LA NOUVELLE TOYOTA GR SUPRA

MAI **2019**

FR

TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

SOMMAIRE

LA NOUVELLE TOYOTA GR SUPRA

4 MESSAGE D'AKIO TOYODA, PRÉSIDENT DE TOYOTA

6 LE RETOUR D'UNE LÉGENDE

10 MESSAGE DE TETSUYA TADA, INGÉNIEUR EN CHEF DE LA NOUVELLE TOYOTA GR SUPRA

12 CONCEPT ET DESIGN

18 MOTEUR ET PERFORMANCES

24 ÉQUIPEMENTS ET CONNECTIVITÉ

28 GR SUPRA GT CUP
QUI EST LE PILOTE DE SUPRA LE PLUS RAPIDE ?

32 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

34 CLÉ USB & NEWSROOM

Toyota Motor Europe se réserve le droit de modifier, sans préavis, tout détail concernant les caractéristiques techniques et les équipements, qui peuvent varier selon les conditions et exigences locales. Les modèles et équipements disponibles dans votre pays peuvent différer des véhicules et des caractéristiques présentés ici : contactez votre service Relations Presse local pour connaître les éventuelles modifications. De même, les couleurs de carrosserie peuvent différer légèrement des photos illustrant cette publication.

MESSAGE D'AKIO TOYODA, PRÉSIDENT DE TOYOTA

« LA SUPRA TIENT UNE PLACE À PART DANS MON CŒUR »

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 vielle 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. »

LE RETOUR D'UNE LÉGENDE

- Cinquième génération du coupé sportif légendaire de Toyota
- Premier modèle GR international de TOYOTA GAZOO Racing
- La quintessence du coupé sportif, sans aucun compromis

TOYOTA
GR
Supra

LE RETOUR D'UNE LÉGENDE

LA NOUVELLE TOYOTA GR SUPRA est la cinquième génération du coupé sportif légendaire et le premier modèle GR construit par TOYOTA GAZOO Racing pour les marchés internationaux.

Elle incarne la quintessence de la voiture de sport et 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 de Supra et de la 2000GT.

Les passionnés en tireront un cocktail réjouissant de puissance, d'agilité et de précision grâce à une combinaison de facteurs : empattement court, voies larges, faible poids, centre de gravité bas et carrosserie ultra-rigide.

Le moteur 3,0 litres est équipé d'un turbocompresseur à double entrée et développe une puissance de 340 ch, pour 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 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 les routes environnantes, avant de mener des essais routiers complémentaires ailleurs dans le monde.

Afin de 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 de l'été 2019.

FIDÈLE À L'HÉRITAGE DES GÉNÉRATIONS PRÉCÉDENTES DE SUPRA ET DE LA 2000GT

LA TOYOTA GR SUPRA : UNE PREMIÈRE POUR TOYOTA GAZOO RACING

De fait, il s'agit du premier modèle GR produit par TOYOTA GAZOO Racing pour les marchés internationaux.

TOYOTA GAZOO Racing est la structure qui chapeaute le programme sportif international de Toyota. Depuis un an, elle a brillé au plus haut niveau en remportant les 24 Heures du Mans dans le cadre du Championnat du Monde d'Endurance FIA, le titre constructeurs au Championnat du Monde FIA des Rallyes et le Rallye Dakar 2019.

Son travail se fonde sur trois piliers : développer les compétences des collaborateurs en participant à des courses ; attirer des fans en nourrissant leur engouement pour le sport automobile ; exploiter les enseignements de la compétition pour produire des voitures plaisantes à conduire et améliorer constamment les modèles de série.

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, ainsi qu'à l'ensemble des modèles Toyota conduits par des dizaines de millions d'automobilistes dans le monde.

MESSAGE DE TETSUYA TADA, INGÉNIEUR EN CHEF DE LA NOUVELLE TOYOTA GR SUPRA

- Une démarche résolument axée sur l'agrément de pilotage
- Une architecture et des dimensions destinées à obtenir le « nombre d'or »
- L'antithèse absolue des tendances actuelles de l'industrie

TETSUYA TADA, ingénieur en chef de la Toyota GR Supra, livre sa vision personnelle du projet et l'objectif visé.

