Essai – Toyota GR Supra : Gazoo gazoo et Gaz à fond

2001 « Odyssée Fast en Furious », l'espace d'un instant le terme Supra me revient en mémoire avec son lot de burn et de drift qui l'accompagnent. Presque vingt années ont passé et 12 millions d'hybride à la mode Prius plus tard, Toyota nous ressort sa « mega » Supra et ce, avec une seule batterie : celle pour démarrer. C'est là que je me dis que vraiment Toyota est fantastique.



- 6 cylindres, essence, compresseur, 2'998 cm^3
- 340 ch de 5'000 à 6'500 t/min
- 500 Nm de 1'600 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rapports
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.3 sec.
- Poids : 1'577 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'379 x 1'854 x 1'292
- Conso. mesurée : 17.5 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 170 g/km (G)
- dès CHF 79'900.-,mod. essayé: CHF 80'350.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Xavier Bais, Marc-Philip Jennings

Remontons dans le passé et plus précisément en 1968. Souvenons-nous de la magnifique et « pure » Toyota 2000 GT. Et bien sans elle, la Supra n'aurait peut-être pas vue le jour. En effet, la 2000 GT en a été l'instigatrice. Dès 1978, les ingénieurs de chez Toyota n'ont pas hésité à rallonger la Celica de l'époque pour y loger le fameux six en ligne deux arbres à cames en tête et 24 soupapes qui restera dans les Supra des générations suivantes. L'histoire débute. La Celica Supra première génération, dite A40/A50, disponible uniquement au Japon ou aux Etats-Unis laissera la place à l'A60 de 1981 à 1985. Génération que nous aurons le plaisir de la découvrir en Europe. Puis arrivera l'A70 de 86 à 92 ou la Supra devient Supra à part entière et abandonne le patronyme Celica. De 1993 jusqu'en 2002 ce sera l'A80. De ce quatrième opus que nous connaissons tous, surtout en version biturbo, si solide et si souvent préparée pour atteindre parfois les 1000 ch… j'en ai rêvé.

Aujourd'hui nous assistons à la renaissance de LA Supra, la GR Supra by Gazoo Racing pour être plus précis. Mais cela ne s'est pas fait sans aide, puisqu'un partenariat avec BMW (rien que ça) a été signé en 2012. La gestation a duré. Les fans ont été patients et ce sera finalement en octobre 2015 que Tetsuya Tada, le « géniteur » de la GT86, annoncera le retour de la Supra. Produite à Graz en Autriche, voyons ensemble si le mythe perdure ou s'il ne reste que cinq lettres perdues dans la nature des soi-disant sportives.





A l'extérieur

Ce qui me fait craquer en premier lieu sur cette voiture c'est son gabarit ramassé et son toit avec ce double bosselage. Rien dans la production actuelle ne se rapproche vraiment de cette GR Supra. J'aime ce long capot qui repousse l'habitacle presque sur l'essieu arrière et sur lequel des nervures dessinent un nez me rappelant celui d'une F1. Le style général reprend le concept FT-1

