Essai – Toyota GT86 : Le plaisir avant tout !

Alors que les premiers exemplaires « clients » arrivent sur nos routes, il est temps de vous proposer l'essai de la Toyota GT86 réalisé en deux temps. Une première prise en main sur le circuit de l'Anneau du Rhin et nos impressions détaillées à propos de ce coupé japonais, y compris l'avis de Madame, après avoir parcouru plus de 1'500 km à travers la Suisse Romande.

- 4 cylindres boxer, 1'998 cm^3
- 200 CV à 7'000 t/min
- 205 Nm à 6'400 – 6'600 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Vitesse maxi. : 226 km/h
- 0 à 100 km/h : 7.6 sec.
- Poids : 1'310 kg
- Conso. mesurée : 8.9 l./100 km
- Emissions de CO_2: 181 g/km (F)
- dès CHF 41'900.-
  modèle essayé : CHF 45'030.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon et Yves Zogheb

La Toyota GT86 est enfin là ! Eh oui, depuis le temps que le constructeur nous exposait les évolutions du concept, appelé tout d'abord FT-86, lors de tous les salons de la planète, nous nous demandions presque si la version définitive allait finalement voir le jour. L'arlésienne nippone est-elle la digne descendante des sportives de la marque dont la réputation n'est plus à faire ? Nous allons vérifier.

L'extérieur

Alors que son patronyme fait référence à la mythique Toyota Corolla AE86, les lignes de la GT86 sont un rappel à la S800, apparue au milieu des années 60, ainsi qu'à la somptueuse 2000GT, produite de 1967 à 1970, mais sans l'aura de cette dernière. Cette GT86 n'a d'ailleurs pas non plus la prestance de la Supra, un coupé nettement plus imposant et qui aura fait rêver nombre de jeunes. En fait, la GT86 reprend plutôt le flambeau de la Celica et de la MR2, laissé à l'abandon après l'arrêt de leur production respective.

Très ramassée et plutôt athlétique, la Toyota GT86 dégage une image dynamique. Son long capot plongeant, ses phares acérés et ses ailes galbées lui confèrent beaucoup de sportivité. Puisque nous parlons de l'avant, c'est justement cette partie qui la différencie clairement de sa cousine la Subaru BRZ avec qui elle partage quasiment tout le reste à l'exception de quelques détails esthétiques. Par exemple, le bouclier avant de la Toyota semble taillé à la serpe alors que son dessin est plus doux sur la Subaru. Notre voiture d'essai, dans sa livrée orange métallisée n'est pas passée aperçue et malgré son côté très photogénique, je reste mitigé sur le choix de ce coloris, préférant une teinte plus foncée qui selon moi lui sied mieux. L'arrière accentue le dynamisme du modèle avec ses feux translucides, son gros pare-choc et les deux énormes tuyères d'échappement dont le diamètre intérieur mesure 86 mm, petit clin d'œil. J'émettrai juste quelques réserves sur le spoiler qui à mon goût fait presque un peu trop « tuning ».

Très fluide, l'ensemble est très plaisant à regarder, un joli coupé deux portes avec un toit profilé du plus bel effet. A l'inverse de la tendance actuelle qui pousse les constructeurs à monter des jantes et des pneus démesurés, cette Toyota GT 86 se

voit équipée d'une monte raisonnable en 215/45 R17 qui aurait mérité d'être un peu plus audacieuse. Je noterai encore quelques petits détails sympathiques comme le feu brouillard arrière en forme de triangle qui s'inspire de la Formule 1 et les logos situés sur les flancs de la voiture dont le dessin intègre deux pistons opposés.

L'intérieur

Si la Toyota GT86 s'affiche comme une voiture jeune et dans l'air du temps, j'ai trouvé l'intérieur un peu trop standard. A l'exception de quelques touches de couleur rouge, l'ensemble est plutôt banal et austère, donnant l'impression d'être dans une japonaise du début des années 2000. Nous sommes habitués par la plupart des constructeurs nippons à des intérieurs simples, composés de différents plastiques et cette GT86 nous le prouve une nouvelle fois avec cependant une qualité relativement bonne. Pour une voiture de cet acabit, j'aurai espéré plus d'extravagance. Hormis cela, je suis très bien installé au poste de pilotage, les sièges apportent un excellent maintien, le volant tombe parfaitement dans mes mains, tout semble réuni pour m'apporter beaucoup de plaisir au volant. Même constat pour le passager. Par contre pour les places arrière, à l'exception d'y installer des enfants – j'ai bien dis des enfants, pas des adolescents – il faudra être drôlement souple et petit pour en profiter. A deux, pas de souci, la GT86 est parfaitement viable avec tout le confort nécessaire et un coffre généreux de 243 litres. Par contre, autant à trois vous pouvez éventuellement envisager de rejoindre le resto du village suivant, qu'à quatre il est préférable de ne pas y penser ou alors vraiment pour dépanner.