L'HÉRITAGE DE LA SUPRA

Quand on m'a demandé de créer un coupé sportif qui offrirait le summum du plaisir de pilotage, j'ai eu l'impression d'entendre une voix me souffler : « Fais une Supra ! ». Le GT86 a contribué à élargir la portée et l'attractivité de nos sportives. Je devais maintenant livrer une voiture qui offre une sensation de maîtrise quasi illimitée, une voiture conforme aux attentes des mordus du volant et à même de les combler.

Pour cela, j'ai tenu à rendre visite à des clubs de passionnés à travers le monde, afin de discuter avec des propriétaires d'anciens modèles. Je leur ai demandé quels devaient être, à leur avis, les critères incontournables. La réponse a été unanime : « un six-cylindres en ligne turbo à l'avant et des roues arrière motrices ». C'était parfaitement clair et je m'y attendais d'ailleurs plus ou moins. Il fallait donc conserver cette configuration, c'était là l'essentiel.

Pour autant, le nouveau coupé n'est pas une simple renaissance, car il reprend uniquement ces fondamentaux. J'étais déterminé à obtenir « l'agrément de conduite suprême » suggéré par le nom Supra, mais que seule peut offrir une voiture d'aujourd'hui.

IMMERSION DANS LE PLAISIR DE CONDUIRE

J'ai dit et répété à l'équipe de développement qu'il fallait peaufiner tous les paramètres susceptibles d'aviver les sensations et le caractère instinctif de la conduite. Inutile d'atteindre la perfection absolue pour chacun d'entre eux, comme je l'ai précisé, mais nous devions juste garantir l'aspect ludique du pilotage. Tout ce qui allait à l'encontre de cet objectif pouvait être ignoré.

Facteur primordial : la voiture se devait d'être biplace. Les qualités dynamiques reposent à 90 % sur les dimensions de base – la voie et l'empattement en particulier. En fait, c'est le « nombre d'or » du rapport entre ces deux dimensions qui donne le meilleur résultat et j'étais résolu à ne pas le sacrifier. Mais le seul moyen de l'obtenir, c'était de faire de la Supra une biplace. On m'a bien prévenu que l'absence de quatre sièges allait pénaliser les ventes… mais j'ai campé poliment mais fermement sur mes positions. Pour moi, il s'agissait avant tout de fournir une pure sportive et un plaisir absolu au volant.

LA CONFIGURATION MOTEUR AVANT/ROUES ARRIÈRE MOTRICES

Pour la nouvelle Supra, nous avons tiré le maximum de la configuration moteur avant/propulsion. Par exemple, son chrono en slalom est environ 20 % plus rapide que le temps initialement visé. Et elle ne se contente pas d'aller vite : elle est jubilatoire.

L'ANTITHÈSE DU MOYEN DE TRANSPORT

On dit que l'industrie automobile vit actuellement une révolution de celles qui n'arrivent qu'une fois tous les cent ans… Des innovations technologiques telles que le moteur tout électrique, la conduite autonome ou encore l'intelligence artificielle transforment la voiture en un « moyen de transport » high-tech. Par conséquent, le plaisir de conduire risque bien d'être relégué au second plan. Mais devons-nous pour autant accepter sans mot dire les répercussions de cette mutation sur le rôle de la voiture ? Je n'en suis pas sûr. En ce sens, la Supra pourrait être l'antithèse des tendances actuelles de la société à l'égard de la voiture.

Bien entendu, il est possible de créer un véhicule électrique sportif et cette catégorie existe déjà en compétition, par exemple la Formule E. Un moteur électrique peut d'ailleurs fournir une accélération plus vive qu'un groupe essence, ce n'est qu'une question de caractéristiques techniques. Mais qu'en est-il du côté grisant de l'accélération si l'on néglige le ressenti du conducteur ?