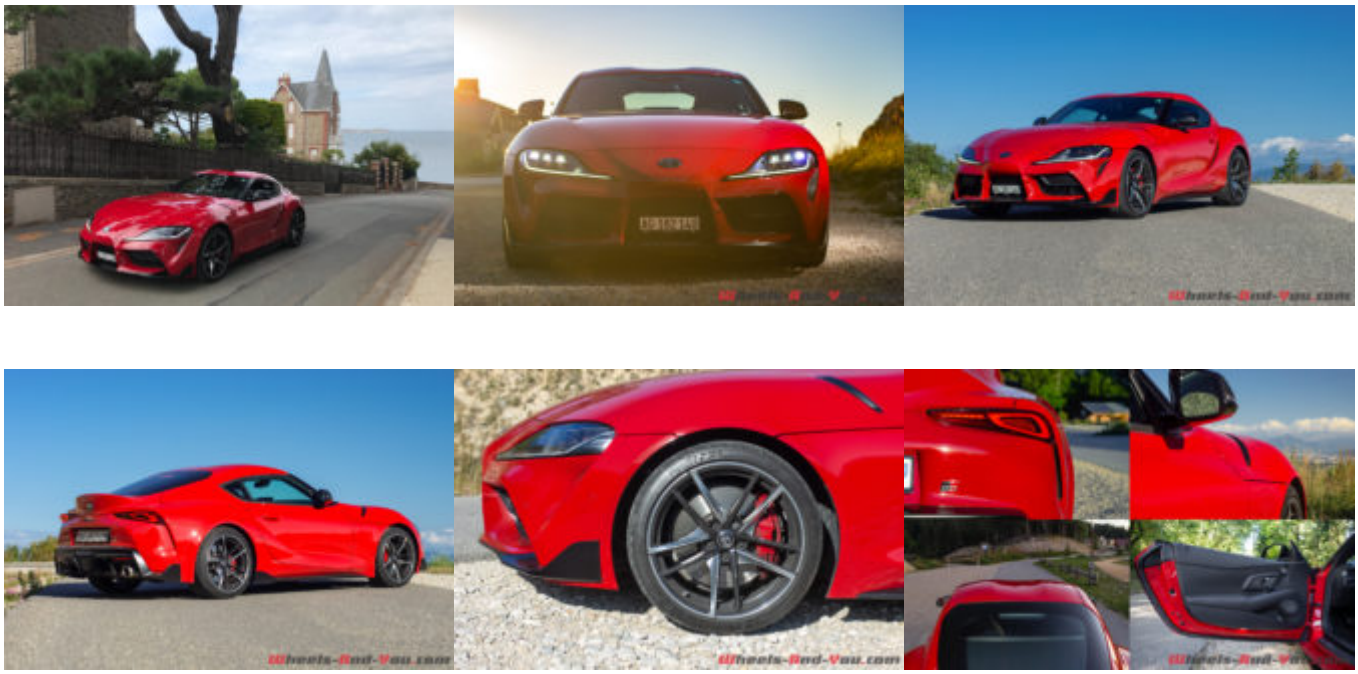
présenté en 2014. Mais la voiture est bien plus courte. Pour moi, l'ensemble est plus équilibré.

La ligne générale est tendue et musclée. J'aurais tant aimé un arrière sans béquet, plus arrondi comme le fut celui de la 2000 GT. Mais il ne faut pas rêver. Parfois je me verrais bien designer et carrossier… L'avant est assez tendu dans les lignes surtout dans sa partie basse. Cette Supra a le regard qui tue et peut-être un peu trop. Là encore, deux phares ronds façon « 2000 GT » auraient donné un look d'enfer et on aurait vite oublié la BMW… Mais voilà, c'est ainsi il faut vivre avec son époque. Dans cette livrée « Prominence Red » elle attire la sympathie. Cela faisait longtemps même qu'une voiture ne m'avait autant apporté de bienveillance et de pouces levés.

Les jantes de 19 pouces en cinq branches doubles bi-ton et fines laissent entrevoir les gros disques ventilés et vont bien avec le style de la voiture. La Supra reçoit de série des suspensions adaptatives avec deux types de réglage : Normal et Sport. Elle est chaussée de pneus Michelin Pilot Super Sport, plus larges à l'arrière qu'à l'avant (275/35 contre 255/35) et d'un système de freinage Brembo avec des étriers à quatre pistons. Je confirme, ça freine !

Elle bénéficie également d'une répartition des masses de 50% à avant et de 50% à l'arrière. Moteur avant assez reculé vers l'habitacle et c'est une propulsion pas si lourde (1'577 kg à vide), même si 100 kg de moins eu été parfait. Mais bon contrairement à une A110 ou un 718 Cayman, il y a sous le capot un six en ligne à « porter » !

