

# Toyota GR Yaris : Une boule de nerfs sous le sapin

written by Yves Merens



Lorsque Toyota décide de relever un défi, le résultat est souvent remarquable. Au sommet de l'hybridation depuis plus de 20 ans, Toy est aussi l'un des meilleurs en 4X4 avec ses modèles increvables. Dernier coup de génie, l'arrivée en WRC il y a trois ans s'est vite concrétisée par la victoire avec une Yaris de compétition bien au-dessus du lot, basée sur la Yaris de troisième génération. Voici venir la GR Yaris de quatrième génération. Une bombe !



C'est le département course de la marque qui s'y est collé, et de quelle manière. GR, comme Gazoo Racing, c'est un peu leur AMG à eux au pays du soleil levant. Nous voilà donc en présence d'une Yaris 4, mais GR ! Semblable à la Yaris de route. Pas vraiment puisqu'il n'y aurait que quelques détails communs, dont l'antenne ! Pour le reste, la GR est taillée pour le

rallye sur route en adoptant ses propres recettes. Cerise sur le gâteau, la Yaris GR « civile » sort une grosse année avant la version de course puisque la Covid a retardé sa mise au point en course. Je vais donc prendre le volant d'une voiture de sport conçue par Toyota, à 25 000 exemplaires, pour pouvoir participer aux rallyes. De quoi se prendre pour un pilote officiel !

Nous sommes loin de la petite citadine hybride bien sage. La longueur de la GR est allongée de quelques centimètres par rapport à la version de masse, soit 4 mètres. Mais c'est surtout en largeur, plus six centimètres, en en hauteur, moins 10 centimètres !, que la GR se démarque. Les ailes arrière sont d'ailleurs élargies pour contenir les pneus sport.



Son toit plongeant vers le becquet arrière souligne son tempérament de feu alors que les deux portes arrière ont disparu ! Le reste ne laisse pas non-plus de doute sur sa sportivité. La calandre noire en nid d'abeilles et les grandes prises d'air sous les phares « pulsent ». Ajoutons à cela un soubassement course qui mène l'air jusqu'au diffuseur entre les pots d'échappement, n'en jetez plus.

**3 cylindres !**

Avec tout cet attirail, il doit sûrement y avoir un V8 double turbo sous le capot ! Pas du tout, c'est pourtant la puissance de cet engin qui attire. 261 chevaux officiels, un peu plus en réalité semble-t-il. Et pour arriver à ce chiffre, Toyota a gavé un moteur trois cylindres 1,6 litre d'un turbo que l'on entend bien en conduite sportive. Le tout pour un poids plume de 1280 kilos. Par comparaison, la Suzuki Swift Sport pèse moins d'une tonne, mais ne développe « que » 140 chevaux, moitié moins mais l'idée est la même.



Et pour faire passer tout cela aux roues, Gazoo a misé sur une transmission intégrale d'une efficacité à mon sens inégalée sur route et pour ce gabarit. Ce système est breveté sous le nom de GT-Four, en référence aux fameuses Celica GT-Four de rallye des années nonante.



A l'intérieur, le cockpit est nerveux et donne envie de s'élaner. Le tableau de bord est complet, avec plusieurs sous-menus détaillant tout, jusqu'à la répartition de la transmission ou l'accélération exprimée en G. Seul bémol, l'écran derrière le volant est bardé de trop de couleurs différentes entre le rouge, le bleu, le noir, le blanc et le vert. La petite plaque entre les sièges « GR WRC » rappelle si besoin les ambitions de la bête.





**Stable, toujours !**

Allez, bouton start. Le bruit est léger au démarrage alors que l'écran demande de ne pas trop accélérer avant que le moteur ne soit en température. Normal ! Une fois monté dans les tours, le

1,6 litre devient rauque. Bizarre pour un trois cylindres, sauf que GR gratifie l'habitacle d'une petite amplification sonore artificielle. Soit. La n'est pas le plus important.

L'essentiel, c'est l'équilibre général qui se dégage de ce chariot de feu. Des accélérations comme celles-ci, dans une petite caisse, c'est vraiment très rare, le tout en grande maîtrise. Lorsque les virages arrivent, cette GR Yaris enroule les changements de direction. Elle semble repousser les lois de la physique. Cette voiture demande à être pilotée ; elle est vraiment plus forte que la majorité des conducteurs qui trouveront leurs limites à son volant, bien avant qu'elle ne sorte de la route. C'est bluffant.



La transmission intégrale est irréprochable. Trois modes de conduite/pilotage s'actionnent par une mollette sur la console centrale. Le « normal » est déjà pas mal mais donne priorité aux roues avant. Pour répartir la force motrice 50/50 sur les essieux avant et arrière, c'est le mode « track » qui convient. Ici, on parle d'efficacité pure. Ça pourrait passer à fond partout en course ! Le dernier mode, « Sport », permet le drift en donnant plus de puissance à l'arrière. Pour sentir à quel point les glisses sont aisées, il vaut mieux disposer d'un grand parking privé, hors route ouverte.



La boîte de vitesses manuelle à six rapports, bien synchronisés évidemment, dispose aussi d'un attribut propice aux talons-pointe. L' « IMT », « Intelligent Manual Transmission », restitue le régime moteur idéal de changement de rapport en fonction des talents du conducteur.

Voilà donc un super cadeau de Noël, joueur et sécurisant au possible qui apporte des sensations rares en automobile. Bon, un cadeau dont le prix démarre à 36 900 euros quand même, mais pour un tel niveau de performance, il faut remonter à la fameuse Ford Focus RS mk2 ou payer plus pour une Renault Mégane RS. Toutes deux tractions !

**Yves Merens**

