

Essai - Toyota GR86 : Rare militante du plaisir de conduite

Environ 10 ans après la GT86, Toyota a dévoilé sa remplaçante en 2021 et voilà enfin le moment pour Wheels And You de découvrir cette GR86. Légère adaptation du nom pour le faire coller aux récents modèles sportifs de la marque, les GR Yaris et GR Supra, mais surtout la promesse d'un tempérament plus affirmé, ce que nous allons vérifier.



- 4 cylindres, essence, 2'387 cm³
- 235 ch à 7'000 t/min
- 250 Nm à 3'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 226 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.3 sec.
- Poids : 1'295 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'265 x 1'775 x 1'310
- Conso. mesurée : 9.53 l/100km
- Emissions de CO₂ : 200 g/km (F)
- dès CHF 38'900.-, mod. essayé: CHF 41'400.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton

Si la GT86 offrait un certain plaisir de conduite, déjà rare il y a une dizaine d'années, je trouvais qu'elle manquait cruellement de caractère et les 200 ch du 4 cylindres Boxer n'étaient pas suffisants pour la positionner comme un joujou extra. Avec la nouvelle GR86, le constructeur japonais nous promet d'avoir fait significativement évoluer la voiture. Enfin, ce sont plutôt les ingénieurs Subaru qui ont œuvré pour le coup, car cette Toyota n'est finalement qu'une copie quasi identique de la Subaru BRZ.

Cette dernière n'étant plus proposée en Europe, ça laisse le champ libre à la GR86. Sans compter que sur ce segment (propulsion + boîte manuelle + tarif abordable), il n'y a plus vraiment de concurrence. Pour ma part, je lui oppose uniquement la Mazda MX-5, mais qui a l'avantage d'être découvrable.



A l'extérieur

Informé au préalable de ta teinte « Crystal Black », je regrettais déjà ce choix tant je ne suis pas un adepte des voitures noires. Cependant, je dois reconnaître que cette robe sied parfaitement à la GR86 en affirmant un look déjà bien sportif, avec des lignes très dynamiques.

Garde au sol réduite, bouclier avant nettement plus agressif sur que la GT86 et phares au regard plus acéré, sa face avant dégage un style plutôt séduisant. Sur la route, sa prestance est indéniable, notamment du fait des jantes 18 pouces noires en série sur la version Sport+ dont nous avons hérité pour notre essai.

L'arrière est moins marquant mais la double sortie d'échappement aux diamètres généreux confirme que cette GR86 n'est pas là pour se la jouer discret. Reste qu'en regard d'autres sportives japonaises comme la Honda Civic Type R ou la Toyota GR Yaris, le style de la GR86 reste relativement sobre.



A l'intérieur

Au moment de m'installer à bord, je retrouve l'ambiance typique des voitures japonaises, sans trop de chichis, avec un niveau de finition acceptable. Sans compter que là, c'est l'intérieur Subaru pour presque tout l'habitable et c'est encore plus marquant que dans une Toyota. Certes, ma dernière expérience de la marque étant la GR Supra, il est difficile de comparer vu que cette dernière était dopée à l'ADN BMW. Mais pour un prix de départ autour des CHF 40'000.-, on peut difficilement se plaindre, surtout avec un équipement relativement complet et cela quel que soit la version choisie, GR86 Sport ou GR86 Sport+. Petite parenthèse, seuls quelques détails changent entre les deux mais la seconde me semble la plus intéressante malgré les CHF 2'500.- de plus.

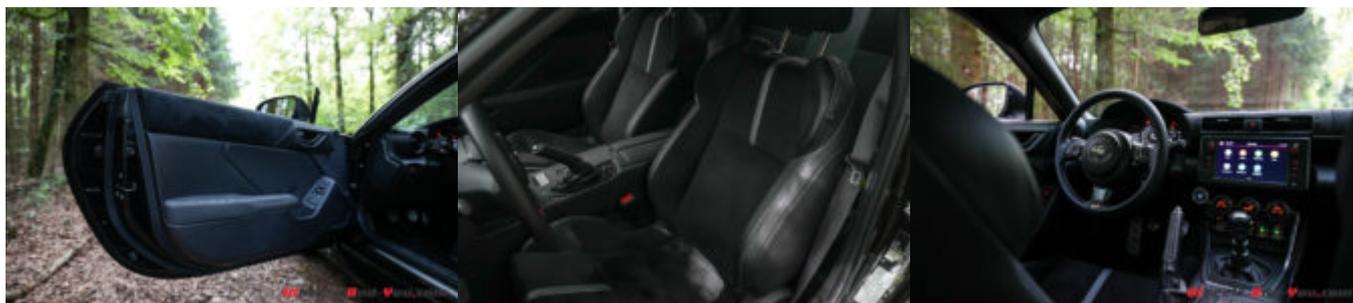
L'atmosphère de l'habitacle donne l'impression d'être dans une voiture qui accuse facilement dix ans alors que la GR86 n'est disponible que depuis l'année dernière.

