Essai – Toyota GR Supra Sport 2.0 : Quand la comparaison est un peu raison…

Deux places, de la sportivité, un moteur de deux litres, une ligne Coupé : le postulat n'est pas sans rappeler d'autres modèles qui partagent les mêmes traits. Après vous avoir proposé l'essai de l'aînée de la gamme, voici venu le temps de vous parler de la cadette, équipé d'un cœur à quatre pattes.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'998 cm^3
- 258 ch de 5'000 t/min
- 400 Nm à 1'550 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rapports
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 1'499 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'379 x 1'854 x 1'299
- Conso. mesurée : 9.67 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 168 g/km (D)
- dès CHF 59'900.-,mod. essayé: CHF 65'900.-

Texte : Matthieu Giraudier / Photos : Patrick Schneuwly

Quel émoi a pu susciter l'annonce de la nouvelle génération de Supra ! Et pour cause : alors que le constructeur Toyota s'est bien installé dans le segment du tout-hybride et s'être par la même affublé d'une réputation de marque un peu « papy », très « japoniais », les Nippons ont joués le contre-pied et surpris les amateurs comme les passionnées avec cette décision de remettre au goût du jour la deux-places sportive.

Si toutes les attentions se sont naturellement portées sur le noble six cylindres en ligne de 3 litres, issue de chez BMW, du modèle essayé l'année dernière, il n'en demeure pas moins que maintenant une déclinaison embarquant un plus traditionnel quatre en ligne de 2 litres existe aussi.

La rivalité dans le segment est effectivement rude et il faut un petit quelque chose en plus pour se démarquer de la concurrence et convaincre les futurs acheteurs en quête d'un peu de « fun ». Au milieu de toutes les propositions qui promettent à ne plus en pouvoir de l'esprit sportif, où se situe la Supra ? C'est la difficile question à laquelle je vais tenter de répondre.



A l'extérieur

Une fois de plus, le style japonais dénote et frappe fort. Si cette cinquième génération fait preuve d'un caractère bien propre, on retrouve fortement l'héritage de la mythique A80. Dans le gabarit tout d'abord, avec des proportions qui donne avantage au capot moteur, long et bombé, avec une partie arrière vraiment ramassée, qui se limite à l'essentiel.

Les projecteurs avant, qui allient dessin élancé mais tout en rondeurs, n'est pas sans rappeler le regard espiègle de sa glorieuse ancêtre. Même les phares arrière reprennent la forme oblongue d'antan, mais avec un design bien plus contemporain et racé.

Ce qui diffère franchement de la précédente génération, ce sont les parties basses de carrosserie, bien plus ciselées ici, comme si un préparateur tuning était déjà passé par là. Exit le modèle au caractère relativement neutre facile à personnaliser, la nouvelle mouture se pare de boucliers aux arêtes saillantes, des jupes plissées riches en formes et d'un pavillon à double bulle pour affiner le trait sportif de cette Supra.

Petit hic au tableau néanmoins : on retrouve ça et là des échancrures : à l'arrière des flancs, sur le capot ou dans le bouclier avant par exemple. Si l'intégration de ces éléments dans le dessin est bienvenue, le fait qu'ils soient totalement factices gâche franchement le plaisir. Rien de mortel, me diront certains, il reste que pareilles pièces de plastique incrustées à la carrosserie ont tendance à me rendre boudeur. Comme un enfant à qui on a promis une caisse pleine de « bombecs » et qui se retrouve avec un unique Carambar.

Il n'en reste pas moins que j'aime énormément la « bouille » de cette Supra. Totalement dans l'esprit japonais, un brin « méca » et futuriste, avec du caractère sans verser dans l'insolence. Une belle réussite selon moi.









A l'intérieur

Fidèle à la coutume, cet intérieur est totalement dans la veine BMW. Oups, Toyota pardon. Mes excuses pour le lapsus. Eh oui, l'empreinte du groupe allemande est forte, puisque la Supra est basée, faut-il encore le rappeler, sur la

dernière génération de la Z4, même pour l'intérieur. Le moniteur central posé sur la planche de bord en est la parfaite illustration. L'affichage numérique s'étend aussi au tableau de bord, avec ici un choix étrange : l'écran est complètement digital mais intègre un élément physique bien réel en plein milieu, ce qui tue toute idée d'avoir un moniteur versatile aux multiples possibilités d'affichage. Dommage.

