Article écrit par Nicolas HEIDET le 13 décembre 2021

Toyota GR Yaris : dérivée d'une rallye

C’est sans doute l’une des plus grandes surprises de cette année. La Toyota Yaris est passée par les mains de Gazoo Racing, l'entité sportive de Toyota.

Le charismatique Monsieur Toyoda, président du groupe, avait dit à ses équipes : " *vous avez carte blanche* ". Visiblement, les ingénieurs maison ont bien reçu le message…

Un gros travail presque à tous les niveaux

De l'extérieur, nous sommes bien face à une citadine Yaris mais il faut lui reconnaître un gros travail presque à tous les niveaux. Plus large, plus galbée, cette GR Yaris est taillée comme une petite voiture de course. Ailes élargies, entrée d'air à l'avant et extracteur arrière, sans oublier les grandes roues de 18 pouces et les freins redimensionnés. En évoquant les dimensions, la GR Yaris est plus longue, plus basse et plus large qu'une Yaris normale même si elle partage son empattement.

Ce n'est pas une Yaris "normale"

À son bord, l'ambiance se veut plus sportive avec des sièges semi-baquets en alcantara. Pour le reste, on remarque quelques rangements mais dont les plastiques sont trop lisses et ne retiennent pas les éléments qui s'y trouvent, tout se met à glisser… Mais en démarrant, on se rend vite compte qu'il ne s'agit pas d'une Yaris "normale". Le moteur 3 cylindres 1,6 litre turbo émet une sonorité assez rauque et, à vrai dire, inhabituelle. Seule une Fiesta ST offre le même genre de sensation à l'arrêt. Sa particularité ? Son moteur est poussé à 265 ch, la seule citadine du marché à afficher autant de puissance (une Fiesta ST fait 200 ch et la Hyundai i20 N aussi). Et Toyota parvient, avec cette puissance, à limiter les émissions de CO2 à 186 g/km. En ville on retrouve une urbaine assez facile et qui se gare dans un mouchoir de poche. Sur les pavés en revanche, on se rend bien compte que l'on est dans une petite sportive dérivée d'une voiture de rallye.

Sur route : la révélation

Il est temps de gagner des petites routes. Et là, c'est la révélation ! Les 265 ch perchés à 6 500 tr/mn sont bien là et répartis sur 4 roues. Résultat : on obtient la voiture parfaite pour se faire plaisir dans les enchaînements. Pour ceux qui l'ont connu, la Lancia Intégrale HF offrait des sensations similaires, une voiture qui bondit d'un virage à l'autre, qui s'accroche au bitume comme une teigne et qui freine fort en cas de besoin. Cette voiture japonaise suit un peu les mêmes traces mais avec visiblement une meilleure fiabilité (Toyota oblige). En empruntant les mêmes routes fermées avec une 911 GT3, une BMW M5 Compétition et une Audi RS6, nous nous sommes rendu compte que la Yaris était visiblement imbattable sur des parcours aussi sinueux. La sonorité de la voiture est telle que l'on se croit vraiment dans une petite voiture de course. Et, en toute honnêteté, je ne vois pas quelle voiture de série peut se mesurer à cette GT Yaris sur une petite route…

La meilleure petite sportive du marché

En somme, Toyota signe ici la meilleure petite sportive du marché. Le constructeur a d'ailleurs annoncé vouloir passer au niveau supérieur avec une version un peu plus radicale dont la puissance pourrait atteindre près de 300 ch. En conservant une caisse aussi légère, cette future Yaris pourrait se comparer à des sportives plus haut de gamme. Il demeure que pousser aussi haut un moteur 3 cylindres peut avoir des conséquences. On le sait, si sur le papier et dans la pratique les chiffres sont impressionnants, on peut tout de même se poser la question de ce qu'il peut advenir de ce type de mécanique passé les 100 000 km. Gageons que les équipes de Toyota savent ce qu'elles font. Elles n'ont d'ailleurs rien à se reprocher en matière de fiabilité et de sérieux de fabrication.