

# ESSAI : TOYOTA SUPRA GR 3.0L iMT : UNE VOITURE PLAISIR, MAIS PAS QUE !

écrit par Luc Vandersleyen



Au cours de l'été 2020, nous avons essayé la [Toyota Supra GR 2.0l en boîte auto](#). La petite sœur de celle que nous essayons aujourd'hui. Comme signalé dans notre essai du 16 juillet 2020, cette petite propulsion avait, en 2019, renoué avec son passé puisque cette Toyota « SUPRA » avait disparu depuis 2002. En 2019, elle a été le 1<sup>er</sup> modèle mondial faisant partie de l'écurie « Gazoo Racing » (GR) de Toyota et **elle était proposée d'emblée avec un moteur 3.0l de 340 ch et boîte auto**. Elle a été déclinée en 2.0l de 258 ch un an plus tard. **Les puristes étaient, cependant, déçus car elle ne disposait que d'une boîte automatique à 8 rapports**. Pour ces derniers, il était important de pouvoir conduire à l'ancienne et donc de disposer d'une boîte manuelle. **Toyota a donc équipé, au début de 2022, sa Supra d'une boîte de vitesse manuelle intelligente : iMT à 6 rapports!** Ainsi, les 3 modèles GR de Toyota sont disponibles avec une boîte manuelle et 3 pédales !







## EQUIPER LA SUPRA D'UNE BOÎTE MANELLE : PAS SI SIMPLE !

On le sait, cette nouvelle SUPRA a été étudiée en partenariat avec BMW sur la base de la « Z4 ». Cependant **la nouvelle boîte et son embrayage ont été conçus spécialement pour s'adapter aux caractéristiques** de puissance et de couple du moteur 6 cylindres en ligne de 3.0 litres d'origine BMW. Ainsi, **l'équipe d'ingénieurs de Toyota a pu modifier le carter de la boîte, mais aussi l'arbre de transmission et le jeu de paliers existants.** Les éléments non indispensables ont été supprimés - comme l'équipement acoustique- afin de réduire le poids. Au cœur de la boîte, cette équipe a placé un **embrayage de conception nouvelle**, avec un plus grand diamètre et équipé d'un ressort à diaphragme renforcé. Grâce à cette zone de friction plus grande et à un ressort plus fort, **il possède la capacité de haute performance** appropriée à ce moteur au couple élevé : 500 Nm de 1600 à 4500 tr/min. **Cette boîte iMT dispose d'un**

**système de contrôle intelligent** programmé à l'aide de nouveaux logiciels qui donnent la priorité aux performances. Ainsi, lors des passages aux rapports supérieurs, les paramètres sont réglés pour optimiser le couple moteur au moment de l'engagement et du relâchement de l'embrayage. Par contre, aux passages aux rapports inférieurs, le logiciel a été affiné pour assurer des performances constantes. Cette iMT peut être désactivée en mode « Sport ». Cependant, pour assurer un démarrage rapide et de bonnes sensations de reprise, le rapport de transmission final a été raccourci de 3,15 (boîte auto) à 3,46. Ceci pour plus de réactivité et des vitesses de passage « hautes performances ».









# LA SUPRA A ÉTÉ ENTIÈREMENT REPENSÉE GRÂCE A CETTE BOÎTE MANUELLE !

Ainsi, toutes les versions de la SUPRA GR bénéficient d'une suspension et d'un freinage réajustés, afin d'optimiser les performances avec cette nouvelle boîte. Bien sûr, **il a fallu aussi modifier la console centrale** afin que le pommeau du levier de vitesse soit placé de manière optimale pour des changements de rapport précis et rapides. Mais, **le contrôle de traction (TRC) de cette version manuelle a aussi été modifié** afin d'arriver à un excellent équilibre entre agilité et stabilité en sortie de virage. D'autre part, pour rendre la Supra GR agréable à conduire dans les situations les plus exigeantes, **Toyota a introduit une nouvelle fonction « Hairpin+ » qui permet un patinage plus « libre »**. Ainsi, les ingénieurs ont optimisé le contrôle du couple moteur afin de permettre une différence accrue dans les degrés de patinage des pneus du côté gauche et du côté droit. De plus, **un programme de stabilisation (ARP) intervient avec le VSC(=l'ESP) pour couvrir une perte soudaine d'adhérence**. D'un autre côté **le mode « Track » a été réglé pour permettre de dériver facilement** avec le contrôle de l'accélérateur. Enfin, cette Supra à boîte manuelle est une **version « Lightweight » qui a pu être allégée de 38,3 kg** par rapport à la version 3.0 l d'origine. La boîte manuelle et les jantes ont permis de gagner 21,8 kg, le remplacement du système audio, la suppression de la sellerie en cuir et du réglage électrique du soutien lombaire des sièges ont permis de gagner encore 16,5 kg. Signalons, aussi que notre Supra était équipée de pneus Michelin Pilot Super Sport de dimension 275/35 ZR19 à l'arrière et de 255/35 ZR19 à l'avant.







