



TOYOTA

INFORMATION PRESSE
R.P.2019-08

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

Vaucresson, le 14 janvier 2019

LE RETOUR D'UNE LÉGENDE

Première mondiale de la nouvelle Toyota GR Supra au salon de Détroit 2019

- La Toyota GR Supra se dévoile en première mondiale au salon international de l'automobile de Détroit (NAIAS) le 14 janvier 2019.
- Un design moderne « condensé d'extrême » qui évoque la puissance et l'agilité, tout en rappelant l'esprit des sportives Toyota d'autrefois.
- Un habitacle biplace centré sur le conducteur, inspiré de celui des monoplaces.
- Une configuration calquée sur les sportives classiques, avec un six-cylindres en ligne turbo de 340 ch et 500 Nm associé aux roues arrière motrices.
- Un « nombre d'or » de 1,55 pour le rapport empattement court/voie large, gage d'une exceptionnelle maniabilité.
- Premières livraisons à compter de fin 2019.



Cinquième génération du coupé sportif légendaire de Toyota et premier modèle GR construit par TOYOTA GAZOO Racing pour les marchés internationaux, la nouvelle Toyota GR Supra entre véritablement en scène le 14 janvier au salon NAIAS de Détroit (North American International Auto Show).

La nouvelle Toyota GR Supra a été conçue comme une sportive dans sa forme la plus pure, qui rejette tout compromis susceptible d'altérer le plaisir de conduire. En suivant la recette classique d'un six-cylindres en ligne monté à l'avant et de roues arrière motrices, l'ingénieur en chef Tetsuya Tada s'est montré fidèle à l'héritage des générations précédentes du modèle et de la 2000GT. Les passionnés y puiseront un cocktail réjouissant de puissance, d'agilité et de précision grâce une combinaison de facteurs : empattement court, voies larges, faible poids, centre de gravité bas et carrosserie ultra-rigide.

Le moteur 3,0 litres, muni d'un turbocompresseur à double entrée, revendique une puissance de 340 ch et un couple de 500 Nm. Associé à une boîte automatique à huit rapports, il se caractérise par une accélération souple, puissante et par un couple généreux à tous les régimes.



Toyota France

20, bd de la République - 92423 Vaucresson cedex

Société par Actions Simplifiée au capital de 2 123 127 €,

712 034 040 RCS Nanterre, Siret 712 034 040 00154, APE 4511 Z, TVA n° : FR 45 712 034 040

T +33 1 47 10 81 00, F +33 1 47 10 81 81, www.toyota.fr

TOYOTA GAZOO Racing a joué un rôle essentiel dans la mise au point de cette nouvelle sportive. Pour affûter ses performances tout en optimisant sa maniabilité, sa tenue de route et son agrément de conduite, l'équipe a travaillé intensivement sur la célèbre Boucle Nord du Nürburgring et sur les routes environnantes, avant de mener des essais routiers complémentaires ailleurs dans le monde.

Pour s'assurer que la voiture remplirait toutes ses promesses, le Président Akio Toyoda en a pris lui-même le volant au Nürburgring à titre de Master Driver (pilote expert), avant de donner son feu vert.

Toutes les Toyota GR Supra seront construites à Graz, en Autriche, et les premiers exemplaires livrés à partir fin 2019.

La quintessence du coupé sportif

L'héritage des grands coupés sportifs de la marque transparaît au premier clairement dans les lignes de la nouvelle Toyota GR Supra. L'influence de la 2000GT, modèle emblématique, s'exprime particulièrement à travers le long capot, la carrosserie compacte et le toit à double bossage. Quant à la Supra IV, son style très personnel se retrouve dans la proue et la poupe, notamment les ailes arrière musclées et l'arche du spoiler de hayon. Toutefois, la ressemblance est plus que cosmétique puisque cette nouvelle sportive partage l'architecture de ses célèbres devancières, avec un puissant six cylindres en ligne monté à l'avant et des roues arrière motrices.

