

ESSAI



TOYOTA SUPRA TURBO

AMERICAN NINJA

Taillée comme une Américaine, la Supra Turbo a tout l'air d'un ersartz de Corvette. Pourra-t-elle séduire les Français en mal de Californie ?

par Jean-François MARCHET-photos Patrick SAUTELET



Garé devant le Palais des Congrès de la Porte Maillot, j'attendais un membre de la rédaction. A deux pas, une midinette court vêtue semblait exercer un métier que la morale réprouve. Amusé, je l'observais et soudain je me suis mis à rire. Jaune bien sûr. « Avec une auto comme celle là, on va me prendre pour le souteneur de la demoiselle ! » Vu sa tête et vu notre mentalité, la Supra Turbo serait certainement plus à l'aise sur Sunset Boulevard pour faire du street racing avec les Corvette !

Discretion non assurée

La discrétion n'est pas la qualité première du haut de gamme sportif Toyota. De ce côté-ci de l'Atlantique, les carrosseries tapageuses sont réservées à l'aristocratie italienne, voire allemande. Sans cheval cabré, on a vite fait de verser dans la vulgarité. Ajoutez à cela une réserve encore très forte envers les japonaises et vous comprendrez pourquoi l'arrivée en France d'une auto comme la Supra Turbo ne risque pas de déchaîner les foules, du moins dans le bon sens. Il a fallu des années à la Chevrolet Corvette pour être reconnue comme un grand classique et sa dernière génération a contribué un peu plus à sa réhabilitation. Justement, la Supra Turbo s'attaque directement à la Verte sur le marché US grâce à un prix de vente nettement inférieur et des prestations qui ne sont finalement pas trop éloignées. Cela dit, j'aimerais vous rappeler que cette Toyota ne manque pas de noblesse. Elle est en effet l'héritière de la fameuse 2000 GT à 6 cylindres 2 litres double arbre de 1967. Oui, la voiture de James Bond ! Pour sa part, la Supra est née en 1981 sous la forme d'une Celica à empattement rallongé, munie d'un 6 cylindres double arbre 2,8 litres 2 soupapes de 170 chevaux. Depuis, elle s'est un peu plus démarquée. La version apparue en 1986 est basée sur

ESSAI

L'intérieur est banal mais sa finition et son équipement sont très satisfaisants. L'habitabilité est mesurée à l'arrière.



Le 6 cylindres joue au V8. Le turbo sait se faire oublier mais la consommation peut être jugée trop élevée par un conducteur européen.

turbo lui a encore redonné 30 chevaux. La généralisation de l'essence sans plomb sur notre territoire nous permet de la découvrir dans sa forme la plus vélocé avec un peu de retard par rapport à nos voisins allemands.

Désormais, le 6 cylindres de la Supra dispose de toute la panoplie d'un groupe moderne et performant. Il a droit à une culasse en alliage à 24 soupapes et 2 ACT commandés par courroie crantée. Pour mieux respirer, il a également un turbo maison refroidi par eau et branché sur un échangeur air/air. Son système de gestion électronique (T.C.C.S.) régit l'injection, l'allumage et le turbo avec la présence d'une sauvegarde et d'une mémorisation des pannes. Les motoristes japonais ont cherché à mettre l'accent sur le couple grâce bien sûr au turbo mais aussi à un vilebrequin longue course. Ils ont ainsi obtenu une valeur intéressante de 31,5 mkg à 3200tr/mn, soit 7,5 mkg de mieux qu'une Porsche 944 S2 et autant qu'une 944 Turbo. La puissance est honnête, 235 chevaux à 5600 tr/mn. Reste que la Corvette est encore un ton nettement au-dessus : 245 chevaux et surtout 46,3 mkg en avant, il est vrai, une cylindre de 5,7 litres. Ensemble moteur/boîte à l'avant, roues arrière motrices, l'architecture mécanique reste conventionnelle. L'acheteur a le choix entre deux modes de transmission, une 5 rapports manuelle et une automatique 4 rapports, le tout avec un différentiel autobloquant. La

la Soarer (empattement plus court cette fois). Ce faisant, elle a gagné une trentaine de chevaux en doublant le nombre de ses soupapes et grapillant quelques centimètres cubes. Ensuite, l'adjonction d'un

VITESSE MAXI

238 km/h



La 2000 GT de 1967.



La Supra 1981, une grosse Celica.

conception du châssis reste de bon aloi de par une suspension à 4 roues indépendantes basées sur un système de triangulation à l'avant et à l'arrière. Le freinage (4 disques ventilés) est régulé par un ABS 3 voies. La direction à crémaillère est asservie en fonction de la vitesse et l'on a tout fait dans son montage pour limiter les vibrations. Enfin, on retiendra l'emploi de roues de 16 pouces chaussées de Goodyear Eagle taille 50.

