

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

Proposé depuis quelques années, le programme Drive Academy de Toyota permet d'essayer lors d'une session d'été ou d'hiver différentes voitures et, en particulier, leurs différents systèmes d'assistance, le tout en toute sécurité. Wheels And You a participé à la session hivernale et vous livre ses impressions.



Texte et photos : Tony da Silva

Tous les automobilistes, un jour ou l'autre, se sont retrouvés dans une situation délicate au volant de leur véhicule. Chaussées glissantes, enneigées voire verglacées peuvent mettre à mal le plus aguerri des conducteurs et sa monture malgré toutes les assistances dont sont munies les automobiles d'aujourd'hui.

Dans le but de mieux appréhender ces conditions, Toyota propose à ses clients un stage de conduite durant l'hiver. Je me suis donc rendu à Gstaad à la fin février pour participer à une session et je dois bien l'avouer, je ne pensais pas y apprendre grand-chose. En effet, avec plus de 20 ans d'expérience dans la conduite automobile, des dizaines de voitures essayées et des centaines de milliers de kilomètres parcourus sur trois continents, je pensais avoir tout vu et supposais tout connaître sur les véhicules de série... bien entendu, j'étais un peu présomptueux et il y a toujours à apprendre !

Drive Academy

Le programme est constitué de deux phases dont la première, purement théorique, est un condensé des différentes formules de physique qui s'appliquent à la conduite automobile. En deux heures et à l'aide d'une présentation claire, animée par des professionnels de la conduite, on revoit les principes de base et on interagit avec les moniteurs sur des cas hypothétiques ou concrets... à la fin, rares sont ceux qui n'ont pas dit une bêtise ou ne se sont pas trompés.

Dans la seconde phase, on aborde la partie pratique et, bien entendu, la plus ludique. Pour commencer, le stage hivernal s'articule autour de deux axes : la conduite en milieu tout terrain avec des 4x4 (avec les derniers RAV4) et un petit circuit éphémère sur une piste annexe de l'aéroport de Saanen, totalement recouverte de neige et préparée par une dameuse. Pour ce dernier test, plusieurs véhicules sont à disposition, de la sportive Toyota GT86 à l'énorme tout-terrain Toyota Land Cruiser, en passant par les limousines Lexus GS 450h et IS-F, pour ne citer que les principaux.

Pour commencer, mon groupe prend la direction d'une carrière avec quelques RAV4 et on constate que le site est totalement recouvert de neige. Nous ne sommes pas les premiers et je vois aussitôt de larges sillons creusés dans la neige entre ce que je devine être des collines artificielles de cailloux. Mieux, j'aperçois des traces sur les différents flancs de ces monticules et je suis un peu perplexe car la déclivité me semble forte. J'avoue avoir pensé une fraction de seconde à la décharge que j'ai signé quelques heures plus tôt et qui m'engage à payer les éventuels dégâts que je pourrais infliger aux véhicules que je vais conduire aujourd'hui. Mais Mike, notre instructeur parlant un français teinté de suisse allemand, nous guide au travers de la radio et me demande de prendre la tête des essais.

Pour commencer, rien de bien méchant et sur ses ordres, je m'engage sur un parcours horizontal mais avec une déclivité latérale qui est déjà impressionnante. Le RAV4 ne bronche pas et grâce aux instructions du moniteur, je passe ce premier test sans problème tout comme mes collègues. Les choses ne tardent pas à se compliquer quand le moniteur nous ordonne de grimper sur une colline et là, il faut faire preuve d'un certain sang froid car la première tentative est rarement

la bonne ! Pour éviter une perte de maîtrise du véhicule, un certain nombre d'actions doivent être entreprises avec les différentes assistances du véhicule (blocage du différentiel et désactivation du contrôle de stabilité du véhicule). Idem à la descente, la déclivité est tellement importante qu'il faut mettre sa tête en dehors du véhicule pour bien engager le RAV4 dans l'axe du sentier et là encore, les différents systèmes d'assistance comme le DAC (assistance à la motricité en descente) me permettent de sortir sans encombre de ce parcours stressant.

Sur le chemin du retour à la piste d'essai principale, je réalise à quel point ce type de 4x4 offre des assistances pour aborder les profils routiers les plus extrêmes mais cela ne va pas de soi. Après un bref échange avec les différents moniteurs, ils confirment ce que je pense : probablement moins de 5% des conducteurs propriétaires de 4x4 savent utiliser ces fonctions d'aide.