C'est au salon de Détroit 2014 que Toyota avait donné un premier aperçu de son orientation stylistique, sous la forme du spectaculaire concept-car FT-1 dessiné par Caltly, le bureau de style californien du Groupe. Pour la Supra, le designer en chef Nobuo Nakamura avait donné des instructions simples centrées sur le concept de « condensé d'extrême », en évitant volontairement toute référence à l'émotion. Ainsi, ses stylistes pouvaient exprimer librement leur vision d'un authentique coupé sportif au design réellement original.

« Puisque l'ingénieur en chef Tetsuya Tada recherchait le plaisir de conduite, je connaissais ma mission : concevoir une voiture capable d'enthousiasmer les amateurs de sportives, esthétiquement et physiquement, » explique-t-il. « En adoptant un six cylindres en ligne à l'avant et des roues arrière motrices – une configuration plutôt rare de nos jours –, j'ai réussi à repousser les limites habituelles de Toyota. »

Le « condensé d'extrême » repose sur trois piliers : un empattement court associé à de grandes roues et une posture large ; un habitacle biplace aux lignes tendues ; une carrosserie compacte prolongée par un long capot, reflet de la combinaison moteur avant/roues arrière motrices.

Nobuo Nakamura voulait une voiture à l'indiscutable modernité, mais qui évoque cependant le charme intemporel des anciens coupés sportifs. Le résultat obtenu frôle les limites des possibilités techniques de la grande série, en particulier les formes musculeuses des ailes arrière.

La notion de « condensé » fait clairement référence au rapport entre la longueur de la voiture, l'empattement court et le grand diamètre des roues. On notera au passage que l'empattement est plus réduit que celui du coupé GT86 et les roues plus imposantes. Quant à l'idée « d'extrême », elle s'exprime à travers la largeur des voies, synonyme d'aplomb, qui s'oppose aux proportions contenues de l'habitacle. L'ensemble de ces caractéristiques lui assure une maniabilité et une tenue de route d'excellent niveau.

Lors des études, des calculs précis ont permis d'optimiser la pénétration dans l'air et l'appui aérodynamique, mais aussi la répartition avant/arrière du poids. À titre d'exemple, le pavillon à double bossage n'est pas qu'un simple clin d'œil au passé : il réduit la traînée en diminuant la surface frontale du coupé, sans sacrifier pour autant la garde au toit.

Si elle s'inspire de la Supra IV, la proue gagne encore en expressivité : sa faible hauteur est soulignée par une calandre centrale flanquée de grandes prises d'air, indispensables au refroidissement moteur. Les blocs optiques distinctifs abritent six lentilles de diodes intégrant les clignotants et les feux de jour. Leur position proche du nez donne l'impression d'accentuer le volume et la force des ailes avant, aux allures de coque.

De profil, le capot bas dessine une ligne dynamique qui s'étire de la proue à la poupe. Parallèlement, la ligne de caisse forme un trait d'union entre l'extrémité arrière du capot moteur et le spoiler, situés quasiment à même hauteur. Le dessous de caisse s'incline légèrement vers l'avant, tandis qu'une pente prononcée termine l'habitacle aux lignes tendues, valorisées par des montants de pare-brise noirs et des sillons de caractère au bord du pavillon. Enfin, les bas de caisse robustes traduisent la grande rigidité de la voiture. En Europe, la Toyota GR Supra recevra de série des jantes de 19 pouces en alliage forgé, légères mais ultra-rigides, ornées de fines branches alternant finition noire et polie.

À l'arrière, l'arche du spoiler de coffre vise à éviter le phénomène de portance. De part et d'autre, les combinés de feux arborent un simple anneau intérieur. Quant aux feux antibrouillard et de recul, ils sont regroupés dans une matrice centrale de LED, à la base du bouclier trapézoïdal qui pointe en direction des roues.

Le style évocateur de la Supra est sublimé par une palette de huit couleurs de carrosserie dont un rouge vif, un jaune et un bleu. De plus, un nouveau gris Matt Storm Grey habille l'Édition spéciale A90 (présentée plus bas), une finition mate qui intensifie encore la beauté des courbes en leur conférant l'aspect du métal.

