Communiqué de presse

Safenwil, 28. Avril 2022

Présentation de la Toyota GR Supra avec une transmission manuelle sur mesure destinée aux puristes de la conduite.

La GR Supra est le premier modèle mondial GAZOO Racing (GR) de Toyota et, dès son lancement en 2019, elle a été l'incarnation parfaite de l'esprit de GR et du rêve du président de Toyota, Akio Toyoda, à savoir proposer une voiture purement axée sur le plaisir de conduire. Par la suite, l'introduction de la Yaris GR et le lancement imminent du coupé GR86 ont renforcé les qualités particulières qui définissent la marque GR, soit des voitures nées d'une passion pour la conduite automobile et qui bénéficient directement de l'expertise et de l'expérience de TOYOTA GAZOO Racing dans les championnats du monde.

Depuis son lancement, la Supra GR est proposée avec un moteur six cylindres en ligne de 3,0 litres d'une puissance de 250 kW (340 DIN ch), associé à une transmission automatique à huit rapports. Un an plus tard, un nouveau moteur de 2,0 litres d'une puissance de 190 kW (258 DIN ch) a été ajouté à la gamme, toujours avec une transmission automatique de série. Alors que la voiture et ses performances ont fait l'objet d'éloges dans le monde entier de la part des médias et des fans, la question de savoir si une boîte de vitesses manuelle serait disponible a sans doute inévitablement continué à être soulevée.

Toyota AG, Schürmattstrasse, 5745 Safenwil, Tél +41 62 788 86 31, press@toyota.ch,

#SAUVEZLABOÎTEMANUELLE

Toyota a été à l'écoute des fans de voitures de sport et de ses clients, et peut confirmer qu'une nouvelle GR Supra équipée d'une transmission manuelle intelligente (iMT) à six vitesses sera bientôt commercialisée en Europe. Elle a été conçue pour faire le bonheur des conducteurs qui aiment le contrôle et la satisfaction que procurent des changements de vitesse manuels parfaitement synchronisés. Son ajout à la gamme signifie que Toyota proposera ses trois modèles GR disponibles en Europe équipés d'une transmission manuelle et de trois pédales, soit de série (GR Yaris), soit en option (GR Supra, GR86).

Fidèle à la qualité d'ingénierie de la GR Supra, cette évolution ne s'est pas limitée à l'utilisation d'une solution toute prête. Une nouvelle transmission, ainsi qu'un nouvel embrayage, ont été spécialement conçus pour s'adapter aux caractéristiques de puissance et de couple du moteur de 3 litres de la GR Supra.

Dans le même temps, les systèmes de freinage et la suspension de la GR Supra ont été réajustés pour améliorer davantage les performances et ces changements ont été introduits dans toute la gamme de modèles. La gamme nouveau look comprend également un nouveau modèle spécial Race de 3,0 litres. Outre la légèreté de la transmission manuelle, ce modèle bénéficie d'autres changements de spécifications visant à réduire le poids à vide de la voiture de près de 40 kg, ce qui améliore sa maniabilité.

NOUVELLE TRANSMISSION MANUELLE À SIX VITESSES

La transmission manuelle installée dans la Supra GR a été conçue et mise au point spécifiquement pour être utilisée avec le moteur à six cylindres en ligne du coupé.

L'équipe d'ingénieurs a su modifier le boîtier de transmission, l'arbre de transmission et le train d'engrenages existants et supprimer les pièces qui n'étaient pas nécessaires, telles que l'ensemble acoustique, ce qui a permis de réduire davantage le poids du véhicule. Au cœur de la transmission se trouve un embrayage nouvellement conçu avec un diamètre plus grand et un ressort diaphragme renforcé. Avec une plus grande surface de friction et un ressort plus résistant, ce nouveau composant est doté d'une capacité de haute performance appropriée pour une utilisation avec le moteur à couple élevé de la GR Supra.