À propos de sensations, je peux certifier que l'accélération du six-cylindres en ligne turbo de la Supra décoiffe carrément ! Je suis convaincu que ceux qui n'ont jamais connu le plaisir au volant, ou qui l'ont oublié, vont goûter une formidable expérience et réaliser que la conduite devrait être vraiment fun.

CONCEPT ET DESIGN

- Une déclinaison moderne de l'héritage sportif Toyota
- « Condensé d'extrême » : compacte et puissante
- Conception intérieure : le pilote au cœur de l'action

90
GR

CONCEPT ET DESIGN

AU PREMIER COUP D'ŒIL, l'héritage des coupés sportifs de la marque transparaît clairement dans les lignes de la 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 intégré. Toutefois, la ressemblance est plus que cosmétique puisque cette cinquième génération 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 Calty, le bureau de style californien du Groupe. Pour la GR Supra, le designer en chef Nobuo Nakamura avait donné des instructions simples 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. »

Pour guider son équipe, Nakamura-san a employé l'expression-clé « Condensé d'extrême ». Elle se réfère directement à l'architecture du véhicule, fondée sur trois piliers :

1. Un empattement court, de grandes roues et une posture large
2. Un habitacle biplace aux lignes tendues
3. Une carrosserie compacte prolongée par un long capot, reflet de la combinaison six-cylindres en ligne 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 avec 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 en fait 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.

Le design optimise 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 proéminente flanquée de grandes prises d'air. Là encore, ces ouïes ne sont pas juste esthétiques mais indispensables au refroidissement du moteur. Les blocs optiques distinctifs, dotés de LED à six lentilles, intègrent 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 reçoit de série des jantes de 19" en alliage forgé, légères mais ultra-rigides, ornées de fines branches alternant finition noire et polie.

LE DESIGN OPTIMISE LA PÉNÉTRATION DANS L'AIR ET L'APPUI AÉRODYNAMIQUE, MAIS AUSSI LA RÉPARTITION AVANT/ARRIÈRE DU POIDS

CONCEPT

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 du coupé est sublimé par une palette de sept couleurs de carrosserie dont un rouge vif Prominence Red, un jaune Lightning Yellow et un bleu métallisé Deep Blue Metallic. De plus, un nouveau gris Matt Storm Grey habille l'Édition spéciale A90 (présentée plus bas), un modèle inaugural exclusif réservé aux 90 premiers clients européens. Cette finition mate nuancée de bleu 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 marie élégamment éléments sportifs et fonctionnalités ultra-modernes. 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 pour les genoux.

ET DESIGN

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 cockpit enveloppant et le côté passager, plus ouvert, où des appuis capitonnés sont aussi prévus pour les 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 par fonction tactile ou par le biais d'un bouton rotatif.

Le coffre est suffisamment spacieux pour accueillir les bagages du week-end pour deux personnes. Et grâce à un panneau amovible, il est possible de 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.

MOTEUR ET PERFORMANCES

- Six-cylindres en ligne 3,0 litres à turbocompresseur : 340 ch et couple de 500 Nm
- Châssis conçu pour optimiser l'équilibre et les performances
- Différentiel actif, suspension variable adaptative et système de freinage sport

MOTEUR ET PERFORMANCES

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 simple 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/min). C'est un moteur puissant, équilibré, souple, prompt à grimper dans les tours, grisant à l'accélération et aux vibrations minimes.

Son système de distribution variable actionné par un moteur électrique permet de gérer précisément l'ouverture et la fermeture des soupapes d'admission et d'échappement, en fonction des conditions de conduite et des sollicitations du conducteur. Résultat : une courbe de couple linéaire et élevée à tous les régimes, complétée d'une forte puissance à haut régime. La levée des soupapes d'admission est asservie aux conditions de conduite, ce qui réduit les pertes de charge et favorise la puissance.

Le moteur est alimenté par injection directe sous haute pression (35 MPa), un système qui assure une vaporisation très fine du carburant et un contrôle précis de l'injection, pour un rendement de combustion élevé.

