

« Rallye ou street legal ? » Essai de la Toyota Yaris GR- Four !

écrit par Nicolas Vandersleyen



ET bien les 2 ! En effet, à l'heure où une grosse majorité des constructeurs automobiles courent après les quotas de CO₂ pour éviter les amendes et font disparaître leurs modèles compacts survitaminés du catalogue, Toyota joue à contre sens ! Grâce à leur **avancée en matière d'hybride** (rappelons que la première Prius hybride est arrivée en 1997), Toyota a pris de l'avance en matière de **quotas CO₂**. De plus, vu leurs nombreux modèles hybrides actuels, ils sont sur la « bonne » voie pour le futur. Ainsi, c'est le 2^e modèle consécutif qu'ils lancent sur le marché des **coupés ou compactes sportives**. Le premier étant la **renaissance de la Supra** il y a 2 ans, que nous avons d'ailleurs essayé l'année passée (article disponible [ici](#)). Cette dernière était produite en corrélation avec la Z4 de BMW, ce qui déplait à certains puristes mais le résultat final est quand même une belle réussite.





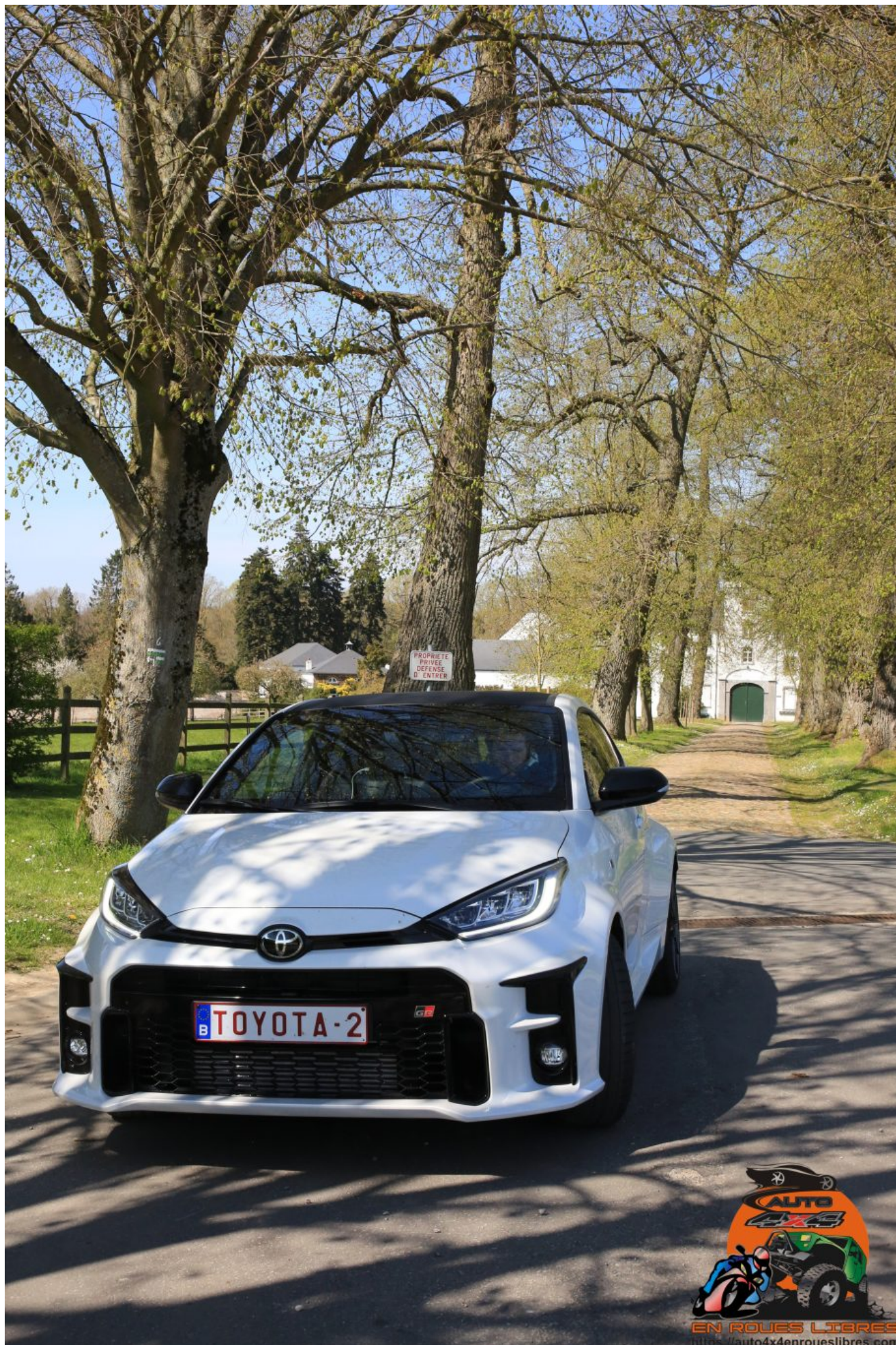
Un air de WRC sous la naissance de cette Toyota Yaris GR – Four