En matière d'habitabilité, il ne fait pas bon d'être d'une corpulence légèrement au-dessus de la moyenne. L'habitacle offre tout juste ce qu'il faut d'espace, pas un millimètre cube de plus, la faute à une console centrale proéminente. Les espaces vitrées sont aussi dans le minimalisme. Appréhender l'environnement immédiat dans ce Coupé n'est pas chose aisée, il faut vraiment s'y faire et anticiper plus que de coutume chaque action, surtout si on se situe dans une circulation dense. C'est résolument étudié pour rouler le regard droit devant, avec les watts ouverts en grand. Autre défaut notable, l'accessibilité tant en entrée qu'en sortie. Préparer le casque de chantier, ça tape quasiment à tous les coups. Si une ligne de toit plongeante fait toujours son petit effet à l'œil, il y a aussi la contrepartie « Kiss Cool » : il faut jouer au contorsionniste pour aller et venir.

D'une manière absolue, il y a à bord tout ce qu'il faut pour se sentir bien : les assistances à la conduite sont complètes et performantes, le confort est bon, sans pour autant être qualifiable d'impressionnant. Les assisses sont larges et généreusement habillées d'Alcantara et de cuir. C'est bien fini, vraiment qualitatif dans les matériaux, bien qu'un peu austère dans l'ambiance.

La position de conduite est quant à elle excellente, avec la possibilité de trouver le réglage parfait, le gros point étant la position très basse par nature, idéale pour bien sentir le châssis.





Sous le capot

Nous vous avions tout dit ici du bloc BMW B58, fameux et fabuleux six en ligne de

la marque bavaroise, il est temps de s'étendre sur l'autre proposition possible, depuis peu en Europe : les quatre cylindres en ligne B48, turbo, de deux litres. D'abord disponible uniquement au Japon et sur certains marchés asiatiques, il est arrivé sur le Vieux-Continent début 2020. Il développe 258 chevaux, disponibles de 5'000 à 6'000 t/min, et met à disposition 400 Nm de couple sur une plage de 1'550 à 4'400 t/min. Des chiffres bien honorables qui autorisent des performances respectables : le 0 à 100 km/h est une affaire de 5,2 secondes et la vitesse maximale est limitée électroniquement à 250 km/h.

Côté consommation, sur 1'100 km parcourus, je constate un appétit moyen de 9,67 l/100km. Pour deux litres de cylindrée, c'est un léger gourmand. Pas non plus outrageux, compte tenu que je n'y suis pas non plus aller de main morte, loin d'une conduite « Prius-like ».

Au-delà des chiffres, l'important est dans le ressenti, et sur ce point, je ne déborde pas d'enthousiasme : oui, pour le commun des mortels, c'est sympa, c'est vif. Pour le connaisseur, le groupe motopropulseur manque de relief. Il n'y a pas de contraste franc entre le bas et le haut régime, créant un potentiel « kick » entre deux. Il n'y a pas non plus de nervosité débordante, tout du moins de prime abord. Car le bât blesse : l'électronique coupe les jambes de la belle. Sans aucun doute un vrai gage de sécurité, c'est aussi un coup fatal à tout fun. Pour trouver et découvrir la nature joueuse de la GR Supra Sport 2.0, il faut faire sauter les verrous imposés par l'ordinateur de bord. Et là un autre monde s'offre à vous…



Au volant

Je pourrais m'attarder sur les aptitudes de cette Supra en ville ou encore sur autoroute. Loin de moi la volonté de dire que la belle est totalement inapte sur ce terrain : au contraire, elle est agréable, avec un confort assez médian mais suffisant pour s'autoriser de longues virées. Mais on sent rapidement que ce n'est pas là l'aire de jeu de la Toyota. Son univers, c'est la route, les longues étendues

sinueuses de bitume, les cols, en bref, là on peut s'amuser avec la mécanique, dans les limites du raisonnable naturellement.

