

Essai - Toyota GR Supra MT : Marché de niche

Supra, un nom de voiture qui fait briller les yeux des passionnés de voitures japonaises. Même si la dernière mouture est animée par un cœur allemand, l'esprit reste relativement bien conservé grâce à une robe en adéquation avec ses origines. Aujourd'hui, la gamme s'agrémente d'une déclinaison en boîte manuelle, il n'en fallait pas plus pour exciter mes sens. Voyons s'il y a encore une place pour le véritable plaisir au volant avec cette Toyota GR Supra MT dans notre ère de conduite presque autonome.



- 6 cylindres, biturbo, essence, 2'998 cm³
- 340 ch à 6'500 t/min
- 500 Nm de 1'600 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 1'618 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'379 x 1'854 x 1'299
- Conso. mesurée : 9.35 l/100km
- Emissions de CO₂ : 198 g/km (F)
- dès CHF 64'900.-, mod. essayé: CHF 71'000.-

Cette cinquième génération de Supra a été présentée début 2019 avec un 6 cylindres d'origine bavaroise, puis dans la foulée avec un 4 cylindres de la même banque d'organes. A chaque fois, la mécanique est couplée à une transmission automatique à 8 rapports à laquelle on ne peut faire aucun reproche dans l'absolu. Mais ça manque un peu de caractère, on est loin de l'ambiance « Fast & Furious » de ses ancêtres. Autant l'avouer immédiatement, même avec la boîte manuelle 6 rapports, l'ambiance reste un peu trop « GT » à mon goût. J'aurais aimé plus de bestialité.

Toutefois, je salue Toyota de proposer un tel produit qui va à contre-courant de la tendance actuelle focalisée sur l'électricité et la foison d'assistances à la conduite. Sans oublier que le constructeur lui-même est l'un des pionniers de ces changements. Bon, ce n'est pas sûr que le calcul soit juste lorsqu'on analyse les chiffres de vente : moins de 20 unités en 2022 dans notre pays toutes versions confondues. C'est dommage, car malgré ce côté un peu trop gentillet, cette GR Supra MT (Manual Transmission) offre des prestations plutôt sympathiques.



A l'extérieur

Comme je le mentionnais en introduction, le dessin de cette nouvelle Supra est parfaitement dans l'esprit des sportives japonaises. Tout comme mes collègues qui ont réalisé les essais précédents, GR Supra 3.0 et GR Supra 2.0 Sport, je trouve que son design est une réussite.

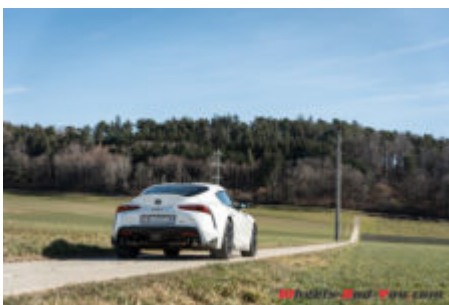
Un long capot avec un cockpit très en arrière, voilà les bases d'un coupé 2 places avec moteur avant et propulsion sur les roues arrière exclusivement. Le nez, un peu trop proéminent pour moi - il s'inspire de celui d'une Formule 1 - est peut-être le seul détail qui me convainc moins. Pour le reste, entre les optiques avant au regard acéré, les galbes prononcés des ailes arrière, le toit à double bossage et une poupe aux formes affirmées, avec un feu brouillard piqué sur une F1, je

trouve que c'est vraiment très bien fait.

Après, on peut ne pas aimer ce style japonais, quoique les réticences viennent souvent du badge qui pour certains n'est pas à la hauteur des marques germaniques. Pour ma part, ce sont des considérations qui me dépassent totalement. Comme de coutume, je privilégie l'effet que l'auto me procure et non pas le logo sur le capot. Enfin, je m'égare et c'est de toute manière un combat perdu d'avance, surtout dans notre pays où la voiture allemande est toujours considérée comme un symbole de réussite, pour ne pas dire de pouvoir.

Pour revenir à notre japonaise, je dois avouer que si, sur le papier, je regrettais la teinte blanche de notre voiture d'essai, son rendu en vrai est tout autre. Cette couleur « White Metallic » lui sied à merveille, surtout en combinaison avec les jantes noires et les pinces de freins rouges. Un combo qui est de surcroît totalement en adéquation avec le badge GR, soit Gazoo Racing si vous ne le saviez pas.