L'empattement de 2,47m est vraiment très court et le centre de gravité est très bas. Toyota a-t-elle suivi la règle d'or qui n'est pas un triangle mais un ratio entre empattement et les voies ? Si on arrive entre 1,5 et 1,6, on est bien. Ici, nous avons 1,55 : le nombre d'or par excellence. Tout est fait et calculé pour obtenir un engin de plaisir pour le pilote. Pour certains, dont je fais partie, elle aurait pu avoir un design plus épuré, mais avouons qu'elle a son propre style et qu'il plait beaucoup.



A l'intérieur

J'avais un peu peur d'être à l'étroit, ou tout du moins de ressentir le manque d'espace lié aux surfaces vitrées extrêmement réduites et au fait que cette Supra soit une stricte deux places. Il n'en est rien. D'abord, l'assise très basse compense. Mais d'abord, j'ai droit à chaque montée à bord, ou plutôt descente, de me cogner la tête. La raison : une ligne de toit basse. De plus, la découpe n'offre pas d'arrondi dans l'ouverture mais une ligne horizontale ne favorisant en rien une entrée facile. Les sièges à multi réglages sont d'un confort remarquable.

La planche de bord est bien dessinée. L'instrumentation est 100% numérique avec un gros compte tour en face des yeux. Un écran à la sauce « BM » de 8,8 pouces trône sur la planche de bord. Les commandes proviennent de la même banque d'organes et le volant à jante un peu trop fine, ainsi que le levier de vitesse, sont eux aussi d'origine bavaroise. Bref un intérieur très, et peut être pour certains un peu trop, germanique dans une belle nippone. Très sincèrement, cela ne me dérange pas plus que ça. D'ailleurs, il y a pire comme association et le niveau de finition s'en trouve amélioré, rien à voir avec une GT86.

Avec un coffre de seulement 290 Litres, il faudra cependant bien calculer son coup pour loger ses bagages. Son accès est d'ailleurs possible depuis l'habitacle car aucune séparation ne vient entraver le passage. C'est pratique car, ne l'oublions pas, nous avons à faire à une stricte deux places. Notre voiture d'essai est une version Premium, seule finition proposée pour le moment, qui dispose en

série de tout ce qu'on peut attendre de nos jours. Cela va de l'affichage tête haute à la climatisation automatique bi-zone, en passant par le régulateur de vitesse adaptatif avec radar anticollision, de l'accès et démarrage sans clé, aux phares adaptatifs à LED… La liste est longue, un des atouts des marques japonaises, vous comprendrez qu'il n'y a rien à rajouter.



Sous le capot

Les fans de la Supra ne s'en remettrons jamais. Pas de 6 cylindres en ligne de disponible chez Toyota répondant aux normes actuelles. L'ingénieur en chef, Monsieur Tetsuya Tada, déjà présent dans le développement de la GT86, a dû se conformer au cahier des charges pour que la nouvelle Supra renaisse. On pioche chez BMW. Enfin on partage le développement avec le nouveau Z4 M. De ce fait, la Supra dispose du six cylindres essence 3.0 turbocompressé de 340 ch pour un couple de 500 Nm.

Puissance et couple transmis uniquement aux roues arrière via une boîte auto huit rapports et un différentiel piloté électroniquement. Adieu au fameux « N55 » de 2'989 cm^3 et bienvenue au B58B30M1. Les cotes diffèrent. L'alésage perd 2 mm et la course s'allonge de 5 mm. Un moteur comme seuls les ingénieurs motoristes BMW savent les faire. Toyota perd un peu de son âme mais ne perd pas tout. Le son de ce L6 est, malgré les normes actuelles, un des plus beaux que propose cette catégorie de véhicules. Il faut dire que la concurrence est bien souvent déjà passé au quatre cylindres. Monsieur Tetsuya Tada lui-même est très fier du résultat obtenu en terme de son aussi bien en mode Normal qu'en Sport.