Le principe du turbocompresseur à double entrée divise en deux voies le trajet du collecteur d'échappement à la turbine. En supprimant les interférences des gaz d'échappement entre les cylindres, cette solution permet à la turbine de fonctionner dès les bas régimes et garantit une réponse directe à l'accélération.

Le moteur 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 aussi choisir entre deux modes de conduite, Normal ou Sport, selon l'humeur du moment et les circonstances.

De plus, une fonction d'assistance au départ dite Launch Control procure une motricité maximale lors des départs arrêtés, ce qui lui vaut un temps de 4,3 secondes seulement à l'accélération de 0 à 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 « circuit » 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

La Toyota GR Supra commercialisée en Europe est équipée 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 un ensemble de paramètres – les sollicitations de la direction, de l'accélérateur et des freins, le régime moteur, la vitesse des roues et l'angle de lacet – afin d'actionner le différentiel en conséquence. Selon la situation, le système répartit en souplesse le couple moteur entre les roues gauche et droite.

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. Lorsque l'on sélectionne le mode Sport, le fonctionnement s'adapte pour optimiser l'efficacité en virage rapide, par exemple sur circuit.

UN CHÂSSIS IDÉALEMENT ÉQUILIBRÉ

Pour concevoir une voiture à partir d'une feuille blanche, il convient de réfléchir en premier lieu à l'empattement et à la voie. S'agissant de la Toyota GR Supra, les dimensions choisies 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, on considère généralement qu'il 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 (à titre de référence : empattement = 2 470 mm ; voie arrière = 1 589 mm).

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. Ils ont été complétés par 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 structure a permis d'affiner la géométrie des suspensions et les réglages des amortisseurs. Ainsi, la 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.

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.

La suspension variable adaptative (AVS) améliore les performances en réagissant instantanément aux variations du revêtement. Grâce à des capteurs qui surveillent en permanence le style de conduite et l'état de la route, elle ajuste à chaque roue la dureté de l'amortisseur pour maintenir une assiette plane, une excellente réponse directionnelle et un bon confort routier.

Le conducteur peut choisir entre deux modes AVS, Normal ou Sport, selon son humeur et les conditions de conduite. Le mode Normal assure un remarquable équilibre entre la tenue de route et le confort, ce qui autorise un pilotage sportif sans sacrifier le confort. Quant au mode Sport, il stabilise l'assiette, réduit la prise de roulis et avive la réponse au volant.

La direction assistée, au réglage sportif, utilise un moteur électrique installé sur la crémaillère. Ses caractéristiques s'adaptent automatiquement à la vitesse, en réduisant l'effort requis à faible allure et en l'augmentant graduellement à mesure que le véhicule accélère, afin d'offrir une maîtrise et une stabilité supérieures. Le mode Sport durcit la direction, parallèlement aux modifications apportées au châssis et au moteur.

Le moteur électrique et le réducteur sont montés séparément sur la crémaillère. Cette solution offre plus de liberté pour l'ancrage moteur, tout en contribuant à abaisser le centre de gravité de la Toyota GR Supra.

Le système de freinage sport d'origine bénéficie d'étriers Brembo rouges en aluminium, à quatre pistons opposés à l'avant et simple piston flottant à l'arrière. Ils pincent des disques ventilés de 348 x 36 mm à l'avant et 345 x 24 mm à l'arrière. Le frein de stationnement est électrique.

Les freins disposent de plusieurs fonctions : standby (préparation au freinage d'urgence) ; séchage des disques par temps de pluie (actionne les freins à intervalle prédéfini quand les essuie-glaces du pare-brise sont en marche) ; et prévention du phénomène d'évanouissement (augmente automatiquement la pression des freins lorsque les disques s'échauffent).

L'ABS, l'aide au freinage d'urgence (BA), le contrôle de stabilité du véhicule (VSC), l'antipatinage (TRC) et l'aide au démarrage en côte sont également livrés de série, tout comme l'assistance active en virage (ACA), qui crée des mouvements de lacet supplémentaires en intervenant séparément sur les freins pour optimiser l'agilité et l'inscription en trajectoire.