Quelques emprunts

Les stylistes de Toyota ont du talent mais leurs travaux sont guidés par des impératifs commerciaux sans équivoque. Je vous l'ai dit, la Supra est en priorité destinée aux Américains. Le géant japonais possède du reste un studio de design à Newport Beach, en Californie. Comme la Soarer, la Supra présente quelques traits du prototype FXU-II du Salon de Francfort 87 mais elle fait des emprunts à quelques valeurs sûres de la catégorie. Elle a l'agressivité fluide de la Corvette, des ailes gonflées de Porsche. En adoptant le turbo, elle a reçu une jupe avant plus enveloppante et une calandre très Ferrari. Par la même occasion, son aileron arrière a été intégré à la caisse. Dimensions imposantes, capot moteur allongé, jupes latérales, elle se cantonne dans le premier degré.

Son intérieur est avant tout fonctionnel et ne fait pas preuve d'audace. La planche de bord pourrait être signée

LES PRIX

Pas d'options mais un programme d'importation figé par modèle. Une commande spéciale reste envisageable, Coupé boîte 5 : 241 950 F; Coupé boîte 5+cuir : 252 450 F; Coupé boîte automatique : 256 450 F; Coupé boîte automatique+cuir : 266 950 F; Targa boîte 5 : 268 950 F.

PRIX EN BELGIQUE 1.051.880 FB



FICHE TECHNIQUE

DONNÉES CHIFFRÉES

Cylindrée (cm³) : 2 954
Alésage x course (mm) : 83 x 91
Rapport volumétrique : 8,4 : 1
Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) : 235 à 5 600
Couple maxi (mkg à tr/mn) : 35,1 à 3 200

CONSTRUCTION

Emplacement : avant
Disposition : longitudinale
Type : 6 cylindres en ligne
Refroidissement : liquide
Vilebrequin (Nombre de paliers) : 7
Matériau - bloc : fonte
Matériau - culasse : alliage
Distribution : 2 ACT (courroie)
Alimentation : Injection électronique et Turbo avec échangeur air/air (0,51 bar de pression)
Allumage : Electronique couplé

TRANSMISSION

Mode : roues arrière motrices
Boîte de vitesses (rapports) : 5
Rapports de boîte et vitesses à 1 000 tr/mn en km/h :
- 1^{re} 3,25/9,50 - 2^e 1,95/15,81
- 3^e 1,31/23,59 - 4^e 1,00/30,91
- 5^e 0,75/41,05
Rapport de pont : 3,72
Embrayage : monodisque à sec - commande hydraulique
Autobloquant : oui (20 %)

CHÂSSIS

Type : caisse autoporteuse
Carrosserie : coupé 5 places
Cx (SCx) : 0,32 (0,59)

SUSPENSION

Avant : Triangles superposés avec combiné amortisseur hydraulique ressort hélicoïdal et barre stabilisatrice.
Arrière : Triangle supérieur, deux biellettes inférieures avec tirant longitudinal, combiné amortisseur hydraulique et ressort hélicoïdal.

DIRECTION

Type : à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage (m) : 11,6
Course du volant (tours) : 3,4

FREINS

Avant : disques ventilés
Ø 302 mm
Arrière : disques ventilés
Ø 291 mm
Antiblocage : en série (3 voies)

DIMENSIONS (mm)

Empattement : 2 595
Voies AV/AR : 1 485/1 480
Longueur/largeur/hauteur : 4 620/1 745/1 300
Largeur aux coudes AV/AR : 1 415/1 315
Place pour les jambes à l'AR : 325/70
Jantes : 7 x 16"
Pneumatiques : 225/50 VR 16

POIDS (kg)

Constructeur/contrôle : 1 550/1 595
Répartition AV/AR : 53 % - 47 %
Rapport poids/puissance réel : 6,8 kg/ch

CAPACITÉS (litres)

Réservoir d'essence : 70
Huile moteur (y compris filtre) : 4,4
Coffre : 232

PLUS

- Sérieux
- Facilité de conduite
- Exotisme

MOINS

- Poids
- Consommation trop élevée pour les performances



La Soarer, base de la Supra actuelle.



La sportive américaine vue par le Japonais. Sérieux et manque de discrétion à la clé, le tout avec des performances sympathiques et un comportement sûr.