Un poste de conduite qui place le pilote au cœur de l'action

Le poste de pilotage de la Toyota GR Supra allie éléments GT traditionnels et fonctionnalité ultra-moderne. Conçu pour aider le conducteur à se concentrer sur le pilotage, il s'inspire directement des monoplaces. La bande horizontale mince et basse du tableau de bord dégage le champ de vision pour favoriser la précision en conduite sportive. De plus, le regroupement des principales commandes facilite la rapidité des gestes. La planche de bord, la console centrale et les panneaux de porte forment un ensemble continu qui renforce l'homogénéité.

Contre la porte gauche et la console centrale, des capitons élaborés grâce aux retours d'expérience de TOYOTA GAZOO Racing offrent un appui aux genoux.

Derrière le volant portant les palettes de sélection et d'autres commandes, l'affichage tête haute et les compteurs font face au conducteur. Gainé de cuir et d'une excellente prise en main, ce volant à trois branches ménage une vue parfaite sur l'écran 8,8" haute définition du tableau de bord : au centre le compte-tours à effet 3D ainsi qu'un indicateur de changement de rapport, à gauche le compteur de vitesse et à droite les informations de navigation et multimédia.

Une console centrale asymétrique marque clairement la séparation entre le poste de conduite enveloppant et le côté passager, plus ouvert. Là encore, des appuis capitonnés sont prévus au niveau des genoux. En saillie de la console, les commandes de climatisation à touches de mémorisation facilitent les réglages. Un écran multimédia de 8,8" surplombe l'ensemble, utilisable en écran tactile ou par le biais d'un bouton rotatif.

Derrière, le coffre est suffisamment spacieux pour accueillir les bagages du week-end de deux personnes. Et grâce à un panneau amovible au fond de l'habitacle, elle peut loger un sac de golf ou les effets personnels nécessaires à une journée de roulage sur circuit.

Des sièges inspirés de la compétition

Les sièges s'inspirent des versions de compétition, ce qui leur assure un confort permanent et un remarquable soutien, en particulier sur circuit. Des coussins latéraux équipent l'assise et le dossier haut avec appui-tête incorporé. La sellerie est proposée en version tout cuir ou mixte, c'est-à-dire cuir pour les renforts latéraux et Alcantara micro perforé pour l'assise et le dossier, une solution qui favorise la ventilation et le maintien.

Un moteur performant

Cœur des performances de la nouvelle Toyota GR Supra, le six-cylindres en ligne de 3,0 litres développe une puissance de 340 ch et un couple de 500 Nm. Il est équipé d'un turbocompresseur à double entrée, d'une alimentation par injection directe de haute précision et d'une distribution variable en continu, des caractéristiques qui lui valent un couple élevé dès les très bas régimes (500 Nm dès 1 600 tr/mn). C'est un moteur puissant, équilibré, souple, prompt à grimper dans les tours et grisant à l'accélération.

Il est associé à une boîte automatique très réactive à huit rapports, dont les premiers adoptent une démultiplication courte. En mode manuel, la sélection s'effectue par les palettes au volant et le conducteur peut choisir entre deux modes de conduite, Normal ou Sport, selon l'humeur du moment et les conditions. De plus, une fonction d'assistance au départ dite Launch Control procure une motricité maximale lors des départs arrêtés, soit un temps de 4,3 secondes seulement à l'accélération 0-100 km/h. Le choix du mode Sport joue sur la sonorité et la réponse du moteur, le diagramme de sélection, l'amortissement, la direction et le différentiel actif. Au niveau du contrôle de stabilité du véhicule VSC, un réglage spécial « piste » permet de réduire le niveau d'intervention du système afin d'assurer au pilote un meilleur contrôle des qualités dynamiques de la voiture.

Différentiel actif

Toutes les versions de la Toyota GR Supra commercialisées en Europe disposeront d'un différentiel actif capable d'opérer à l'accélération comme à la décélération, et de moduler le verrouillage de 0 à 100 % avec une réponse instantanée. Il est asservi à un boîtier électronique dédié qui surveille tout un ensemble de paramètres, parmi lesquels les sollicitations de la direction, de l'accélérateur et des freins, le régime moteur et l'angle de lacet.

En conditions limites d'adhérence, ce différentiel procure d'énormes avantages : une meilleure stabilité au freinage, une tenue de route optimale tout au long du virage ainsi qu'une adhérence maximale à l'accélération en sortie de virage.

