

Essai Toyota GR86 sport : la drifteuse pur plaisir !

écrit par Luc Vandersleyen



TOYOTA avait créé avec le constructeur **SUBARU** un coupé sportif appelé **GT86** en 2012. En même temps, Subaru proposait à sa clientèle la **BRZ**, que nous avons d'ailleurs essayée ([article disponible ici](#)). Les 2 voitures étaient développées sur la **base technique de Subaru** avec, notamment le moteur Boxer de 2.0 litres. Le nom **GT86** rendait hommage à 2 sportives de la marque : la **Toyota Corolla AE86** et le coupé **2000 GT**, premier coupé sportif de la marque. Aujourd'hui, le « **GR** » fait référence à « **GAZOO Racing** ». Il est, ainsi, le 3^{ème} modèle de la gamme Toyota GR après la [Supra](#) et la [Yaris GR](#) essayés. Conçue à l'ère du numérique, cette petite sportive est une voiture « **analogique** » faite pour le pur plaisir de conduire et se veut donc **minimaliste**. Néanmoins, nous sommes ravis que Toyota se remette à fabriquer des voitures sportives taillées pour le plaisir de conduire après des années d'hybrides sans réel caractère. Qui plus est, Toyota se positionne quasiment comme l'unique constructeur proposant des compactes sportives et abordables avec la [Mazda MX5](#).









PRESENTATION DE CETTE TOYOTA GR86 SPORT M/T 6:

Cette **Toyota GR86** conserve la configuration classique du coupé GT86 : moteur avant/propulsion. Le moteur 4 cylindres à plats Boxer Subaru a été conservé, mais a été retravaillé pour passer de 2,0 à 2,4 litres et développer 234 ch(172 kW) à 7.000 tr/min et 250 Nm à 3.700 tr/min en faisant passer l'alésage de 86 à 94 mm tandis que la course de 86 mm reste **inchangée**. D'autre part, les bielles sont plus rigides et l'injection D-4S combine l'injection directe et indirecte. Cette dernière fonctionne à faible et moyenne charge tandis que l'injection directe se fait à forte charge. Bien sûr, l'ensemble du moteur a été retravaillé. **Ainsi le 0 à 100 km/h se fait en 6,3 secondes et la vitesse de pointe est de 226 km/h.** (216 km/h en boîte auto). Rappelons que la GT86 n'avait que 200 ch, mais que son couple n'était que de 205 Nm à 6.600 tr/min. Ces améliorations permettent d'avoir une accélération

douce, régulière et puissante, mais aussi d'assurer de meilleures performances en sortie de virage.







Bien sûr, les ingénieurs ont aussi travaillé sur le poids du moteur et de la carrosserie avec notamment des chemises de cylindre plus fines, l'utilisation d'un couvre-culasse en résine, mais aussi en optimisant de nombreuses pièces. **La chasse aux bruits et aux vibrations a aussi été faite avec notamment un nouveau support moteur en aluminium. Pour la carrosserie, l'aluminium a été utilisé pour le capot, les ailes avant et le toit.** Elle pèse, ainsi, 1.350 kg. La caisse a été rabaissée de 10 mm, l'empattement a été allongé de 5 mm et le centre de gravité a été abaissé. Ajoutons que le différentiel arrière est un Torsen à glissement limité et que la sécurité n'a pas été oubliée avec toutes les aides à la conduite que l'on trouve sur les voitures actuelles. Seul petit bémol le régulateur de vitesse adaptatif n'est pas compatible avec la boîte manuelle, ce qui finalement n'est pas plus mal. Bien sûr, le style est plus moderne et l'aérodynamisme a été amélioré.