UNE GRANDE RIGIDITÉ STRUCTURELLE, UN CENTRE DE GRAVITÉ PLUS BAS QUE CELUI DU COUPÉ GT86 AINSI QU'UNE RÉPARTITION IDÉALE DES MASSES ENTRE AVANT ET ARRIÈRE ONT ÉTÉ ESSENTIELS POUR OBTENIR L'ÉQUILIBRE DYNAMIQUE VISÉ

ÉQUIPEMENTS ET CONNECTIVITÉ

- Une seule finition hautes performances assortie d'un Pack Premium optionnel
- Équipée de Supra Connect et Apple CarPlay
- Pack sécurité Supra Safety+ de série

ÉQUIPEMENTS ET CONNECTIVITÉ

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 sont ainsi de série.

S'y ajoutent d'autres équipements : climatisation automatique bizone, 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'infodivertissement comprend un système audio à dix haut-parleurs, un système multimédia à écran haute définition 8,8", un navigateur équipé de Supra Connect, la connectivité Bluetooth et un port USB.

Le système multimédia permet d'appairer un iPhone via Apple CarPlay afin d'utiliser ses applications par l'intermédiaire de l'écran de bord. Il donne aussi accès à différents services connectés, comme l'information trafic en temps réel, les mises à jour cartographiques et une conciergerie.

Pour sa part, le pack Supra Safety+ regroupe tout un ensemble de dispositifs de sécurité active : système précollision (PCS) avec détection des piétons et reconnaissance des cyclistes de jour ; alerte de franchissement de ligne (LDA) avec assistance directionnelle ; régulateur de vitesse adaptatif (ACC) ; gestion automatique des feux de route (AHB) avec feux de route adaptatifs (AHS) ; système d'éclairage avant adaptatif (AFS), qui adapte le faisceau d'éclairage à l'angle de braquage ; et enfin lecture des panneaux de signalisation (RSA).

La voiture possède aussi le moniteur d'angle mort (BSM) avec alerte de franchissement de ligne (LDA), l'avertisseur de circulation arrière (RCTA), l'avertisseur de collision arrière (RCA) et des radars de stationnement intelligents avec fonction de freinage automatique, pour éviter de heurter un objet ou un véhicule qui s'approcherait de côté lorsque le coupé sort en marche arrière d'une place de stationnement ou d'une allée. Il est entre outre équipé d'une alarme, d'un système de surveillance de la pression des pneus et de la fonction e-Call, qui signale automatiquement sa position aux services de secours en cas d'accident grave.

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 téléphone portable par induction ainsi que des packs rangement et éclairage. Placé dans la console centrale, le plateau de chargement peut accueillir les appareils compatibles avec la norme internationale de recharge sans fil Qi. Le niveau de charge est indiqué sur l'écran central qui affiche un message d'alerte si l'utilisateur oublie de retirer le téléphone du plateau en quittant la voiture.

ÉDITION LIMITÉE TOYOTA GR SUPRA A90

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 a été produite au lancement, limitée à 90 exemplaires seulement pour l'Europe. Dénommée A90, elle se présente sous un gris mat qui souligne parfaitement les reliefs spectaculaires de la carrosserie, rehaussé par des jantes alliage noir mat et complété d'une sellerie en cuir rouge. Les autres équipements sont identiques à ceux de la Supra avec le Pack Premium.

L'Édition Toyota GR Supra A90 a été réservée aux 90 premiers clients européens qui l'ont précommandée par l'intermédiaire des plateformes de réservation spécifiques à chaque pays. Tous les exemplaires se sont écoulés en quelques minutes.

GR SUPRA GT CUP

QUI EST LE PILOTE DE SUPRA LE PLUS RAPIDE ?