FONCTIONNEMENT INTELLIGENT

La transmission iMT utilise un système de contrôle intelligent programmé avec un nouveau logiciel qui privilégie les performances sportives. Lors des passages aux vitesses supérieures, les paramètres sont réglés de manière à optimiser le couple moteur au moment de l'engagement et du relâchement de l'embrayage; lors des rétrogradations, le logiciel a été perfectionné pour assurer des performances constantes. L'iMT est réglée par défaut, mais peut être désactivée en mode Sport selon les préférences du conducteur.

TRANSMISSION FINALE

Pour éviter un démarrage lent et une faible sensation d'accélération, le rapport de transmission finale a été raccourci, passant de 3,15 (dans la boîte automatique de la Supra GR) à 3,46. Il en résulte une réponse sportive et un engrenage adapté aux performances des voitures de sport.

AJUSTEMENT DE LA SUSPENSION ET DE LA DIRECTION

Toutes les versions de la GR Supra bénéficient d'une suspension réajustée, introduite pour optimiser les performances avec la nouvelle transmission manuelle.

Les améliorations portent notamment sur l'utilisation de caoutchouc vulcanisé plus rigide dans les bagues de la barre antiroulis avant et arrière et sur le réglage des amortisseurs. Les composants mécaniques de la direction assistée électrique et les paramètres de fonctionnement du système ont également été révisés.

CONSOLE CENTRALE ET LEVIER DE VITESSES REVUS

Les modifications nécessaires à l'intégration de la nouvelle transmission manuelle dans la Supra GR ne se sont pas limitées au groupe motopropulseur. Une attention particulière a également été accordée à la manière dont le nouveau système pouvait être intégré dans le cockpit du conducteur.

Il n'était pas simplement question de remplacer un levier de vitesse par un autre; il fallait aussi veiller à ce que le pommeau du levier de vitesse soit placé de manière optimale pour des changements de vitesse précis, rapides et satisfaisants.

Le design de la console centrale existante ne laissait pas suffisamment de place entre le levier de vitesse et le panneau de commande de la climatisation. Pour obtenir une ergonomie parfaite, l'unité de console et la commande de sélection du mode de conduite ont été repensées. En outre, le rapport du levier a été modifié et l'effort nécessaire pour passer les vitesses et enclencher la marche arrière a été ajusté.

La configuration révisée offre un dégagement confortable de 42 mm entre le pommeau du levier de vitesse et le panneau de commande de la climatisation.

La sensation du levier de vitesse dans la main et le poids de son utilisation font partie de la connexion sensorielle de l'homme avec la voiture, raison pour laquelle une attention particulière a été portée au poids et à la forme du pommeau de vitesse et à la qualité de l'actionnement du levier. Ainsi, Toyota a ajusté le niveau d'effort nécessaire pour passer la marche arrière et a opté pour un pommeau de levier de vitesse plus lourd (200 g) pour un effet d'inertie plus agréable à l'usage.

Toyota AG, Schürmattstrasse, 5745 Safenwil, Tél +41 62 788 86 31, press@toyota.ch,

CONTRÔLE DE LA TRACTION

La traction et le freinage de la Supra GR ont été optimisés pour une utilisation avec une transmission manuelle.

Avec une boîte automatique, il est possible d'utiliser la deuxième vitesse lors d'un démarrage en côte lorsque les roues opposées sont sur des surfaces ayant des niveaux d'adhérence différents - par exemple, lorsque la voiture est garée en partie sur un bord de route couvert de verglas. La progression est fluide, sans recul ni patinage des roues. Avec une boîte de vitesses manuelle, il faut utiliser la première vitesse et le relâchement de l'embrayage entraîne un risque accru de patinage des roues. Pour résoudre ce problème, les ingénieurs de Toyota ont adapté le contrôle de traction (TRC) de la voiture afin d'obtenir un fonctionnement souple comme celui de la boîte automatique. Le système est également optimisé pour le couple moteur élevé qui caractérise la GR Supra, les pneus larges et la traction arrière.