Niveau équipement c'est très bien, les attributs de sécurité sont là (pas moins de 7 airbags), la sono est bonne et de série il y a même des options comme la climatisation automatique bizone, le régulateur de vitesse, les phares automatiques, le système d'ouverture et de démarrage sans clé (Smart Key) et les sièges chauffants que nous n'espérions pas avoir sans supplément de prix. A l'inverse, deux trois petites choses évidentes manquent ou alors nécessitent de le prendre en sus : nous aurions bien aimé retrouver une assistance au parking arrière de série, plutôt habituelle de nos jours. De plus pourquoi avoir installé de base un immense écran couleur et tactile faisant office d'ensemble multimédia alors que le système GPS est une option ? Car à part cette fonction, tout est

compris dans ce petit ordinateur appelé « Toyota Touch » comme par exemple la connexion Bluetooth pour le téléphone et les prises USB pour y brancher votre lecteur MP3. C'est presque mesquin de la part du constructeur car le simple fait d'y ajouter le logiciel de navigation n'aurait pas changé drastiquement le prix de la facture finale. Ou alors, aurait-il peut-être été intéressant de proposer une version « sans » dont le tarif de base serait revu à la baisse ?

Sous le capot

Le partenariat avec Subaru s'affiche clairement sous le capot avec la présence d'un quatre cylindres à plat, un boxer à la sonorité rauque bien connue des amateurs des modèles du constructeur aux six étoiles. La motorisation 2.0 développe 200 CV à 7'000 t/min pour un couple maximum de 205 Nm disponible à 6'400-6'600 t/min. Petit détail, le « 86 » du nom de la voiture, équivaut aussi à la mesure en millimètres de l'alésage des cylindres ainsi que de la course des pistons du moteur. Sur le papier les chiffres sont plutôt intéressants quand on sait que la Toyota pèse environ 1'300 kg en fonction de l'équipement. Mais on le verra plus en détail, il manque un petit plus pour rendre cette GT86 totalement irrésistible. Nous espérons d'ailleurs qu'une version compresseur ou turbo – je suis convaincu que Subaru déclinera la BRZ à la sauce STI – voit le jour prochainement et si ce n'est pas directement via Toyota, les préparateurs japonais s'en chargeront. Certes les montées en régime sont franches, le moteur semble plutôt rageur mais ça s'arrête là.

D'accord j'exagère un peu, mais de nos jours, habitués à des voitures toujours plus puissantes on aurait un peu tendance à penser que cette GT86 souffre d'un manque de chevaux et de couple. En fait pour une utilisation quotidienne, il y a bien assez de watts, le moteur est réactif. Dans la circulation et vos trajets de tous les jours, la GT86 répondra parfaitement à vos besoins, elle saura être très vive en ville par exemple. Par contre, si l'envie vous prend de titiller l'accélérateur pour adopter une conduite un peu plus sportive, c'est là que vous constaterez de manière flagrante qu'il vous en faudrait plus. Tout au long de mon essai j'ai remarqué qu'il y avait un moyen de palier plus ou moins à cela. Il suffit de débrancher toutes les assistances électroniques et opter pour un style plus sauvage, la conduite (très) brutale redonnera une âme à cette GT86. En fait le comportement routier et le côté joueur de la voiture combleront le manque de

puissance. Bien entendu il est raisonnablement impossible de se comporter de la sorte sur route ouverte, du moins de manière fréquente. Tant pis, il faut se faire une raison, cette Toyota GT86 est vraisemblablement un peu sous-motorisée.