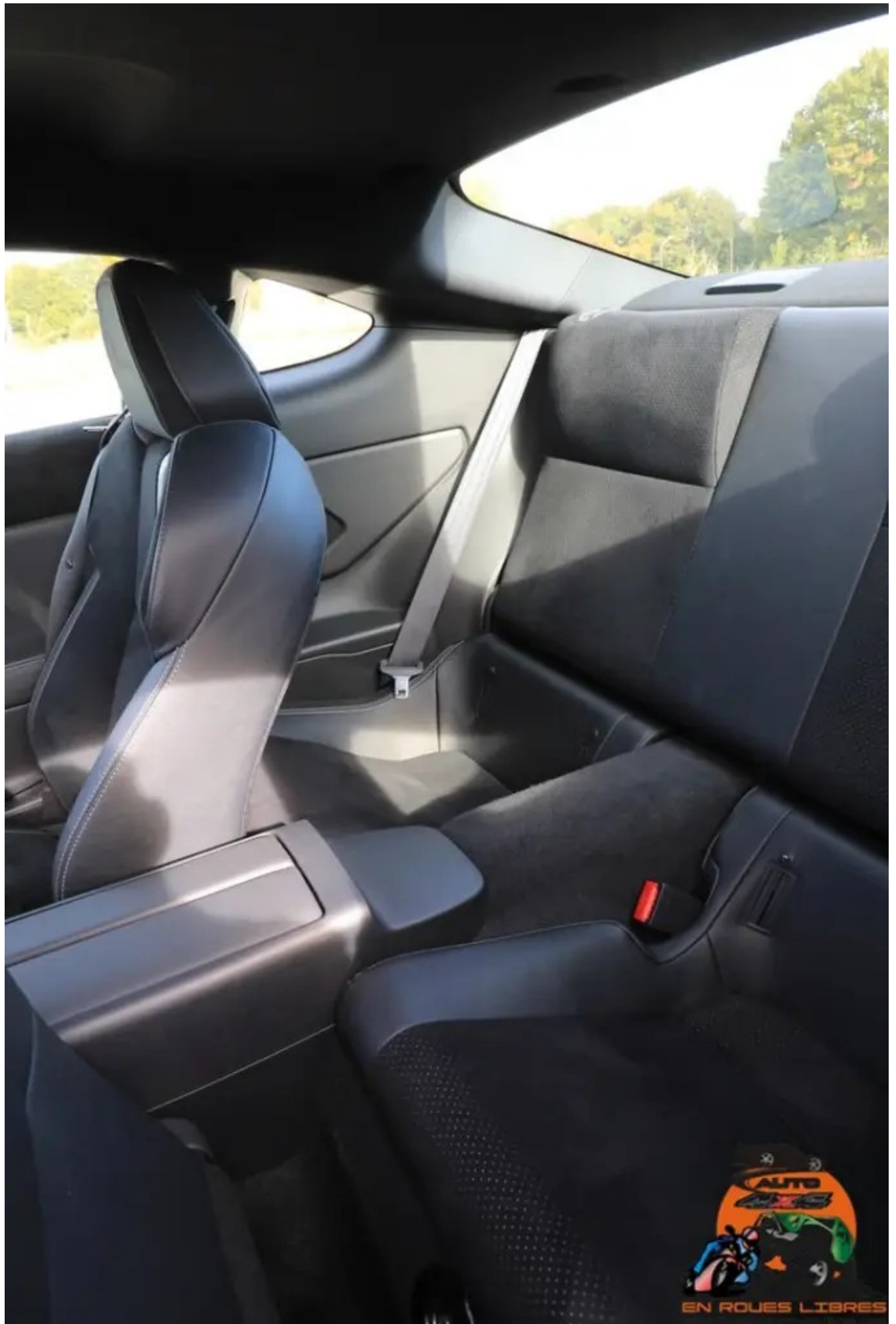


Intérieur et équipements de cette Toyota GR86

L'habitacle est fonctionnel avec d'excellents sièges sport semi-baquets. Le volant contient un minimum de boutons et tombe bien en main. **Nous sommes parfaitement installés avec un petit changement de vitesse qui tombe bien en main et une bonne ergonomie.** Bien sûr, c'est le noir qui domine avec des matériaux en plastiques qui ne sont pas très nobles, mais tout est robuste et à sa place. Il n'y a pas beaucoup de rangements et **les places arrière ne sont pas facilement utilisables.** On pourrait même dire pas du tout, car à part un enfant, personne ne sait s'y installer sans avoir sa tête dans le toit et ses genoux dans le dossier de devant. Par contre, les dossiers sont rabattables ce qui agrandi considérablement le coffre de 226 litres et permet d'emmener 4 roues complètes pour aller sur circuit. Ils pensent à tous ces japonais ! **A noter, qu'il n'a pas de GPS, on dispose d'Apple CarPlay ou Android Auto.**











Alors drifteuse, taillée pour le circuit et quoi encore ?

Quand on pense à acheter une Toyota GR86 il va de soi que c'est d'abord le cœur qui parle ! **Le confort étant limité avec la suspension dure**, digne d'une voiture de sport simple mais efficace et de peu d'habitabilité. De ce fait, ce qui prime est bel et bien le **plaisir de conduire** et les différentes disciplines que nous pouvons pratiquer avec cette sportive. De ce fait, il faut noter **la bonne polyvalence de cette Toyota GR86**. Elle est capable de nous amener travailler la semaine, aligner les virages sinueux, tailler des chronos sur circuit et drifter aisément ! En effet, le moteur avant, la propulsion, la simplicité et l'ESP désactivable **en mode « track »** permet une grande latitude de mouvement du train arrière. Ainsi, la volonté du moteur et sa capacité à rapidement monter dans les tours, allié à une boîte courte mais bien étagée permet de faire patiner les roues facilement. De ce fait, lancer la GR86