Les 4,3 secondes pour passer de 0 à 100 km/h ne sont qu'une formalité, surtout sur route sèche. Sur le mouillé, l'arrière patine et se cherche un peu avant de mordre l'asphalte et vous propulser vers l'infini avec la sensation d'avoir 500 ch sous le pied. Tout au long de cet essai je me suis étonné d'ailleurs de la puissance annoncée. Certes, le couple est copieux mais le moteur, alerte, reprend jusqu'à la

zone rouge avec une telle aisance qu'on peut se demander combien sort-il aux roues arrière ?

Si généreuse en performance, je me suis fait prendre au jeu au volant de cette Supra et c'est la consommation qui en pâtit. J'ai longtemps flirté avec les 20 l/100km, soit des valeurs qu'on mesure sur des autos bien plus puissantes. Attention, je n'ai jamais eu de conduite « pépère ». Toujours « gaz » et souvent à fond. C'est seulement sur l'autoroute que je peux enfin descendre sous la barre des 10 l/100km tout en roulant relativement vite je l'avoue. Ne vous inquiétez pas, en adoptant une conduite plus modérée, ce qui sera le cas pour ceux qui craqueront, les chiffres devraient être plus raisonnable.

Il est à noter qu'au Japon, cette nouvelle Toyota Supra peut être motorisée par un 4 cylindres de 2.0 l (Made in BMW) délivrant soit 197 ch, soit 258 ch. Il se pourrait bien que ces motorisations nous arrivent à court terme en Europe, faisant baisser le prix d'achat, mais aussi et c'est certain, l'image de cet émoustillant coupé.



Au volant

Des chiffres, une belle gueule et des promesses de plaisir au volant. Parlons-en. Je suis assis comme un roi. Les sièges sont confortables et réglables à souhait, y compris en maintient lombaire. J'enquille mille kilomètres en ne m'arrêtant que pour boire le café et faire le plein. J'arrive prêt pour courir un 100 mètres, mais sans haies, il ne faut pas exagérer !

A peine ai-je les clés en main que mon rédacteur en chef me persécute et me demande : « Alors, cette Supra a-t-elle des concurrentes ? dit, ça ressemble à quoi ? Tu la situes ou par rapport à une Alpine A110, Porsche 718 Cayman, Nissan 370Z, Audi TT ou BMW M2 ». Très franchement, je ne la situe pas, ce n'est pas vraiment comparable. Ok on peut comparer un 0 à 100 km/h en termes de temps. Et alors ? Il est ou le plaisir dans le dixième de seconde de gagner ou perdu ?

Non, le plaisir est dans la manière d'y parvenir. Un quatre cylindres turbocompressé aussi puissant et coupleux soit-il, ne pourra jamais rivaliser avec un somptueux six cylindres en ligne.

Bon allez, on roule. Chaque approche de mon doigt du poussoir « Start » est un moment de plaisir. Le pouvoir, par simple pression d'un petit doigt, de lancer une telle cavalerie dans un son si évocateur vous rend euphorique. La magie de la belle mécanique sûrement. On oublie souvent, avec nos voitures modernes, aux sons feutrés et artificiels, combien c'est beau un moteur six en ligne qui s'ébroue. J'arrête avant de pleurer en pensant à demain et au tout électrique. Profitons de ces derniers moments de plaisir.