Le meilleur exemple, c'est le système d'infodivertissement qui propose une présentation totalement dépassée et dont les fonctions sont vraiment basiques. D'ailleurs, il n'intègre pas de GPS et il faut impérativement connecter son smartphone. Heureusement, il y a l'Apple CarPlay et Android Auto mais qui nécessitent un raccordement par câble. Un peu dommage je trouve, d'autant que les rangements sont plutôt rares. Il faut donc jouer d'astuces pour caler ses effets personnels, même si vous ne prévoyez pas un rythme de conduite soutenu.

Autre bémol - et c'est encore une grande spécialité des constructeurs généralistes japonais - la voiture dispose d'une caméra de recul mais pas des capteurs ou d'assistance sonore. Rassurez-vous, cet équipement se trouve toutefois dans le catalogue des options, une des seules à cocher d'ailleurs, avec la peinture métallisée si le noir ne vous convient pas.

A l'inverse, j'aime bien la position de conduite très basse et les commandes qui tombent parfaitement sous la main. Attention, je parle exclusivement de la conduite car en termes d'ergonomie générale, je trouve là encore que la voiture est en retrait par rapport au marché actuel.

Sur le papier, cette GR86 est présentée comme une 4 places mais il faudra plutôt se limiter à un seul passager sur le siège à côté du conducteur. A l'arrière, on peut envisager des enfants mais pas sûr qu'il soit si évident d'y placer un siège pour bébé. En voyageant à deux, comme le dossier des assises arrière est rabattable, ça permet d'offrir un peu plus d'espace au coffre dont le volume normal n'est que de 226 litres.



Sous le capot

C'est donc une mécanique Subaru, à savoir un 4 cylindres Boxer. Alors que la GT86 disposait d'un 2.0 l de 200 ch, nous avons ici un 2.4 l de 235 ch. Le couple passe de 205 à 250 Nm. Ce moteur est toujours atmosphérique, les deux constructeurs japonais n'ayant pas jugé nécessaire de lui greffer un turbo, ce qui

je trouve bien dommage. Pas besoin de vous rappeler le tempérament d'une Subaru Impreza STI. Rien que d'y penser, je me dis que ça aurait pu être vraiment sympa.

Toutefois, la motorisation de notre GR86 étant couplée à une boîte manuelle à 6 rapports, on peut imaginer un certain plaisir de conduite, j'y reviendrai dans un moment. A noter que la GR86 est aussi proposée avec une transmission automatique mais qui, à mes yeux, ne correspond pas du tout à l'esprit de la voiture.

Côté consommation, la fiche technique annonce une valeur en cycle mixte de 8.8 l/100km. On sait bien que le Boxer Subaru n'est pas réputé pour être sobre et les mesures faites au long de mon essai le confirment : sur un peu plus de 1'500 km, j'ai obtenu une moyenne de 9.53 l/100km, avec quand même quelques longs trajets autoroutiers pour contrebalancer la conduite sportive sur les petites routes. Je vous le concède, ce n'est pas catastrophique car on vise les sensations à son volant mais pour une petite auto, on pourrait quand même s'attendre à légèrement mieux.



Au volant

Comme je le disais au préalable, en se focalisant sur le plaisir de conduite, de préférence à rythme soutenu, je me sens bien au volant de cette GR86. Mais pour une utilisation quotidienne, l'agrément fait clairement défaut. Ce n'est pas que notre japonaise ne fasse pas l'affaire comme voiture de tous les jours car même avec une suspension ferme, le confort est suffisant. C'est véritablement l'ergonomie générale et le manque de rangements qui la placent plutôt comme un objet de plaisir. C'est dommage car il ne manque pas grand-chose pour qu'elle soit vraiment très désirable.

Malgré cela, la GR86 sait se faufiler en milieu urbain et peut parfaitement avaler les kilomètres d'autoroutes, même si c'est sur les tracés plus sinueux que son

potentiel se révèle. La voiture est vive et même si j'aimerais un peu plus de puissance, elle permet d'évoluer rapidement et procure un bon niveau de plaisir. Le moteur est certes un peu trop linéaire et manque de couple mais si on ne rechigne pas à l'exploiter haut dans les tours, il se montre relativement vigoureux. Le souci, c'est que ça implique une cadence élevée qui n'est pas vraiment en adéquation avec la circulation, voire simplement la législation.

Ce qui est le plus surprenant, c'est qu'on a vraiment l'impression de conduire une voiture d'une génération précédente. Toutes les commandes distillent ce même ressenti, c'est presque perturbant tant je n'ai plus l'habitude de cela. Je suis ici partagé entre un retour en arrière qui me plait généralement assez et ce manque d'agrément général. Mais au regard du marché automobile actuel, je trouve positif que Toyota mise avant tout sur le plaisir de conduite plutôt que proposer une voiture encore plus lisse. Il aurait juste fallu aller un peu plus loin afin que cette GR86 soit plus affûtée et que l'auto soit collée au sol. Ainsi, ce potentiel comportement routier sans faille aurait pu combler le relatif manque de caractère de sa mécanique.