Niveau consommation d'essence, alors que le constructeur annonce 7.8 l/100km en utilisation mixte, j'aurai mesuré une moyenne de 8.9 l/100km tout au long de mon essai. Vous imaginez bien que je n'ai pas ménagé ma monture, je trouve donc ce chiffre très honnête et correct pour un véhicule de 200 CV à vocation sportive. De plus, il s'est avéré que l'ordinateur de bord m'a annoncé la même consommation à 0.3 litre près. Ce dernier semblant plutôt bien calibré, je peux aussi vous dire qu'il m'a affiché un petit 6.3 l/100km sur un trajet exclusivement autoroutier alors qu'en conduite sportive pure et dure sur une petite route de montagne, il affichait 12 l./100km… on a rien sans rien, comme vous le savez !

Au volant

Peut-être un peu limite au niveau de la puissance, quel plaisir aurons-nous en prenant les commandes de cette GT86 tant prometteuse ? Tout d'abord, chose que vous savez probablement mais que je n'ai pas encore mentionnée, la GT86 est une propulsion à moteur avant. En voilà une excellente nouvelle, enfin un modèle à orientation sportive, à la portée de toutes les bourses ou presque, qui mise sur les roues arrière motrices. De nos jours c'est plutôt rare, il n'y a que la Mazda MX-5 qui propose un tel agrément de conduite, enfin toujours en restant dans un budget raisonnable. D'ailleurs la Toyota pourrait bien faire de l'ombre au cabriolet Mazda quoi que pour bien connaître le modèle, je trouve personnellement qu'il procure un plaisir de conduite inégalable, peut-être du fait qu'il est possible de rouler cheveux au vent.

Revenons à la Toyota GT86 et surtout à son comportement routier sur les petites routes qui nous sont chères. Je dirais en préambule que sa vivacité lui confère de très bonnes aptitudes en milieu urbain et qu'elle est un peu bruyante sur autoroute mais rien de dramatique; la GT86 est parfaitement conçue pour être utilisée tous les jours.

Si j'étais impatient d'amener cette Toyota sur « mes » routes c'est que j'avais déjà eu un avant-goût de son potentiel lors d'un premier contact quelques semaines auparavant sur le tracé de l'Anneau du Rhin en Alsace où nous avons pu

repousser les limites de la GT86 dans un milieu dédié à cela, un circuit. Eh oui de nos jours plus moyen de faire des folies sur route ouverte, il est bien plus prudent d'aller exploiter nos jouets respectifs sur des terrains de jeu adéquats. J'ai tout d'abord commencé avec douceur, toutes les assistances à la conduite en place et j'ai découvert une voiture plaisante à conduire, rigolote, facile à prendre en main mais comme expliqué auparavant, un peu sous-motorisée – c'est la dernière fois que j'en parle – et pas si sensationnelle que ne le laisse suggérer sa ligne. Encore une fois, je suis convaincu que nous sommes mal habitués avec l'armada de chevaux qu'on peut retrouver sur la plus simple voiture de Monsieur ou Madame tout le monde. Au fur et à mesure des tours, j'ai déconnecté les différents garde-fous électroniques pour trouver une auto joueuse en mode VSC Sport, puis très très fun en débranchant la totale. Adeptes du drift, cette voiture est faite pour vous ! Un virage, un coup de volant et paf le train arrière se dérobe pour mon plus grand plaisir ! Après c'est surement aussi une question de technique, mais peut-être qu'avec un peu plus de chevaux et de couple (j'avais pourtant dis que j'en parlais plus) il serait plus facile de maintenir la glisse. Dans tous les cas, sans aller très vite et surtout sans prendre de risque, il est tout à fait possible de jouer avec cette GT86. Bravo Messieurs les ingénieurs, pour moi l'objectif est atteint, cette Toyota GT86 est vraiment une voiture ludique et très plaisante à conduire.

Petite intermède, lors de cette journée alsacienne, j'ai eu la chance de prendre les commandes pour quelques tours de la GT86 qui a participé à la course des 24 Heures du Nürburgring. Et ce n'est pas rien, puisqu'à cette occasion, la GT86 numéro 200 du Toyota Swiss Racing Team avait remporté la victoire dans la catégorie V3, venant à bout du tracé de la Nordschleife en terminant à la 78ème place du classement général de cette 40ème édition. Du coup, avec moi au volant et sur le circuit de l'Anneau du Rhin, c'était de la rigolade pour cette voiture ! Pas vraiment comparable à la GT86 de route, mais une expérience plutôt agréable avec des sensations uniques comme la brutalité de l'intérieur dépouillé, les odeurs d'essence et le comportement des pneus slicks. En quelques tours j'avais très chaud, un moyen de réaliser un peu mieux le monde qui sépare le conducteur lambda du pilote professionnel.