Un détail par contre me déplaît vraiment, c'est toutes ces ouïes d'aération factices ! Franchement, pourquoi ne pas avoir travaillé cela correctement et fait des véritables ouvertures ? Si ça ne péjore pas le style général de l'auto, ça lui confère un côté cheap lorsqu'on s'y attarde.





A l'intérieur

Il est de temps de se glisser à bord de cette japonaise. Le terme « glisser » est plutôt bien approprié tant l'habitacle est bas et son accès relativement étriqué. Enfin ce n'est pas catastrophique mais on a un peu perdu l'habitude car même les potentielles concurrentes, Alpine A110 ou Porsche Cayman, offrent plus de facilité.

Une fois installé au volant, on se rend bien compte de l'effet cockpit qui pourrait perturber une personne claustrophobe. Pour ma part, j'adore cette ambiance ultra-confinée. Si on retrouve quelques éléments typiques BMW, il y a aussi quelques touches bien japonaises. A commencer par l'ensemble compteurs mais aussi certains affichages et quelques plastiques qui ne sont pas toujours du plus bel effet. Je chipote, car en regard du prix, il n'y a vraiment rien à dire. Sans compter que l'équipement est plutôt complet même si on pourrait regretter l'absence d'un régulateur de vitesse adaptatif. Là encore, c'est un détail à mes yeux car avec cette configuration en boîte manuelle, le but est de conduire et non pas de laisser les assistances tout gérer.

En tout cas, le confort est de mise avec des assises bien typées GT. Pour le coup, j'aurais apprécié des baquets un peu plus extrêmes, surtout avec plus de maintien latéral. J'aime également la possibilité d'accéder au coffre depuis l'intérieur de l'auto. Ça permet de déposer aisément sa veste ou une valise, voire un sac à mains pour la clientèle féminine. Ça compense le fait qu'il n'y a pas de place derrière les sièges.



Sous le capot

Uniquement proposée avec le 6 cylindres en ligne, la boîte manuelle à 6 rapports offre une identité particulière à notre japonaise. A noter qu'elle n'est pas disponible sur sa cousine germanique, la BMW Z4. Sous le capot, la mécanique bavaroise est logiquement identique à celle de la GR Supra automatique et offre une puissance de 340 ch pour un couple de 500 Nm.

Des chiffres relativement alléchants, notamment en regard du tarif, mais à mon goût, l'ensemble manque cruellement de piment pour offrir un combo suffisamment dynamique avec cette transmission mécanique. Sans compter qu'avec son petit levier, la boîte propose un maniement hyper agréable, avec des débattements courts et un verrouillage ferme.

J'aurais également souhaité que ce 6 cylindres chante un peu plus fort ou simplement de manière plus affirmée. Il y a bien quelques artifices pour le rendre présent dans l'habitacle mais c'est plutôt feutré et artificiel. Parfait pour une GT mais un peu moins à mes yeux, enfin mes oreilles. Il y a bien un mode Sport mais je n'ai pas trouvé qu'il apportait beaucoup de changements à part une réactivité supérieure au niveau de l'accélérateur et une direction un peu plus dure.

Au niveau de la consommation, la fiche technique annonce une valeur de 8.8 l/100km en cycle mixte selon la norme WLTP. Pour ma part, sur la totalité de mon essai, j'ai mesuré une moyenne de 9.35 l/100km, ce que je trouve plutôt

raisonnable. Certes, la période hivernale et la monte pneumatique en relation ne m'ont pas incité à cravacher l'auto mais on a quand même titillé la cavalerie sur les belles routes de notre région.



Au volant

Comme je le disais avant, je suis bien installé aux commandes de cette Toyota GR Supra et j'apprécie l'ambiance à bord. Dès les premiers kilomètres, je constate le bon agrément que notre japonaise propose mais c'est encore une fois le mot « GT » qui me vient en tête. Je réalise également que je n'ai pas de petit démon qui me pousse à rouler trop vite. Finalement, à part la position de conduite plutôt basse et l'habitacle qui vous enveloppe sérieusement, le reste de l'expérience est plutôt basique.

Ainsi, que ça soit en ville ou sur autoroute, cette GR Supra fait parfaitement le job, comme elle le ferait d'ailleurs avec une boîte automatique. Une fois qu'on s'est habitué au long capot et à la vision périphérique en deçà d'une voiture normale, elle peut incontestablement être utilisée au quotidien. Toutefois, grâce à la boîte manuelle, il y a un petit plus pour procurer une pointe de plaisir dans n'importe quel déplacement.