- L'eSport automobile, l'un des piliers des activités sportives de TOYOTA GAZOO Racing
- La GR Supra GT Cup, premier championnat international monotype du jeu Gran Turismo Sport
- Rendre le sport automobile accessible au plus grand nombre, partout dans le monde

GRAN TURISMO

QUI EST LE PILOTE DE SUPRA LE PLUS RAPIDE ?

À PARTIR D'AVRIL 2019, TOYOTA GAZOO Racing aborde le monde de l'eSport automobile en lançant la GR Supra GT Cup, premier championnat international monotype du jeu Gran Turismo Sport pour PlayStation® 4 (PS4®)*[1].

De plus, comme elle l'a annoncé en 2019, TOYOTA GAZOO Racing est désormais constructeur-partenaire officiel des championnats en ligne Gran Turismo homologués par la Fédération Internationale de l'Automobile et conçus pour les simulateurs de pilotage Gran Turismo.

En plaçant l'eSport automobile au cœur de ses activités, TGR s'attache à rendre les sports mécaniques et les voitures de sport plus accessibles à tous dans le monde entier. Dans les années à venir, elle espère recueillir les commentaires et retours d'expérience des pilotes de Gran Turismo afin d'améliorer la vraie Toyota GR Supra.

Présentation synthétique de la GR Supra GT Cup

Nom	GR Supra GT Cup
Déroulement	Avril à octobre 2019
Lieu	Manches préliminaires (13) : en ligne, dans le monde entier Finale : dans le cadre d'un évènement organisé en octobre au Salon automobile de Tokyo
Critères de participation	Posséder le jeu Gran Turismo Sport pour PS4®, une console PS4® et une GR Supra sur Gran Turismo. Les participants doivent être âgés de six ans minimum*[2]

*[2] En vertu des lois des pays participants, il se peut que les moins de 13 ans ne soient pas autorisés à participer à la finale (événement réel), même s'ils figurent parmi les meilleurs à l'issue des manches qualificatives en ligne

Calendrier

Manche		Date	Circuit
Manches préliminaires	Course 1	27 avril	Fuji International Speedway (Japon)
	Course 2	04 mai	Circuit de Barcelona-Catalunya (Espagne)
	Course 3	11 mai	Blue Moon Bay Speedway (États-Unis)
	Course 4	18 mai	Circuit de La Sarthe (France)
	Course 5	25 mai	Nürburgring (Allemagne)
	Course 6	29 juin	Red Bull Ring (Autriche)
	Course 7	06 juillet	Autódromo José Carlos Pace (Brésil)
	Course 8	13 juillet	Mount Panorama (Australie)
	Course 9	27 juillet	Tokyo Expressway : boucle intérieure sud (Japon)
	Course 10	03 août	Willow Springs International Raceway : Big Willow (États-Unis)
	Course 11	10 août	Autodromo Nazionale di Monza (Italie)
	Course 12	17 août	Circuit de Suzuka (Japon)
	Course 13	07 septembre	Nürburgring (Allemagne)
Finale	Finale	Fin octobre	À déterminer

*Le calendrier et les circuits sont susceptibles d'être modifiés.

Des informations détaillées, notamment sur le circuit de chacune des manches, seront publiées ultérieurement dans la section GR Supra GT Cup du site internet TOYOTA GAZOO Racing : https://toyotagazooracing.com/e-motorsports

Heure de départ (propre à chacune des cinq zones géographiques)

Zone géographique	Départ
Asie	19:00 (JST)
Océanie	16:00 (AEST) 18:00 (NZST)
Europe/Moyen-Orient/Afrique	16:00 (UTC)
Amérique du Nord	14:00 (PDT) 17:00 (EDT)
Amérique Centrale, Amérique du Sud	18:00 (BRT) 16:00 (CDT, Mexique)

Les courses 4, 5 et 13 débuteront 30 minutes plus tôt que les temps annoncés ci-dessus. Horaires de départ sous réserve de modification.

Les inscriptions à chaque course ouvriront 15 minutes avant l'heure de départ, dans le mode Sport du jeu Gran Turismo Sport.