PUISSANCE 235 ch

Ford ou Opel. L'instrumentation est complète, il ne lui manque qu'un thermomètre d'huile. Tout les ingrédients du confort moderne ont été réunis : climatisation automatique, autoradio stéréo et rétroviseurs

électriques, colonne de direction réglable en hauteur et en profondeur et sièges sophistiqués. Cependant, la manœuvre de ces derniers n'est pas entièrement électrique (avancée et inclinaison du dossier manuelles, supports lombaires et latéraux électriques). La commande séquentielle de la vitre conducteur n'est pas étendue à la remontée automatique. En tout cas, il faut être bien difficile pour ne pas trouver une position de conduite satisfaisante. Les sièges arrière sont mesurés mais ils ont le mérite d'exister. L'homologateur, dans sa grande bonté, a accordé 3 places à la banquette dont le dossier est rabattable en deux parties pour accroître la contenance du coffre à bagages qui est lui-même recouvert par une tablette. Les stylistes ont triché avec la surface vitrée. Les différents piliers du pavillon sont imposants et la visibilité de 3/4 arrière est succincte. Gare à la longueur du capot avant et aux ailes dans les manœuvres : la paire de rétroviseurs extérieurs électriques est d'un grand secours. L'importance du rayon de braquage

risque aussi de surprendre. Heureusement, la direction est très assistée à l'arrêt.

A-t-on poussé le vice jusqu'à étudier le son du 6 cylindres ? Toujours est-il que ce dernier a un souffle puissant et s'exprime dans les graves comme le ferait un bon gros V 8 Yankee. Cela dit, on sera déçu, en soulevant le capot, de ne plus voir le magnifique cache double arbre, masqué en grande partie par le système d'alimentation.

Une bonne grosse

La commande de boîte est douce et précise mais elle perd un brin d'efficacité à chaud et la marche arrière n'aime pas toujours la désinvolture. Le 6 cylindres n'est pas un foudre de guerre et l'on a vite fait de remarquer qu'il se complaît dans une plage de régime qui va de 3000 à 5000 tr/mn. La Supra est lourde et se mène en douceur sur le couple dans le genre force tranquille. Ne vous attendez pas à des sensations fortes : 1600 kg pour 235 chevaux vous donnent des chronos d'Alpine atmosphérique. Après tout, ce n'est pas si mal. Mais cela ne vous empêchera pas de goûter aux joies du contrôle sur autoroute. La Supra est une bonne grosse qui peut vous piéger par sa vitesse. Mais pas son comportement. Le constructeur le dit : « Elle colle à la route et à sa

clientèle. » Je vous laisse juge pour la seconde partie de cette assertion mais il est vrai que ce comportement routier est très sûr. La Supra Turbo fait preuve d'un sous-virage certain en courbe serrée et n'aime pas trop glisser de l'arrière. Encore une fois, son poids ne vous incite pas à la secouer et sa motricité, appuyée par un autobloquant, est bonne. Les réserves d'usage devront être faites par temps de pluie (nous n'en avons pas eu l'expérience). La suspension, qui manque un peu de débattement, allie avec honnêteté confort et efficacité. Un conducteur un peu trop impétueux pourra arriver à bout des freins et piéger l'ABS. Quoi qu'il en soit, la Supra Turbo est facile à vivre, c'est une bonne nature.

Toyota France vise une clientèle limitée pour ce modèle, guère plus de 2000 ventes par an. On pourra s'interroger sur le profil du chaland qui sera plus volontiers un provincial dépourvu de préjugés. Pour ma part, je lui conseillerais vivement la version Targa, au goût américain plus prononcé. A défaut de Corvette ou de Firebird, la Supra Turbo reste une offre intéressante. Dans cette optique, on ne se formalisera pas d'une consommation d'essence un peu élevée.

FICHE D'ESSAI	
PERFORMANCES MESURÉES	
Conditions 1 pers. à bord.	
Vitesse maxi (km/h) : en 5 ^e : 238	
Régime/vitesse lue : 5800/245	
ACCÉLÉRATIONS	
DÉPART ARRÊTÉ	
400 m : 15"4 ; 1 000 m : 28"	
0 à 100 km/h : 8"	
Reprises de 80 à 120 km/h réelles : en 3 ^e : 5"2 ; en 4 ^e : 6"8 ; en 5 ^e : 10"2	
Reprises de 40 à 100 km/h réelles : en 3 ^e : 7"9 ; en 4 ^e : 10"7 ; en 5 ^e : 16"1	
Zone rouge (tr/mn) : 6 500	
Vitesses maxi réelles sur chaque rapport et chute de régime (km/h - tr/mn) : 1 ^e -2 ^e : 62/2 600 ; 2 ^e -3 ^e : 103/2 100 ; 3 ^e -4 ^e : 153/1 500 ; 4 ^e -5 ^e : 200/1 100	
CONSUMMATIONS	
Moyenne (litres) : 16,4/100	
Autonomie : 410	
Selon les normes « UTAC » : à 90 km/h : 8 ; à 120 km/h : 10,3 ; En cycle de type urbain : 14,4	
Puissances fiscales (CV) : France : 15 ; Belgique : 15	