Un châssis idéalement équilibré

Lorsque l'on part d'une feuille blanche, il convient d'abord d'envisager les dimensions extérieures de la voiture. S'agissant de la Toyota GR Supra, celles-ci visent à privilégier la maniabilité et la tenue de route. Un calcul joue ici un rôle clé : le rapport entre la longueur d'empattement et la largeur de voie. Pour doser au mieux agilité et stabilité, celui-ci doit être compris entre 1,5 et 1,6. Voilà pourquoi l'équipe de développement a pris pour point de départ le chiffre de 1,55 – « nombre d'or » à partir duquel elle a optimisé tout le reste.

Une mise au point exhaustive du comportement dynamique

En matière de performances dynamiques, la barre était haut placée. Mais les objectifs ont été atteints grâce à un programme de développement conduit par TOYOTA GAZOO Racing, basé sur des essais poussés sur des routes très variées et dans différents pays. Il comportait aussi des séances de roulage sur circuit, à commencer par la Boucle Nord du Nürburgring. Certains facteurs conditionnaient la réussite : une grande rigidité structurelle (supérieure même à celle de la supercar Lexus LFA), un centre de gravité plus bas que celui du coupé GT86 ainsi qu'une répartition idéale (50/50) des masses avant et arrière. Mais ils exigeaient aussi des décisions techniques audacieuses. Par exemple, il a fallu reculer le moteur au maximum afin d'obtenir cet équilibre du poids, ce qui a créé de nouveaux défis en production.

La grande rigidité de la caisse a permis d'affiner la géométrie des suspensions et les réglages des amortisseurs. Ainsi, la nouvelle suspension se compose de jambes MacPherson à double articulation à l'avant et d'un système à cinq bras à l'arrière. À l'avant, le berceau et les ancrages des bras ont été rigidifiés au maximum pour favoriser la rigueur du comportement en virage, tandis que l'emploi d'aluminium pour les bras et les paliers articulés diminue la masse non suspendue, au profit de l'agilité et de l'efficacité. Par ailleurs, les moyeux de roue présentent un carrossage plus marqué. D'origine, la direction assistée électrique offre un réglage sportif, qui s'ajuste en fonction du mode de conduite Confort ou Sport.

La suspension arrière bénéficie des mêmes mesures d'allègement au niveau du berceau et de l'attache à la caisse, gage d'un contrôle des roues extrêmement précis. Les jantes 19" en alliage forgé sont chaussées de pneus Michelin Pilot Super Sport à l'excellente adhérence, un peu plus larges à l'arrière qu'à l'avant. Les freins puissants, adaptés aux performances moteur, sont équipés d'étriers Brembo à quatre pistons.

Le premier modèle GR international produit par TOYOTA GAZOO Racing

TOYOTA GAZOO Racing est la structure qui chapeaute le programme sportif international de Toyota. L'an dernier, elle a remporté les 24 Heures du Mans dans le cadre du Championnat du Monde d'Endurance FIA et le titre constructeurs au Championnat du Monde des Rallyes FIA. Son travail se fonde sur trois piliers : développer les compétences humaines des collaborateurs en participant à des courses ; attirer les passionnés de compétition en nourrissant leur enthousiasme autour de la marque ; produire des voitures plaisantes à conduire et améliorer constamment les modèles de série grâce aux enseignements tirés de la compétition.

Cette philosophie adoptée par Kiichiro Toyoda, fondateur de la branche automobile, est aujourd'hui reprise par Akio Toyoda, Président de Toyota Motor Corporation, et par l'ensemble de l'entreprise.

Partant de la Toyota GR Supra, TOYOTA GAZOO Racing appliquera ensuite les acquis techniques issus des courses sur circuit et des rallyes au développement de nouvelles générations de sportives siglées GR, mais aussi à l'ensemble des modèles Toyota conduits par des dizaines de millions d'automobilistes dans le monde.

Supra 900

En Europe, 900 personnes deviendront les heureux propriétaires de la nouvelle GR Supra au cours de l'année de lancement. Pour les remercier d'avoir manifesté leur enthousiasme en réservant les premiers cette sportive pur-sang, Toyota leur offrira des expériences et des privilèges exclusifs en attendant la livraison de leur voiture, à compter de la fin d'été 2019.