Parenthèse fermée, revenons en Suisse Romande et j'arpente dans tous les sens les routes que j'affectionne tout particulièrement. La voiture se comporte parfaitement bien, comme j'avais déjà pu le voir sur piste. Le châssis est ferme, la direction est très précise, c'est un régal. Agile et vive, la GT86 avale les virages à

bon rythme, elle vire à plat, quasi aucune prise de roulis, pas de sous-virage, vraiment c'est très plaisant à rouler.

Le seul bémol que j'émettrais et pas des moindre, c'est le choix des pneumatiques. La monte « entrée de gamme » qui équipait notre voiture d'essai rendait parfois la GT86 instable voire dangereuse lorsque la chaussée était mouillée. Je n'arrive pas comprendre comment est-il possible de mettre de tels pneus sur une sportive du tempérament de la Toyota GT86.

Verdict

Je pense avoir fait le tour de cette nouvelle Toyota GT86, je vous invite à lire ci-dessous l'avis de Madame car de nos jours, Messieurs, nous n'avons de loin plus le monopole de la conduite plaisir. Et c'est tant mieux !

Pour finir, je dirai que nous l'avons attendu longtemps cette petite Toyota mais ça en valait la peine. Enfin un petit coupé, propulsion, plaisant à rouler pour un budget relativement correct. OK, tout est relatif et avec un prix de départ à CHF 41'900.- elle n'est pas vraiment à la portée de tous, surtout si elle vient en supplément d'une voiture familiale plus pratique. Toutefois face à la concurrence germanique très présente sur le marché des coupés sportifs, elle a de la marge. En fait, sa réelle concurrente sera sa cousine, presque soeur jumelle, de chez Subaru que nous espérons pouvoir tester prochainement afin de vérifier s'il y a des différences et si l'une est vraiment meilleure que l'autre.

L'avis de Madame…

Par Célimène Lachenal

La Toyota GT86, ben j'en entends déjà me dire qu'elles ont un avis bien tranché sur le sujet. En effet elle a un look, une gueule, qui ne laissent personne indifférent. En tout cas c'est bien une japonaise, elle a les yeux bridés…

Je ne surprendrai pas la gente masculine si je vous dit que je vais plus m'attarder sur ses fesses que sur son visage… Les phares arrière en relief lui donnent un coté agressif, tout droit sortis d'un manga. La double sortie d'échappement est tellement grosse qu'on dirait qu'elle a été modifiée, mais ça fait partie de son charme un poil «Japan Tuning Show» sans être too much. Le spoiler mériterait, à lui tout seul, un sujet ! Je suis souvent d'avis qu'un spoiler peut accentuer le dessin d'une voiture et là encore il clos sa ligne, équilibre l'arrière, relève sa croupe. Mais, à regarder en détails, les petites arêtes sur les cotés ressemblent plus à des ergots de coq qu'à un effet de style. Elle aurait pu s'en passer.

Sa ligne latérale et consistante avec son gabarit compact. La peinture métallisée fait ressortir le travail des profils et des angles de carrosserie. Même le toit a retenu l'attention des sculpteurs. Enfin, la couleur me laisse vraiment dubitative. Livrée en orange métallisé… elle peut assez vite faire penser à une orange cramée. Mais ça lui donne un petit coté «Orange Mécanique».

L'intérieur est très soigné. La surpiqure rouge contraste avec la tonalité noire et anthracite de l'habitacle. Les matières et textures utilisées ont été choisies avec attention et sont en accord parfait. Même l'éclairage rouge est unifié. Je ressens vraiment le souci du détail. Une connotation mécanique est représentée par les boutons de climatisation/chauffage/température, en forme de boulons. Il y a aussi un jeu de symétrie très esthétique entre les différents compteurs du tableau de bord. C'est surprenant et presque ludique.

Coté pratique, tout y est, même cette petite sangle sur le haut du siège pour rapprocher la ceinture de sécurité du siège et donc éviter une luxation des lombaires et de l'épaule à chaque fois qu'on veux l'attraper. Les rangements ne sont pas nombreux mais sont tellement faciles d'accès, bien pensés et pratiques que cela les rend ingénieux. Même le bouton pour ouvrir la trappe à essence est pour une fois visible rapidement. Seul bémol, il n'y a pas de GPS ni de commandes au volant. Surprenant de nos jours car on à toutes pris l'habitude de conduire en jouant un peu à la Playsation.