# **EN ROUTE AVEC CETTE TOYOTA SUPRA GR 3.0L LIGHTWEIGHT iMT :**

**Dès le démarrage, nous apprécions le très bon confort** de notre sportive qui nous permet de nous déplacer sereinement en ville et de faire facilement de petits déplacements. **Sur petites routes sinueuses, notre Supra est joueuse, et se laisse mener facilement** avec sa nouvelle **boîte qui se montre facile d'emploi et très précise**. Son étagement est parfait et le couple est parfaitement contrôlé par l'électronique. En effet, **le moteur 6 cylindres 3.0l se montre souple à bas régime et particulièrement linéaire** pour un moteur essence turbo. De plus, il procure **une très jolie sonorité** qui est bien présente lorsqu'on hausse le tempo sans en faire trop non plus ! Le juste milieu idéal entre confort et sensations ! De plus cette Supra possède également un excellent équilibre entre confort au quotidien et performances en alliant un bon confort avec une bonne habitabilité et une bonne ergonomie. Il faut d'ailleurs noter **l'accès au coffre depuis l'habitacle et sa taille généreuse pour une sportive** ! A ce niveau là cette Supra fait bien mieux que beaucoup de concurrentes.









Enfin, il est évident que l'achat d'un tel bolide rime bien avec « amusement » et conduite sportive. De ce fait, lors de notre essai nous avons pu noter un **comportement facilement**

**joueur de l'arrière** pour celui qui veut s'adonner à la glisse mais également **une bonne tenue de route, un roulis maîtrisé et une suspension bien calibrée** pour attaquer les routes sinueuses de plein pied ! Bref cette Supra est pour nous, **une belle réussite au niveau look, compromis amusement / voiture de tous les jours et équipements**. Enfin, s'il fallait faire un choix, notre cœur se porterait plus vers la Toyota Supra 3.0l boîte manuelle (le modèle essayé maintenant) ou vers la [Toyota GR86 en 2,4l boîte manuelle](#), beaucoup moins chère que la Supra 2.0l.











# **LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE SUPRA 3.0l Lightweight iMT :**

**Au cours de notre semaine d'essai nous avons fait plus de 720 km sur des routes très variées et en ville et nous avons consommé, en moyenne : 10 l/100 km en allant de 9,4 à 10,8 l/100 km. Le constructeur annonce des performances intéressantes avec le 0 à 100 km/h en 4,6 seconde et une vitesse maxi, limitée, de 250 km/h. Les émissions de CO<sub>2</sub> WLTP sont de 198,3 g/km. Du côté du prix, notre **Toyota SUPRA 3.0 Turbo Lightweight iMT est vendue à 65.360 Euros**. Elle est, en fait, 3.825 Euros moins chère que la version 3.0 à boîte automatique qui est mieux équipée. Nous avons aussi une option :**

- Teinte spéciale Crimson Red D05 : 500,00 E

**Notre Supra valait, donc, 65.860 Euros.** A noter que comme toutes les Toyota, notre **SUPRA** jouit d'une garantie de 10 ans ou 200.000 km.







## LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4.957€	4.957€	2.249,92€
Taxe de circulation annuelle	854,96€	854,96€	852,27€
Eco malus	/	600€	/

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

LUC VANDERSLEYEN

**Mise en page : Nicolas Vandersleyen**