En mode Normal, le son est sympa. Ce n'est pas tonitruant mais en accélérant à peine on devient déjà vite un truand, un délinquant. Je pense que jamais je ne l'ai été autant. Même les écolos chercheront à me pendre – c'est écologique la pendaison non ? – mais va falloir courir ou pédaler vite. En effet, une fois le moteur en route, il faut y aller pour me suivre. D'abord les cols. Position Sport pour voir si je peux postuler pour le prochain Fast and Furious (celui qui dit que je suis trop vieux, je l'attends pour faire le 100 mètres, toujours sans les haies). Première, deuxième, troisième, quatrième, l'avant se cabre et le long capot prend la direction du ciel. Moi aussi, vous savez le septième ! Je ne vous dirai pas la vitesse atteinte car il faut freiner pour tourner. L'avant plonge et mord l'asphalte, je braque et remets « gazou ». L'arrière glissote et me fait une gentille dérobade jugulée de suite par l'électronique. Le différentiel actif avec fonction Torque Vectoring aide certainement beaucoup. Les super Michelin Pilot Super Sport de 275 mm de large à l'arrière font aussi leur travail à merveille. En débranchant toutes les aides, vous pouvez entretenir de belles glissades mais là, il faut savoir contre braquer…Une chose est sûre, ça pousse. L'avant se cherche un peu, ça bouge en latéral et le volant à la sensation « caoutchouteuse » n'est pas très agréable à manier. Rien à voir avec la précision d'un Cayman, mais on régate pas tout à fait dans la même classe.

Dès les premiers mètres je me suis posé des questions sur cette Supra « soi-disant » sportive… Mais l'être humain est bien conçu et je fais vite mon affaire de ce volant et des sensations que ce châssis génère d'autant que je connais déjà ce type de comportement un peu moins rigoureux ou tout du moins donnant cette impression. Eh oui, il y a bien une voiture de laquelle je peux rapprocher cette Supra en termes de comportement et sensations : la Wiesmann GT. Et comme par

hasard cette dernière est aussi équipée d'un moteur BMW.

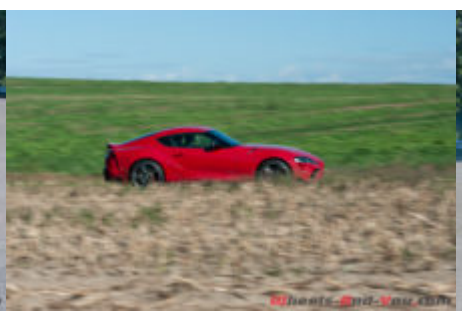
J'enchaine les virages avec des vitesses de passage qui me surprennent. La voiture semble souple, un peu trop à mon goût, mais cela permet de passer vite sur des routes abîmées et en toute sécurité. Mes repères sont là, mais ils arrivent très rapidement ! Je passe bien plus fort qu'avec mon Boxster 981 GTS faisant à peine 10 ch de moins. Je roule aussi vite qu'avec une 458 Italia de 200 ch plus puissante ? Ce six en ligne est démoniaque. Il monte dans les tours et ne s'essouffle jamais. Les reprises le sont tout autant. Je me dis qu'ils ont dû me faire le plein avec du méthanol. Mais non. Du E10-E5-E25 indice RON 95 suffit à le gaver. Il a une belle allonge et les 500 Nm sont bien présents il n'y a aucun doute.

Les routes de campagne, les cols c'est bien, mais je me dis qu'un petit tour sur autoroute pourrait aussi être sympa. Tenir les 120 km/h en étant sous les 2'000 t/min est un supplice. Heureusement qu'il y a le régulateur de vitesse et une excellente sono JBL.

De manière générale, l'agrément que procure ce moteur est incroyable, il répond présent et ce, quelle que soit la situation. Jamais de trou, la réponse au pied droit est immédiate. Fabuleux. Certains confrères ont eu des problèmes de freinage. De mon côté, sur route ouverte et même après une descente de col un peu sportive, je n'en suis pas venu à bout. Ce ne sont pas des freins céramiques mais ils offrent une bonne décélération avec un excellent mordant. Rouler aux vitesses légales est vraiment difficile.












Verdict

Alors même s'il y a don d'organes et partage avec BMW, avouons que cette renaissance de la Toyota Supra fait chaud au cœur. A l'aube des supra taxations sur le CO_2, avoir un moteur noble au son mélodieux dans une sportive au look débridé nous montre qu'il n'y a pas que les Gaulois qui sont irréductibles. Cette voiture attire la sympathie et donne instantanément la banane. En un mot, elle fait « plaisir ».