Direction quelques petites routes bien connues pour exploiter plus concrètement cette GR Supra MT. Pas de doute à avoir, les 340 chevaux sont bien présents et répondent au quart de tour. Couplé au maniement du petit levier, ça procure un

certain plaisir, sans toutefois me subjuguier. Tout est bien trop lisse, sans pour autant dire que ce soit parfait. Il manque juste un peu de saveur ainsi qu'un châssis plus affuté pour en faire un joujou extra.

Évidemment, mon niveau d'exigence est élevé car lorsqu'une auto se profile sur le segment de niche des sportives à boîte manuelle, je ne peux qu'espérer des sensations en retour. En même temps, difficile de faire des comparaisons car l'offre est quasi nulle dans ce domaine. Le Cayman est proposé ainsi mais en 4 cylindres et avec une ribambelle d'options à prévoir, faisant assurément grimper l'addition en comparaison du budget pour notre GR Supra.

Je relève quand même un excellent amortissement, suffisamment ferme mais qui conserve le confort qu'on peut espérer dans une auto qui peut avaler les kilomètres.



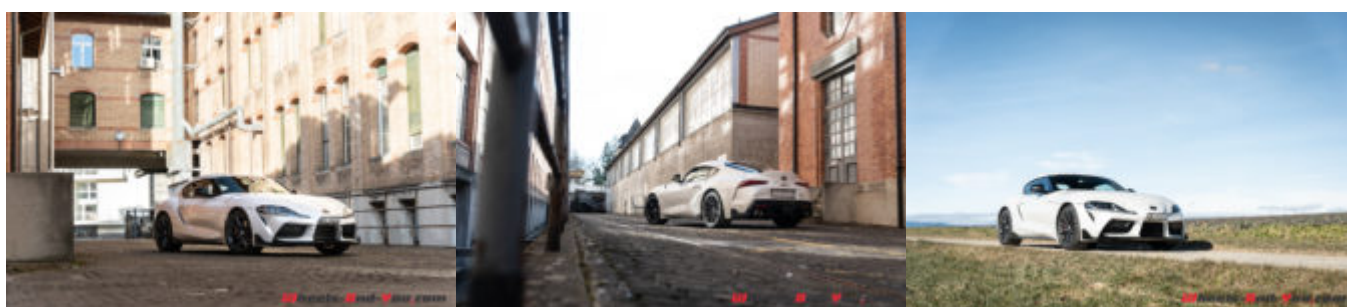
Verdict

Je termine cet essai avec une pointe d'amertume car j'aurais vraiment aimé que

cette GR Supra MT propose plus de bestialité, à l'instar de la GR Yaris. Toutefois, en tenant compte de tout ce qu'elle offre et de l'agrément de sa mécanique, il faut admettre que pour le tarif, c'est une voiture très intéressante.

Le prix de base de notre déclinaison « Premium », à l'équipement ultra complet, est de CHF 69'900.- auquel il faut uniquement rajouter la peinture métallisée (CHF 1'100.-) pour obtenir la configuration de notre voiture d'essai. A noter que l'entrée de gamme débute à CHF 64'900.- pour la version « Race » qui dispose d'un peu moins d'option. Il n'y a clairement pas de concurrence pour ce prix, mais malheureusement il ne semble pas avoir non plus beaucoup de clients attirés par ce genre d'auto.

C'est dommage mais ça confirme la tendance actuelle où automobile ne rime plus vraiment avec passion. Alors merci Toyota de nous offrir encore quelques soubresauts d'émotions avant que le marché automobile ne soit définitivement envahi d'électrons et de systèmes à pilotage automatique.



Prix et options - Toyota GR Supra MT "Premium"

Prix de base : CHF 69'900.-

Peinture "White Metallic" : CHF 1'100.-

Prix TOTAL : CHF 71'000.-



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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota GR Supra MT, ainsi qu'au garage Emil Frey Nyon pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Toyota Mirai : La pionnière !

Essai - Toyota GR Yaris : Touché par la grâce

Essai - Toyota GR Supra Sport 2.0 : Quand la comparaison est un peu raison...

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

Présentation - Toyota bZ4X

Présentation - Toyota GR 86

Nouveauté - Toyota Highlander Hybrid

Nouveauté - Toyota Mirai

Nouveauté - Toyota Camry

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