Piste d'essai et Toyota GT86

Dans l'après-midi et après avoir déjeuné dans une tente emménagée sur la piste pour l'occasion, on se lance sur la piste annexe de l'aéroport au travers de plusieurs exercices en fonction desquels mon groupe est divisé en plusieurs parties : freinage d'urgence en courbe, évitement d'obstacle et passage de cônes à la vitesse maximale.

Le cours est réellement intéressant et attractif car il permet, en l'espace de 30 minutes, de tester le même parcours avec des véhicules très différents et chacun d'entre nous a le temps de s'acclimater à sa voiture et à ses réactions sur la neige. Et au fur à mesure, la neige est chassée pour laisser place à de la glace vive alors que toutes les voitures sont équipées de pneus neige Dunlop standards (pas de pneus cloutés).

Là encore, les exercices ont permis de mettre en pratique toute la théorie distillée par les moniteurs et surtout, une fois les différentes assistances débranchées, de se lancer à l'assaut de la piste dans des conditions de sécurité maximales.

Bien entendu, je ne peux pas faire un compte rendu pour chaque véhicule essayé mais j'aimerais revenir sur une voiture que nous avons essayé il y a quelques mois : la Toyota GT86. Personnellement, c'était la première fois que je prenais

place dans ce petit coupé et autant le dire tout de suite, j'ai adoré l'expérience car jusque là, le principal reproche qui était fait à cette propulsion était un manque de chevaux manifeste (200 CV). Sur la neige, rien de tel. Le poids contenu de 1'310 kg, la boîte précise, un empattement court de 2.57 m et une excellente position de conduite permettent de réellement s'amuser et d'apprécier pleinement cet excellent châssis.

Grâce à une direction très précise et à un moteur réactif à la moindre sollicitation du pied droit, j'éprouve une réelle facilité et un énorme plaisir à mettre en travers la voiture pour le passage d'un cône à l'autre. Les réactions sont saines et avec un poids raisonnable, la voiture se laisse manier avec une aisance impressionnante sans être victime d'une grande inertie. Bien entendu, à force de chercher la limite et de tenter le passage en courbe le plus rapide possible, j'ai commis quelques têtes à queue mais comme je l'ai souligné, la sécurité est ici maximale et la perte de contrôle devient même un jeu pour tester les limites de la voiture. Ajoutez à cela des vitesses rarement supérieures à 80 km/h avec de grands dégagements et l'ensemble des participants se sent en confiance.

En résumé, cette GT86 est une réelle découverte dans cet environnement alors même qu'elle est une propulsion de mauvaise réputation sur ce type de revêtement. Certes, sur une piste sèche, je peux imaginer que la cavalerie vienne à manquer, mais dans un cadre neigeux, les chevaux sont suffisants pour avoir des sensations enivrantes et des moments exaltants.

Conclusion

Pour le plus grand plaisir des amateurs de sport de glisse, la Suisse est un pays qui bénéficie de bonnes conditions d'enneigement durant l'hiver. Malheureusement, pour les automobilistes, l'arrivée de la neige sur les routes est au mieux synonyme d'embouteillage et au pire d'accidents.

Dans le but de mieux maîtriser ces conditions, je ne peux que vivement recommander ce type de cours qui permet d'aborder en toute sécurité des conditions de conduite extrêmes. Du 4x4 au coupé sportif, en passant par la limousine, ces cours offrent un réel atout dans la maîtrise de son véhicule face aux différentes conditions météorologiques. La théorie comme la pratique vous permettront d'acquérir les bons réflexes et ce, pour toutes les conditions

routières, de la route sèche à une chaussée mouillée ou enneigée. Vous l'aurez compris, c'est un investissement qui vaut la peine d'être réalisé et en plus, Gstaad offre un cadre véritablement splendide pour ce type d'événement.

La prochaine session de la Toyota Drive Academy aura lieu en juin sur le l'Anneau du Rhin pour un coût de CHF 290.- en attendant l'hiver prochain. Ce prix inclut une demi-journée de conduite, le café de bienvenue et le repas de midi.

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

Nos remerciements à Toyota AG pour l'invitation à cette session hivernale de la Drive Academy.

A lire aussi

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

Présentation - Toyota RAV4

Présentation - Toyota Auris

Nouveauté - Toyota GT86

Genève 2012 - Toyota GT 86

Nouveauté - Toyota GT 86

Genève 2011 - Toyota FT-86

















W.A.Y.



W.A.Y.