Une seule version équipée pour profiter pleinement des performances

La Toyota GR Supra 2019 à moteur 3,0 litres est proposée en France dans une unique version avec une dotation en équipements très riche qui permet au conducteur d'exploiter pleinement son potentiel dynamique. Le différentiel actif, la suspension variable adaptative et les jantes de 19" en alliage forgé assorties de freins hautes performances sont ainsi de série.

S'y ajoutent d'autres équipements : climatisation automatique bizona, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop & Go, accès et démarrage sans clé, volant gainé cuir et équipé de commandes auxiliaires, tableau de bord à affichage digital. Les phares adaptatifs, les feux arrière et les feux de jour font appel à des diodes et les rétroviseurs (extérieurs et intérieur) sont auto-assombrissants. Très pratiques également, des essuie-glaces à déclenchement automatique et une caméra de recul complètent la panoplie.

Habillés d'Alcantara noir, les sièges sport chauffants disposent d'un réglage électrique (avec soutien lombaire) et d'une mémorisation. L'équipement multimédia comprend un système audio à dix haut-parleurs, un écran 8,8", un navigateur équipé de Supra Connect, la connectivité Bluetooth et un port USB.

Côté sécurité, le pack Supra Safety+ regroupe le moniteur d'angle mort BSM et l'avertisseur de changement de voie, l'avertisseur de circulation arrière RCTA, l'avertisseur de collision arrière et des radars de stationnement intelligents avec fonction de freinage automatique. En outre, le coupé bénéficie d'un système de surveillance de la pression des pneus et du système e-Call qui peut signaler automatiquement sa position aux services de secours en cas d'accident grave. Toutes les versions de la Toyota GR Supra sont par ailleurs équipées d'une alarme.

Aux équipements de base, un Pack Premium permet d'ajouter une sellerie en cuir noir, une sonorisation JBL haut de gamme à douze haut-parleurs, un affichage tête haute, un chargeur de smartphone par induction ainsi que des packs rangement et éclairage.

La liste détaillée des équipements et les tarifs seront publiés au cours du premier trimestre 2019.

Édition limitée Toyota GR Supra A90

Le prototype de la Toyota Supra a effectué sa première apparition internationale à l'été 2018, devant les foules du Goodwood Festival of Speed. Sous une étonnante tenue de camouflage adoptée pour l'occasion – noir, rouge et blanc, les couleurs de Toyota GAZOO Racing –, le châssis référencé A90 rappelait le célèbre code châssis A précédemment utilisé par le modèle.

En hommage à l'histoire de la Supra et pour fêter l'introduction du code châssis de la cinquième génération, une édition spéciale Toyota GR Supra A90 sera produite au lancement, limitée à 90 exemplaires seulement pour l'Europe. Dénommée A90, elle se présentera sous un nouveau gris mat qui souligne parfaitement les reliefs spectaculaires de la carrosserie, rehaussé par des jantes alliage noir mat et complété d'une sellerie rouge et noire. Les autres équipements seront identiques à ceux de la Supra avec le Pack Premium.

L'Édition Toyota GR Supra A90 sera réservée aux 90 premiers clients européens qui l'auront précommandée par l'intermédiaire des plateformes de réservation spécifiques à chaque pays.

Akio Toyoda, président de Toyota, à propos de la Supra

Le président de Toyota, Akio Toyoda, qui est aussi Master Driver, a déclaré : « A l'époque, j'ai passé de longues heures au volant d'une ancienne Supra sur le Nürburgring afin de devenir un Master Driver. La Supra est comme une vieille amie qui tient une place à part dans mon cœur. Alors que les autres constructeurs mettaient au point les magnifiques nouveaux prototypes qu'ils s'apprêtaient à lancer, je pilotais une vieille Supra qui n'était même plus produite. Donc même si Toyota n'avait pas eu l'intention de concevoir une nouvelle Supra, comme tous ses grands fans dans le monde entier, je rêvais secrètement que cela arrive. La nouvelle GR Supra est née après des essais au Nürburgring et je peux dire en toute franchise qu'elle offre un très grand plaisir de conduite et qu'elle est meilleure que jamais. »

Suivez-nous sur : [@ToyotaGroupeFr](#)