A l'arrière, c'est confortable. Petit, mais confortable ! On ne bouge plus une fois assise, et les filles oubliez la pince à cheveux à défaut de devoir faire tout le trajet la tête penchée en avant faute de place en hauteur. Pour amener deux copines en boîte ou ses deux bouts de chou au tennis, l'espace est largement suffisant, sauf pour les raquettes… Et enfin, derrière le volant on a vraiment une sensation d'être en sécurité, calfeutrée dans son siège avec tout à portée de main. Cette sensation de se confondre avec la voiture augmente indéniablement le coté sportif de la belle.

A rouler c'est un délice! Elle nous offre plusieurs déclinaisons de conduite. Douce et maniable, sportive et joueuse ou agressive et virile, il y en a pour tous les goûts, vraiment ! Son moteur est souple, polyvalent et réactif. On ressent et entend assez vite le coté sportif, on n'est pas en Camargue mais les 200 chevaux sous le capot sont là quand il faut et il le font savoir. Les passages de vitesses ont tout d'une sportive, ils sont courts et précis. La boite 6 permet de limiter la résonance de l'échappement et écouter de la musique sur l'autoroute, mais on se surprend vite à avoir envie d'entendre le ronronnement du moteur.

La direction est franche et directe, très pratique en ville. L'auto enroule autour des obstacles, on a presque l'impression qu'elle « rentre son ventre » pour mieux les contourner. Elle doit cette agilité en grande partie à une suspension assez ferme. Même s'il y en a certaines qui rechigneront à faire plus de 1'000 km de trajet avec, ou qui devront mettre un bon soutien-gorge, on ne peut pas tout avoir. On parle d'une sportive quand même. Les routes sinueuses, elle en fait son terrain de jeu favori. Oui cette nipponne est joueuse, mais seulement si on lui expose les règles. On la brusque un peu et elle répond en bougeant du popotin sans surprise. Rigolo à souhait ! Sur la neige ça doit être une vraie partie de plaisir.

La GT86 est vraiment une voiture qui vous offre votre laisser-passer dans la cour des sportives. Il suffit d'une entrée d'autoroute un peu chevaleresque pour qu'on vous remarque. On est assez fière de sa monture, c'est indéniable. Elle saura séduire toutes celles qui souhaitent un nouvel accessoire pour se sentir encore plus sexy.

Prix et options – Toyota GT86

Prix de base : CHF 41'900.-

Peinture métallisée : CHF 730.-

Habitacle, sellerie cuir-alcantara, sièges chauffants, noir : CHF 2’400.-

Prix TOTAL : CHF 45’030.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Toyota AG pour l’invitation aux essais presse sur le circuit de l’Anneau du Rhin ainsi que pour le prêt de cette Toyota GT86.

Un grand merci également à Joel R. pour la participation à la séance photo avec sa magnifique Toyota Corolla AE86.

A lire aussi

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

Essai – Toyota Auris Kompressor: Engineered in Switzerland for Switzerland

Nouveauté – Toyota GT86

Genève 2012 – Toyota GT 86

Nouveauté – Toyota GT 86

Genève 2011 – Toyota FT-86

Nouveauté – Subaru BRZ, les tarifs

Genève 2012 – Subaru BRZ

Nouveauté – Subaru BRZ

Nouveauté – Subaru BRZ Concept STI

AG·440 308
W.A.Y.

AG·440 308
GTI
W.A.Y.

AG·440 308
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
220
240
260
km/h
0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
x1000r/min
0
km/h
AVG.
10.4
l/100km
1/1
2
R
H
C
W.A.Y.

ENGINE
START
STOP
R 1 3 5
2 4 6
W.A.Y.

1-DGS-582
W.A.Y.

AG-440112
W.A.Y.

FALKEN
ZURICH
200
TMG
W.A.Y.

W.A.Y.

AG 440308
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG·440 308
W.A.Y.

AG·440 308
W.A.Y.

GTI

AG·440 308

W.A.Y.

AG·440112
W.A.Y.

AG·440 308
TOYOTA