*1 PlayStation est une marque déposée de Sony Interactive Entertainment Inc. PS4 est une marque commerciale de la même société.
© 2019 Sony Interactive Entertainment Inc. Développé par Polyphony Digital Inc. Les logos Gran Turismo sont des marques déposées ou des marques commerciales de Sony Interactive Entertainment Inc.

SPÉCIFICATIONS

MOTEUR	GR SUPRA
Type	6 cylindres en ligne
Distribution	Double ACT, 24 soupapes à durée d'ouverture variable et calage variable des arbres à cames
Alimentation	Injection directe
Suralimentation	Simple turbo à double entrée
Cylindrée (cm^3)	2 998
Alésage x course (mm)	82 x 94,6
Taux de compression (:1)	11,0:1
Puissance maxi (ch/kW @ tr/min)	340/250 @ 5 000-6 500 tr/min
Couple maxi (Nm @ tr/min)	500 @ 1 600-4 500 tr/min
Norme antipollution	Euro 6d Temp

BOÎTE DE VITESSES	GR SUPRA
Type	Automatique sport 8HP 51 à 8 rapports
Rapports de démultiplication (:1)	
1ère	5,250
2nde	3,360
3e	2,172
4e	1,720
5e	1,316
6e	1,000
7e	0,822
8e	0,640
Marche arrière	3,712
Rapport de pont	3,150
PERFORMANCES	
Rapport poids/puissance (kg/kW)	6
Vitesse maxi (km/h)	250 (bridage électronique)
Acc. 0-100 km/h (secondes)	4,3
CONSOMMATION (l/100 km)	
Cycle mixte (NEDC corrélé)	7,5
Capacité du réservoir d'essence (litres)	52
ÉMISSIONS DE CO_2 (g/km)	
Cycle mixte (NEDC corrélé)	170

	GR SUPRA
CHÂSSIS	
Suspension avant	Jambes MacPherson à double articulation en aluminium, butées hydrauliques
Suspension arrière	Essieu à cinq bras, en aluminium
Direction	A crémaillère, assistance électrique (EPS) montée sur crémaillère
Rapport de démultiplication (:1)	15,1:1
Diamètre de braquage entre trottoirs/murs (m)	10,4 / 11
Freins	
Avant (diamètre x épaisseur en mm)	Disque ventilé (348 x 36) Étrier fixe 4 pistons
Arrière (diamètre x épaisseur en mm)	Disque ventilé (345 x 24) Étrier flottant simple piston
Pneumatiques	Michelin Pilot Super Sport
Avant	255/35 ZR 19 96Y
Arrière	275/35 ZR 19 100Y

	GR SUPRA
DIMENSIONS EXTÉRIEURES (mm)	
Longueur hors tout	4 379
Largeur hors tout	1 854
Hauteur hors tout	1 292
Empattement	2 470
Voie avant	1 594
Voie arrière	1 589
CAPACITÉ DE CHARGEMENT (dm^3)	
Sièges arrière en place (norme VDA)	290
POIDS (kg)	
À vide en ordre de marche	1 495
En ordre de marche (norme ECE)	1 570
Poids total en charge	1 815