Verdict

Vous l'aurez compris, je reste sur ma faim avec cette Toyota GR86, en particulier parce que je l'ai essayée juste après la nouvelle Honda Civic Type R. Ces deux autos ne sont clairement pas comparables et je ne parle même pas de tarif. Mais la Honda a réussi à conserver sa sportivité et son authenticité tout en proposant des prestations dignes d'une voiture moderne. On pourrait aussi parler de l'Alpine A110 mais finalement, ce n'est pas la même chose car la française est certes plus chère mais elle offre un agrément qui la rend utilisable au quotidien, même si elle n'est pas non plus sans faille sur ce point.

Au final, en restant aligné avec la Toyota GR86 et comme je l'indiquais en introduction, seule la Mazda MX-5 peut la concurrencer. De surcroît, elle permet de rouler cheveux au vent, au détriment toutefois de la place à disposition. Ça sera à vous de définir celle qui vous tente le plus mais à ce prix, il n'y a pas vraiment d'alternative. Enfin si, moi j'en vois une, légèrement plus banale en termes de ligne mais drastiquement plus bestiale à conduire : la GR Yaris ! Voilà, vous avez mon point de vue, je vous laisse vous débrouiller avec ça et merci à Toyota de nous proposer encore des vraies voitures avec sa gamme GR. D'ailleurs, on aimerait bien voir la GR Corolla débarquer sur nos routes. Mais je dis ça, je dis rien...





Prix et options - Toyota GR86 Sport+

Prix de base : CHF 41'400.-

Peinture "Crystal Black" : CHF 0.-

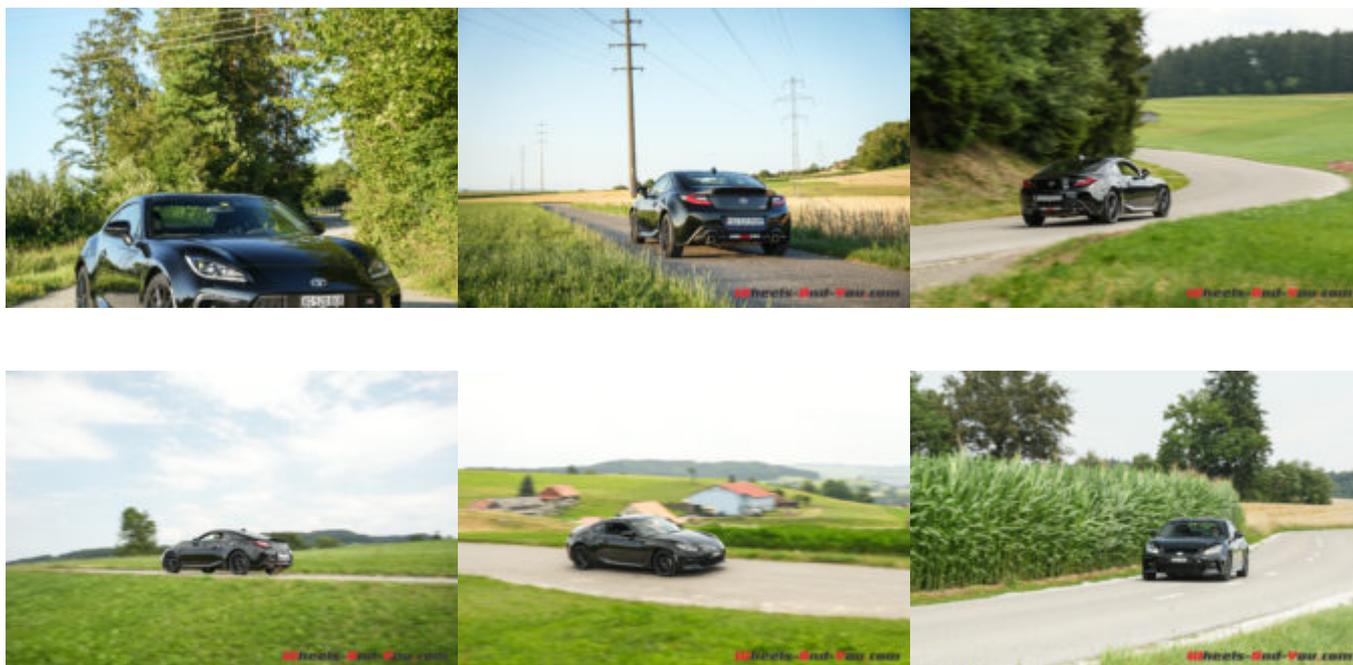
Prix TOTAL : CHF 41'400.-



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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota GR86 Sport+, ainsi qu'au garage Emil Frey Nyon pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Toyota bZ4X : Le précurseur de l'hybride passe au tout électrique

Essai - Toyota GR Supra MT : Marché de niche

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

Nouveauté - Toyota Prius Plug-in Hybrid

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