Le 2^e modèle sport de la marque japonaise n'est autre que cette petite **bombinette** qui nous intéresse aujourd'hui : **la Yaris GR-Four** ! Ici il s'agit bien d'une voiture **100% nippone** fabriquée entièrement par l'écurie de course de Toyota : **Gazoo Racing**. En fait, en renouvelant sa Yaris « normale » en 2019, Toyota s'est trouvé devant un problème de taille pour renouveler sa **Yaris WRC**. La voiture normale n'est pas idéale pour servir de base pour une auto de compétition. Par exemple, elle n'est disponible qu'en 5 portes, ce qui empêche d'avoir un châssis bien rigide et rend l'aérodynamisme beaucoup moins performant. Rien que cela posait déjà problème. Pour le résoudre Toyota a donc choisi d'homologuer une Yaris « **street legal** » qui serait vendue au grand public et sur laquelle il pourrait se baser pour le modèle WRC. Pour que cela fonctionne, le règlement **FIA** de WRC prévoit que le constructeur doit produire un véhicule routier qui sera vendu à au moins 25 000 exemplaires au cours de la première saison. Néanmoins, au vu des dernières performances de Toyota en WRC, cela valait la peine en plus de ravir le cœur de nombreux passionnés en manque de petites sportives compactes. **2 pierres d'un coup donc** ! Notons entre autres :

- En 2017, Toyota revient en WRC avec sa Yaris et finit 3^e au championnat du monde des rallyes
- En 2018, Ott Tanak et Toyota Gazoo Racing s'offrent la 1^e place du classement de ce même championnat
- En 2019 et 2020, Ott Tanak et Sebastien Ogier finissent 2^e du championnat du monde des rallyes
- Enfin, en ce début de saison 2021, Sebastien Ogier est en tête du classement général du championnat du monde des rallyes à la date de ce 25 avril 2021 avec cette nouvelle Yaris WRC !









Toyota a mis la paquet pour la préparation de cette Yaris GR!

Mais revenons à notre véhicule d'essai après cette brève évasion historique. En effet, si le nom porté par notre véhicule est bien le même que celui de la citadine hybride de monsieur et madame tout le monde, la voiture en elle-même n'a pas grand-chose en commun. Nous pouvons noter quelques **changements notables** comme :

- **Le châssis** : l'empattement est allongé, les voies élargies et l'ensemble renforcé.
- **Les suspensions** arrière à bars de torsion sont troquées pour une double triangulation tandis que les suspensions avant restent des modèles McPherson mais modifiés.
- **Le moteur est un 3 cylindres essence 1,6l turbocompressé** à injection directe multipoints développé uniquement pour la Yaris GR. Il est notamment muni d'un turbocompresseur monté sur roulement à billes pour améliorer sa réactivité

et l'écoulement d'air d'admission et d'échappement s'en voit modifié. Cela lui permet de **développer 261ch à 6500 tr/min et 360 Nm de couple entre 3000 et 4600 tr/min.**