AGILITÉ ET STABILITÉ AU FREINAGE

Le comportement de la voiture lorsqu'elle accélère en sortie de virage est un élément clé de la qualité «plaisir de conduite» que Toyota a développée pour la Supra GR. Pour la nouvelle version manuelle, le contrôle de traction a de nouveau fait l'objet de mesures visant à assurer un équilibre idéal entre agilité et stabilité en sortie de virage sur l'accélérateur. L'intervention du TRC a été calibrée pour maintenir la stabilité – la voiture suit fidèlement la trajectoire prévue par le conducteur – tout en permettant la juste quantité de puissance pour une sensation de conduite sportive.

NOUVELLE FONCTION HAIRPIN+

L'ambition de rendre la GR Supra agréable à conduire dans les scénarios les plus contraignants a inspiré le lancement d'une nouvelle fonction Hairpin+. Celle-ci est conçue pour offrir plus de liberté et de satisfaction, notamment dans les virages serrés en pente ascendante (plus de 5%) avec un revêtement à fort coefficient de frottement, comme ceux que l'on trouve sur les routes de montagne en Europe. Une plus grande liberté de patinage peut rendre ces routes plus agréables à parcourir, c'est pourquoi Toyota a optimisé le contrôle du couple moteur pour permettre une plus grande différence dans le degré de patinage des pneus du côté gauche et du côté droit.

PROGRAMME ANTI-ROULIS

Un véhicule très agile équipé de pneus à friction maximale élevée peut être sensible à un brusque survirage, ce qui est difficile à contrôler avec le seul dispositif de contrôle de la stabilité du véhicule (VSC). Pour remédier à ce comportement, un programme anti-roulis (ARP) a été adopté pour les versions manuelle et automatique de la GR Supra. Ce programme intervient à un stade plus précoce avec le VSC pour couvrir toute perte soudaine d'adhérence lorsque la suspension à réponse rapide de la voiture est utilisée. En outre, le mode poursuite a été réglé pour permettre de faciliter les changements de voie avec une liberté de contrôle de l'accélérateur. Le véhicule reste agile, mais le risque de tête-à-queue est moindre grâce à un contrôle spécifique du moteur et du couple.

NOUVELLE GR SUPRA RACE

Toyota a profité de l'économie de poids réalisée avec la nouvelle transmission manuelle pour ajouter un nouveau modèle léger à la gamme GR Supra. La GR Supra Race de 3,0 litres bénéficie de nouvelles mesures destinées à réduire son poids pour atteindre une économie totale de 38,3 kg, par rapport au poids à vide du modèle automatique Premikum de 3,0 litres.

Le montage de la nouvelle boîte de vitesses manuelle et des nouvelles jantes en alliage de 19 pouces permet d'économiser 21,8 kg ; le modèle Lightweight permet d'économiser 16,5 kg supplémentaires grâce au remplacement du système audio et à la suppression des sièges en cuir, du réglage électrique et du soutien lombaire. Cette réduction améliore l'agilité de la voiture.

GAMME DE MODÈLES RÉVISÉE

La nouvelle gamme GR Supra conserve le modèle d'entrée de gamme Sport automatique de 2,0 litres, disponible avec le pack d'option Sport Plus Pack. La version manuelle Race de 3,0 litres devrait être la version la plus prisée de la GR Supra, la version manuelle Premium de 3,0 litres étant positionnée au sommet de la gamme.

Toyota AG, Schürmattstrasse, 5745 Safenwil, Tél +41 62 788 86 31, press@toyota.ch,

NOUVELLES COULEURS POUR L'EXTÉRIEUR ET L'INTÉRIEUR

La nouvelle gamme GR Supra bénéficie également de nouvelles options de peinture avec l'ajout du Sparkling Copper et du Portimao. Un Mineral White mat a également été introduit, exclusivement pour le nouveau modèle Premium avec Special Pack manuel Premium 3.0 litres haut de gamme. Dans l'habitacle, l'ancien cuir noir a été remplacé par une nouvelle option de revêtement fauve.

Votre interlocuteur en cas de questions: Björn Müller - Presse
Téléphone: +41 62 788 86 31
E-Mail: bjoern.mueller@toyota.ch

Pour plus d'informations: toyota.ch
toyota-media.ch