Le bloc moteur apparaît tout de suite comme suffisamment coupleux pour permettre des reprises vives, des attaques convaincantes en sorties de virages. Il ne dégage pas pourtant une énergie folle et sa sonorité reste vraiment timide. Il ne faut pas oublier que le concept reste japonais. Oui pour du fun, mais il faut que cela reste un brin contenu tout de même. Les kilomètres s'enchaînent et plus le temps avance, plus un goût de trop peu m'envahit. Je sens qu'il y en reste sous la pédale, je note parfois un petit débordement quand je suis trop hardi sur l'accélérateur, cet arrière qui chasse le temps d'un éclair, avant de se remettre en ligne. Le fautif ne peut être que l'électronique. Ni une ni deux, voilà que je désactive le contrôle de traction, je passe le Coupé en mode Sport et je décide à sonder les entrailles de la sportive nippone.

Et ainsi viennent la lumière et le vrai tempérament de la Supra : elle devient joueuse, chasse allègrement du train arrière, sans pour autant se montrer traîtresse. L'essieu avant est précis et s'agrippe fermement au bitume. Il communique franchement dans le volant et j'ai conscience en permanence où est la limite à ne pas franchir. La dynamique est plus nerveuse, plus incisive, mais manque en peu de rage. Avec une « gueule » pareille, qui ne cesse d'attirer les regards, j'aurai aimé plus vigueur, une auto plus rugueuse, avec des imperfections qui la rendraient attachante.

A force de grimper et dévaler des cols, les forces et les faiblesses se dessinent franchement. Dans la colonne des plus, je peux immédiatement citer l'attitude saine du châssis, qui prodigue une vraie confiance en la mécanique. La partie suspensive fait aussi un vrai bon travail, en encaissant efficacement les oscillations de masses et lisse sans trop filtrer les irrégularités de la route. On peut aussi citer la dotation globale à l'intérieur qui est complète et facile grandement la vie, une fois que l'on revient à une cadence plus normale.

Dans la section des moins, je coche la case des freins, dont l'attaque est encore un peu trop molle et le mordant à perfectionner. Il y a aussi la sonorité du deux litres, au chant rauque bien présent, mais bien trop camouflé quand on est dans l'habitacle. Enfin, dans la mention « Bien mais un peu décevant », j'ajoute irrémédiablement le groupe motopropulseur.








Verdict

Au moment de rendre la voiture, la question me taraude encore. Mais pourquoi ? Pourquoi pourrait-on craquer pour cette Supra, dans cette version 2.0 précisément ?

Naturellement, il y a le coup de cœur, pour la ligne, le dessin, pour l'héritage aussi. Mais pour celui qui hésite, pour l'indécis, pourquoi la GR Supra Sport 2.0 plutôt qu'une autre, et surtout plutôt que la version avec le six-cylindres en ligne ? La raison d'abord. Moins gourmande, moins onéreuse à entretenir et pour certaines régions, moins punitive à l'impôt ; elle est plus raisonnable, plus convenable quand on veut s'offrir un plaisir égoïste sans à avoir à gérer une mini-bombe.

A la dernière question, face à la concurrence, que vaut cette GR Supra Sport 2.0 ? A mes yeux, c'est une alternative un peu trop calme pour qui aime rouler un peu vite, pas assez pointue pour qui aime les châssis bien finis, vraiment joueuse, mais pas suffisamment pour qui aime la glisse.

Pour le gros du public, la grande sœur à six pattes reste la vraie attraction, tandis que certaines rivales auront de sérieux argument à faire valoir pour vous détourner de cette version, à commencer par avoir un léger supplément d'âme. Le « fun » tient à peu de chose, et là, ce petit rien manque.





Prix et options – Toyota GR Supra Sport 2.0

Prix de base : CHF 59’900.-

Peinture métallisée “Ice Gray Metallic” : CHF 1’100.-

Pack Sport-Plus : CHF 4’900.-
(Différentiel sport actif, Toyota Supra Connect, Système de navigation, Reconnaissance vocale)

Prix TOTAL : CHF 65’900.-





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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota GR Supra Sport 2.0, ainsi qu’au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour leur soutien logistique.













A lire aussi

Essai – Toyota C-HR 2.0 Hybrid : Atypique Crossover Hybride (ACH!)

Essai – Toyota Corolla Touring Sports : Un système vous manque, et tout est dépeuplé

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

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 Hilux

Nouveauté – Toyota Yaris Cross

Nouveauté – Toyota GR Supra 2.0

Nouveauté – Toyota GR Yaris

Nouveauté – Toyota RAV4 Plug-In Hybrid

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