- L'ensemble de la **carrosserie** est réalisé en **aluminium** pour **gagner 24 kg** et le **toit** est un **matériau en polymère renforcé avec de la fibre de carbone (CFRP)** pour encore gagner quelques kilos et abaisser en même temps le centre de gravité de l'ensemble. De plus, celui-ci se voit abaisser de 95 mm à l'arrière pour gagner en **aérodynamisme** et alimenter de la meilleure des manières l'aileron sur le vrai modèle WRC. Malheureusement cela empiète sur l'habitabilité des places arrière mais bon si l'aérodynamisme est meilleur...
- Le système de **freinage** s'équipe de disques ventilés et rainurés de 356 mm à l'avant et 297 mm à l'arrière. Le tout est muni d'étriers fixes de 4 et 2 pistons respectivement, pour offrir un freinage optimal quel que soit la conduite.
- **La transmission a été réalisée « sur mesure »** à partir de ce qui avait été développé autrefois sur les Celica ST GT-Four. En effet Toyota a dû re-piocher dans ses archives étant donné que cela faisait de nombreuses années qu'ils n'avaient pas eu à construire une **transmission 4 roues motrices de type WRC**. Celle-ci a donc été bien pensée et travaillée de façon à réduire la masse au maximum tout en augmentant l'efficacité et le plaisir de conduite. On retrouve donc tout naturellement une **boîte manuelle à 6 rapports parfaitement étalonnée muni d'un « quick shift »** (passage de rapport court et rapide via le levier), **d'un système I-MT** (aide au passage des vitesses en adoptant le régime moteur de la vitesse qu'on souhaite engager avant qu'on ait lâché l'embrayage. Cela permet d'éviter les à-coups en conduite sportive et se révèle drôlement efficace pour améliorer les transitions en réalité). L'ensemble se complète enfin avec **3 différentiels**. Le central permet de sélectionner selon le mode de conduite choisi le pourcentage de couple

envoyé sur les essieux avant et arrière :

- **En mode normal** : 60% de couple sur l'essieu avant et 40% sur l'essieu arrière
- **En mode sport** : 30% de couple sur l'essieu avant et 70% sur l'essieu arrière
- **En mode track** : 50% de couple sur l'essieu avant et 50% sur l'essieu arrière







Clouée au sol notre Yaris d'essai !

A cela, s'ajoutent **2 différentiels Torsen** (avant et arrière) permettant d'assurer une **adhérence optimale** en fonction de la répartition de couple sur les roues gauche et droite (uniquement sur la version « **High Performance** », comme notre modèle d'essai). De cette façon la traction est toujours assurée sur les 4 roues pour maintenir la performance optimale de ce bolide. Si vous voulez en apprendre plus sur le fonctionnement du différentiel Torsen nous vous invitons à aller visionner cette courte vidéo très illustrative : <https://www.youtube.com/watch?v=JEiSTzK-A2A>





Equipement intérieur standard pour ce modèle de course

Comme vous pouvez le constater, les changements par rapport à la Yaris normale sont nombreux et pas insignifiants. D'ailleurs, la Yaris GR n'a en commun avec la Yaris que les phares avant et feux arrière, les rétroviseurs, l'antenne et le tableau de bord. Ainsi, on retrouve **un tableau de bord simple mais avec le nécessaire** pour une voiture de ce type. Même si le GPS n'était pas présent sur notre modèle d'essai, l'option est au catalogue. La grosse différence au niveau de l'intérieur provient des **magnifiques sièges avant baquets** pour maintenir correctement les passagers en conduite sportive tout en restant accessibles et confortables au quotidien. Grâce à ceux-ci, nous sommes **parfaitement installés et la visibilité est bonne** pour manier cette petite voiture au quotidien. De plus, une **caméra de recul bien** précise vient améliorer les créneaux. D'autre part nous avons quand même certaines technologies d'aide à la conduite comme le cruise control adaptatif, le freinage d'urgence ou le maintien de ligne. Le seul bémol de l'habitacle provient des **2 places arrière qui restent assez étriquées**, surtout pour les personnes de grande taille et le **coffre** qui est **réduit** à cause de la batterie positionnée en dessous (capacité de 174l).











Parée pour tirer des « sticks » cette Toyota Yaris GR-Four

Enfin, il faut parler de ce qui prime avant tout sur une voiture sportive de ce type : **les ressentis de conduite** ! De ce fait, à peine installé dans le baquet on a déjà le sourire aux lèvres en mettant le tri cylindres en route et en voyant les grosses ailes arrière bien larges dans les rétros. Le changement de vitesse tombe bien en main, les pédales de frein et d'embrayage sont un peu dure au premier abord mais se révèlent finalement bien adaptée pour avoir un **ressenti de meilleur qualité et vraiment piloter sa voiture**. De plus, on a l'heureuse surprise de retrouver un **frein à main traditionnel** qui permet de jouer avec l'arrière en tirant des fameux « stick ». D'autant plus que **Toyota a prévu dans sa conception que ce frein à main serait utilisé pour faire glisser l'arrière**. De ce fait, lorsqu'il est activé, le différentiel arrière est bloqué tandis que le central est ouvert pour avoir de la traction sur l'avant tout en pivotant l'arrière. Ils ont pensé à tout ces japonais !