Ses défauts : avoir une cousine germanique affublée d'un blason plus prestigieux en Europe mais qui cependant n'existe qu'en version découvrable. Un tarage d'amortissement qui aurait pu être plus rigoureux et enfin n'offrir que deux égoïstes places. De plus, les exemplaires sont comptés… Il convient de ne pas trop attendre sinon il faudra patienter 2021 pour être livré. A ceux qui diront que dépenser aussi cher juste pour un blason Toyota, je le rétorque que vu l'engouement suscité par cette Supra, je suis certain qu'elle tiendra plus la côte que sa cousine allemande. Et puis, cette voiture n'est pas une simple Toyota, c'est une Supra, GR qui plus est.









Prix et options – Toyota GR Supra Premium

Prix de base : CHF 79’900.-

Peinture Uni “Prominence Red” : CHF 450.-

Prix TOTAL : CHF 80’350.-

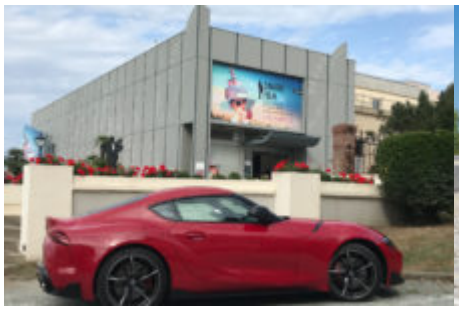


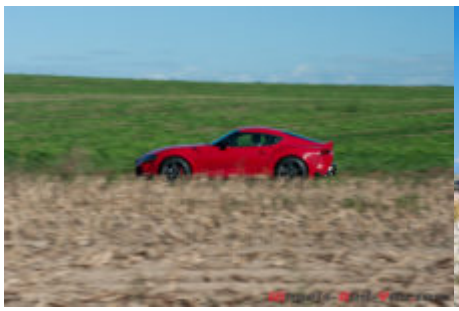
Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota GR Supra, ainsi qu’au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour leur soutien logistique.







A lire aussi

Essai – Toyota Yaris GRMN : Pot de yaourt au Wasabi !

Essai – Toyota C-HR 1.8 HSD : L'hybride vous va si bien

Essai – Toyota Auris Touring Sports : Du volume, de l'habitabilité : ok. Mais encore ?

Essai – Toyota GT86 : Sur la neige à la Drive Academy

Premier contact – Toyota Prius Plug-In : une partie du plein dans le garage !

Essai – Toyota GT86 : Le plaisir avant tout !

Essai – Toyota Urban Cruiser : Rat des villes Et rat des champs

Essai – Toyota Auris Kompressor: Engineered in Switzerland for Switzerland

Nouveauté – Toyota Yaris (4ème génération)

Nouveauté – Toyota Corolla GR Sport

Nouveauté – Toyota GR Supra

Présentation – Toyota Prius

Nouveauté – Toyota Corolla Sedan

Nouveauté – Toyota Yaris GR Sport

Nouveauté – Toyota Corolla Touring Sports

Avant-première – Toyota Corolla

Avant-première – Toyota Supra

Avant-première – Toyota Camry

Présentation – Toyota RAV4

Nouveauté – Toyota Land Cruiser

Présentation – Toyota Yaris GRMN

Nouveauté – Toyota Yaris

Nouveauté – Toyota Prius Plug-In Hybrid

Nouveauté – Toyota Avensis

Présentation – Toyota Yaris Hybrid-R

Présentation – Toyota RAV4

Présentation – Toyota Auris

Nouveauté – Toyota GT86

Genève 2012 – Toyota GT 86

Nouveauté – Toyota GT 86

Genève 2011 – Toyota FT-86