en dérapage est un jeu d'enfant mais bien la manier pour ne pas arriver dans le décors demande un peu d'expérience et de savoir-faire toute de même. **On est seul maître à bord et il n'y a pas d'électronique pour rattraper les erreurs.** Pour ma part, j'applaudis Toyota de proposer une vraie voiture qui se conduit réellement à l'heure où les conducteurs sont de plus en plus conduits par leur voiture et où le plaisir et le savoir-faire du pilotage disparaissent. Franchement ça fait du bien ce genre de bolide !







Néanmoins, il n'y a pas que le drift dans la vie et cette Toyota GR86 peut également aller **tailler des chronos** sur circuit à condition de savoir la manier. En effet, par rapport

à d'autres modèles plus gros, plus puissants comme la Supra, la [Jaguar F-Type](#), la Mercedes SL et bien d'autres, cette GR86 donne rapidement la sensation de rouler vite et une certaine maîtrise est nécessaire étant donné que la voiture ne fait rien à notre place. **L'avantage est que sur routes ouvertes, il n'est pas nécessaire de rouler à des vitesses non autorisées pour ressentir du plaisir !** Seul bémol à signaler : le son du moteur. En effet, jusqu'à 3500 tr/min, le moteur reste calme mais au-delà, le volume augmente considérablement. Si cela est bien, malheureusement le son du boxer n'est pas très agréable et un travail sur la ligne d'échappement pour donner un son de qualité aussi bien dedans que dehors aurait été bienvenu.









CONSOMMATION ET PRIX DE CETTE TOYOTA GR86 SPORT M/T 6 :

Il faut tout d'abord savoir que **les ventes pour l'Europe de ce petit coupé sportif seront limitées à 2 ans seulement** ! Les amateurs ne doivent, donc, pas traîner. La consommation est restée assez stable aux **environ de 8,6 litres/100 km** avec un minimum de 8,2 l. -le constructeur annonce 8,8 L/100km- avec des **émissions de CO₂ de 200 g/km**. Au niveau du prix, il y a déjà une GR86 à 33.460 Euros, mais **cette Toyota GR86 SPORT M/T6 coute 37.030 Euros**. Il y a très peu d'options, cependant **la garantie est de 10 ans ou 200.000 km, ce qui n'est pas courant**.

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4.957€	4.957€	2390,41€