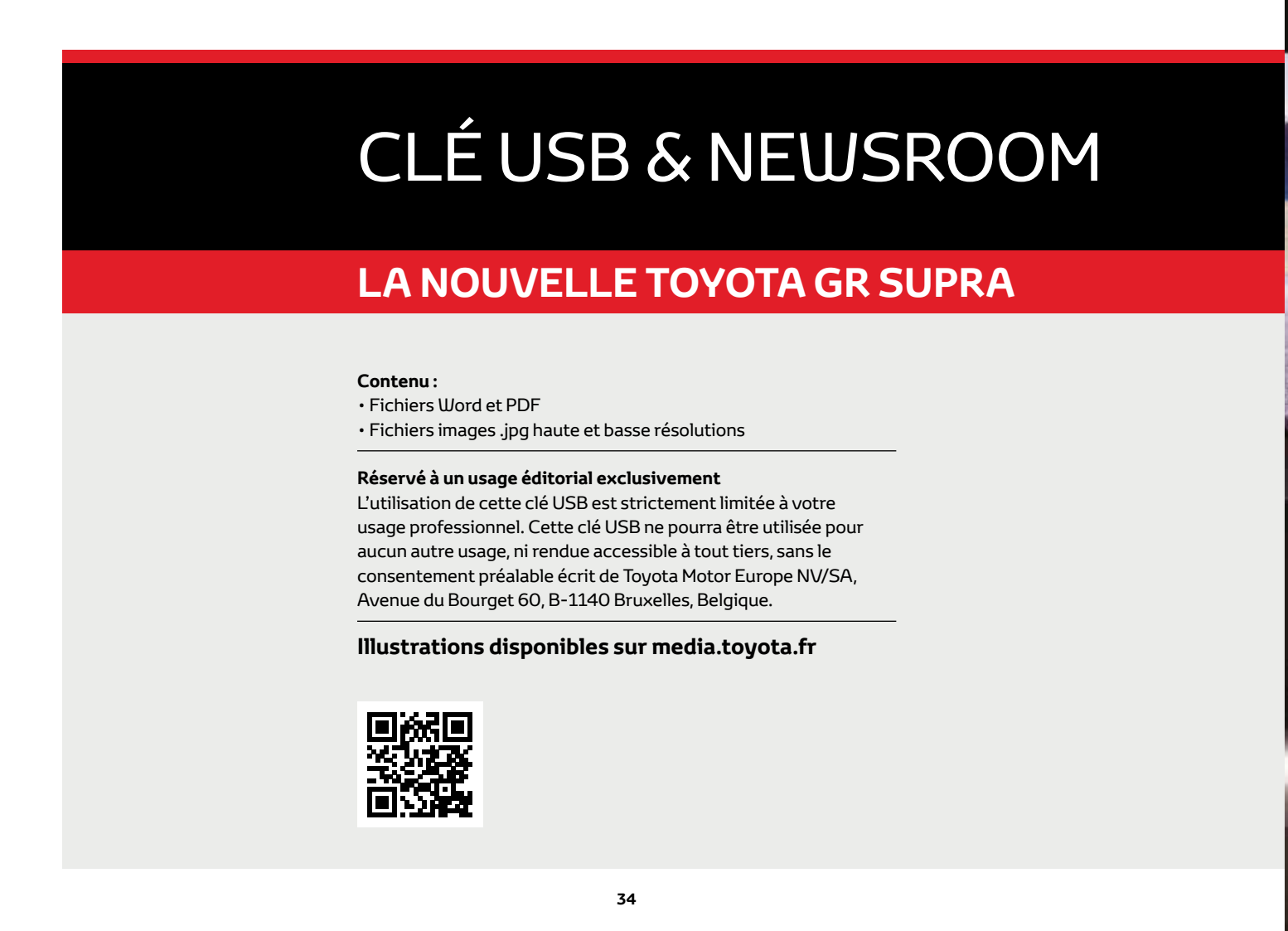
CLÉ USB & NEWSROOM

LA NOUVELLE TOYOTA GR SUPRA

Contenu :
• Fichiers Word et PDF
• Fichiers images .jpg haute et basse résolutions

Réservé à un usage éditorial exclusivement
L'utilisation de cette clé USB est strictement limitée à votre usage professionnel. Cette clé USB ne pourra être utilisée pour aucun autre usage, ni rendue accessible à tout tiers, sans le consentement préalable écrit de Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruxelles, Belgique.

Illustrations disponibles sur media.toyota.fr



TOYOTA

TOYOTA MOTOR EUROPE

Product Communications Division
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60
B - 1140 Brussels - Belgium

http://newsroom.toyota.eu/
Toyota Europe Blog: http://blog.toyota.eu/
Suivez-nous sur Twitter: @toyota_europe

bit.ly/2LaHAxe