Glimlach van oor tot oor

Wat betreft de rij-eigenschappen stelt de GR Supra ook absoluut niet teleur. Sterker nog, je merkt dat de auto 'leeft'. Wanneer je hem de sporen geeft, voel je dat de achterkant zich licht kwispelend probeert in te graven in het asfalt. De sprint naar de 100 km/h is gedaan in 4,3 seconden, maar ook daarboven blijft de zescilinder er volop aan trekken terwijl de achtrups automatisch de verzetten met robotische precisie inlegt. In de sportstand schakelt de bak lekker direct en agressief, vooral in de handmatige stand, terwijl hij in 'Normal' juist heel vloeiend en soepel is. Dat maakt de GR Supra tevens uitermate geschikt voor dagelijks gebruik.

Het instelbare karakter van de GR Supra is door Toyota vrij eenvoudig gehouden. Je hebt wat betreft de rijmodi twee keuzes: 'Normal' of 'Sport', te selecteren via de grote sportknop op de middenconsole. Daarnaast kun je in het systeem de demping, de besturing, de motor en de transmissie afzonderlijk van elkaar afstellen. Het verschil tussen de twee rijmodi is goed merkbaar. De gasrespons wordt een stuk scherper, het sturen verloopt zwaarder, de ophanging wordt straffer, het motorgeluid zwelt aan en de bak gaat agressiever schakelen. In 'Normal' is de Supra voor de auto die hij is zeer geschikt om lange afstanden mee te overbruggen. De goed werkende adaptieve cruise control zorgt ervoor dat ook snelwegkilometers ontspannen aan je voorbij gaan.

Wanneer je wat sportiever gaat rijden met de GR Supra, wordt pas echt duidelijk wat voor werk de 'Master Drivers' van Toyota hebben geleverd. Eigenlijk is hij op geen enkele manier te vergelijken met de Z4. De besturing verloopt lekker direct en mooi progressief, waardoor je al gauw veel vertrouwen in de auto krijgt. De 50:50 gewichtsverdeling en de 'Golden Ratio' tussen wielbasis en spoorbreedte van 1,55 zorgt ervoor dat de GR Supra zich gemakkelijk door bochten laat smijten. Hij heeft veel grip en laat zich niet gemakkelijk van de wijs brengen, zelfs als je in een bocht op het gas gaat. Hij bijt zich vast in de bocht en laat niet meer los. Toch is de Supra geen spijkerharde sportwagen. Het is duidelijk dat Toyota het leuk heeft willen houden voor straatgebruik, wat te prijzen valt. Helaas heeft dit wel de consequentie dat de remmen niet al te bijterig zijn. Gezien de natuur van de Supra had dit echt wel een tandje scherper mogen zijn. Je moet het pedaal aardig doortrappen om de maximale remkracht te kunnen benutten. Dit neemt niet weg dat je na een ritje over een paar leuke weggetjes met een glimlach van oor tot oor uitstapt.





## Een dappere keuze

Is de legende van de Supra inderdaad terug? Wij vinden van wel. Veel fans van de oudere modellen verfoeien de samenwerking met BMW, maar het is juist dankzij deze samenwerking dat er Æberhaupt nog een Supra wordt gebouwd met een zescilinder lijnmotor onder de kap. In een tijd waarin steeds meer fabrikanten ervoor kiezen om dit soort auto's niet meer te bouwen is het bewonderenswaardig dat Toyota het gewoon doet. De GR Supra rijdt heerlijk en tovert iedere keer weer een grijns op je gezicht wanneer je het gaspedaal intrapt. Het Duitse bloed is zeker merkbaar aanwezig, maar de Japanners hebben in de rij-eigenschappen en het design genoeg onderscheidend vermogen kunnen creÃ«eren ten opzichte van de veel zachtere en onopvallendere Z4. Op een aantal punten laat de GR Supra kleine steken vallen, maar deze zijn niet groot genoeg om de algehele pret te bederven.

Wel is het zo dat de GR Supra heftige concurrentie heeft. Wat betreft nieuwe auto's die verkrijgbaar zijn, komen eigenlijk alleen de Porsche 718 en de BMW Z4 in aanmerking als serieuze tegenhangers. Die twee auto's hebben allebei hun merk mee. Waar de GR

# Toyota GR Supra 3.0 Legend Premium

Supra echter het meeste last van gaat krijgen, is de markt voor gebruikte auto's. Dan kun je opeens voor die bijna 87.000 euro ook in een zeer leuke 911 stappen, of een jong gebruikte Jaguar F-Type aanschaffen. De voorbeelden zijn eindeloos. We verwachten dan ook niet dat Toyota in eerste instantie veel exemplaren gaat verkopen van de GR Supra, maar we hopen dat enkelen dapper en eigenzinnig genoeg zijn om de keuze te maken.

## Plus

- + Stoere uitstraling
- + Hoge belevingsfactor
- + Veel waar voor je geld

## Min

- Remmen niet bijterig genoeg
- Veel geklapper met ramen open
- Interieur aparte mengelmoes