Alors, verdict de cette Yaris bodybuildée ?

Enfin bon, même si son empattement court favorise les dérapages au frein à main, le but ultime de ce bolide est bien **la performance**. C'est pourquoi, lorsque l'on pousse les 1355 kg de la bête, on est tout de suite **bluffé par l'accroche au sol, les reprises fulgurantes et l'allonge pour le moins étonnant de la part d'un 3 cylindres essence**. En effet, même si ce moteur n'est pas le 3 cylindres le plus puissant des voitures de sport « street legal » (la koenigsegg Gemera développe 600 ch de son 3 cylindres, article disponible [ici](https://auto4x4enroueslibres.com)), il est en tout cas le plus puissant des voitures de moins de 40 000€ ! En effet, c'est bien la première fois que nous avons un si petit moteur entre les mains avec un tel agrément et des performances pareilles (**0-100 km/h en 5,5s et vitesse max = 230 km/h**). En général, les petits moteurs sont creux à bas régime, avec des relances très limitées et il faut tout le temps aller chercher

la puissance à haut régime. Et bien ici pas du tout, **c'est une belle réussite avec une étonnante souplesse à bas régime**. Ainsi dès 1500 tr/min, l'allonge se veut linéaire et franche même si le véritable coup de raquette n'apparaît qu'à partir de 3500 tr/min et ce jusqu'à 7500 tr/min, la zone rouge du compte tour, lorsque l'on entend le **rupteur du 3 cylindres**. Toyota a associé à cela un « **Active Noise control** » qui « nettoie » le son du moteur et l'amplifie via les baffles de la voiture. Ainsi, à bas régime, le système reste très discret et une fois que l'on dépasse les 3500 tr/min, le son artificiel devient très présent et procure une chouette sensation de voiture de sport. Il est à noter, que pour une fois, ce son artificiel mêlé au vrai rupteur du moteur donne un rendu très convenable, ce qui permet un bon ressenti tout en respectant les normes.







Des routes sinueuses pour cette Toyota Yaris GR, elle en redemande !

Une fois parti sur routes avec ce petit monstre, on remarque tout de suite que son **terrain de jeu de prédilection** se situe sur les **petites routes sinueuses** avec de multiples montées, descentes, virages serrés etc. En effet, en ville, elle se veut correctement confortable mais dure au niveau de la suspension et on ne sait pas utiliser le potentiel du moteur tandis que **sur autoroute le bruit de roulements est vraiment fort présent** si bien qu'il est fatigant de parcourir de longues distances autoroutières. Par contre sur les petites routes (ouvertes), il est quasiment impossible d'exploiter tout le potentiel de cette Yaris GR tellement elle est collée au sol ! Sur ce terrain, la maîtrise de pilotage du conducteur peut s'exprimer à 100% et il peut décider de la conduite qu'il veut adopter en sélectionnant le mode via le sélecteur. Bien que ce soit en **mode track** (50% de couple à l'avant et 50% de couple à l'arrière) que le

meilleur chrono sera atteint, c'est bien en **mode sport** (70% du couple à l'arrière et 30% devant) qu'elle se veut le plus fun.





Consommation et prix de notre Toyota Yaris GR – four d'essai

Enfin, pour conclure, cette petite Toyota Yaris GR-Four est une **belle réussite** surtout vu les temps ténébreux pour les voitures de sport et plus particulièrement pour les compactes sportives. **Toyota a réussi là, un sans-faute** et cette sportive répond à une demande de passionnés. De plus, **elle peut être utilisée en voiture de tous les jours** à condition de faire quelques concessions sur le confort (on n'a rien sans rien) comme elle peut servir de voiture plaisir pour le week-end. Au cours de notre essai nous avons consommé une moyenne de **9l aux 100 kms** avec des pointes à 10,5 – 11l. D'autre part la Yaris GR démarre à 36 940€ TVAC et notre version « **High Performance** » valait **38 920€**. Selon notre ressenti, les 2000€ de différence valent vraiment la peine pour avoir les différentiels Torsen.







Enfin, au niveau des taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957€	4957€	1284,13€
Taxe de circulation annuelle	292,38€	292,38€	280,85€
Eco malus	/	500€	/

Résumé de notre Toyota Yaris GR – Four essayée

■	■
---	---



Vandersleyen Nicolas