

Essai - Toyota GR Yaris AT : Un ADN de WRC

Depuis 2020, la Toyota GR Yaris rassemble les adeptes du plaisir de conduire typé rallye et après quatre ans sur nos routes, elle subit une légère cure de jouvence. Intérêt majeur de ce renouvellement, la petite japonaise se décline désormais également avec une boîte automatique à double embrayage. Dans l'idée de l'utiliser tous les jours, c'est assez logiquement que nous avons porté notre choix sur cette version pour notre essai.



- 3 cylindres, turbo, essence, 1'618 cm³
- 280 ch à 6'500 t/min
- 390 Nm de 3'250 à 4'600 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 1'300 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'995 x 1'805 x 1'455
- Conso. mesurée : 10.25 l/100km
- Emissions de CO₂ : 215 g/km (G)
- dès CHF 49'900.-, mod. essayé: CHF 55'150.-

Mon collègue qui avait essayé la première génération n'avait pas été avare en compliments et, pour avoir moi-même fait quelques kilomètres avec, je n'ai pu que plussoyer à ses commentaires dithyrambiques. J'étais donc très impatient de prendre le volant de cette nouvelle GR Yaris équipée d'une transmission à double embrayage car, avec la version manuelle, il était assez difficile de rester raisonnable tant l'auto stimulait nos sens et nous poussait à l'exploiter franchement.

Bien sûr, certains préféreront toujours la version manuelle mais si on envisage d'élargir son utilisation, une boîte automatique est un véritable atout pour rouler au quotidien. Restait à espérer que cette transmission soit à la hauteur du produit et j'avoue que c'était ma crainte principale.



A l'extérieur

En la contemplant de l'extérieur, il faut un œil avisé pour différencier les deux générations tant les changements sont subtiles. Sur notre voiture d'essai, on peut déjà relever les jantes forgées proposées en option, à 10 rayons au lieu de 15 pour celles d'origine. Pour ma part, je préfère presque l'apparence de celles de base, une économie sur la facture finale.

La face avant dispose d'une calandre un peu plus travaillée, avec des entrées d'air supplémentaires sur les côtés, rendant sa gueule encore plus agressive. Cet effet est accentué par l'inscription « GR Four » sur le radiateur. Les optiques sont aussi revues et intègrent une signature LED plus complexe, offrant une certaine modernité à son regard.

A l'arrière, c'est dans le même esprit. Les feux sont plus grands et désormais reliés par un bandeau lumineux rouge. Ça augmente l'amplitude des ailes arrière et la poupe gagne en bestialité. Rajoutez à cela un aileron et des échappements

un tantinet plus proéminents et l'ensemble s'affirme avec assurance.

Autre nouveauté, la palette de couleur est complétée par un gris anthracite métallisé, « Precious Metal » pour être précis, qui n'était pas disponible en Suisse jusqu'à présent. D'ailleurs, tout comme moi, les clients semblent l'apprécier car la majeure partie des nouvelles GR Yaris commandées dans ma région le sont dans ce coloris.



A l'intérieur

C'est en s'installant dans la nouvelle GR Yaris qu'on remarque immédiatement le changement majeur. Alors que la précédente arborait un tableau de bord relativement conventionnel, cette deuxième génération s'habille d'un bloc de plastique massif qui regroupe l'ensemble compteur et la console centrale. Pas vraiment élégant au premier coup d'œil. Certains disent que c'est pour reprendre le design très brut du cockpit des voitures de rallye ; j'avoue que pour ma part, ça me perturbe tant ça manque de finesse. Certes, le tempérament de cette

japonaise n'est pas là pour faire dans la dentelle mais il m'aura fallu quelques jours pour m'y faire. Au final, en conduisant, je n'y fais plus vraiment attention mais les commentaires virulents de mes différents passagers n'auront pas manqué. C'est effectivement encore plus flagrant depuis le siège de droite. Peut-être qu'avec une finition un peu plus qualitative, ça aurait moins choqué.

Malheureusement, dans l'ensemble de l'habitacle, je regrette l'utilisation de plastiques peu flatteurs. J'ai l'impression de retrouver l'intérieur de mon Impreza au début des années 2000. Même dans la version civilisée d'une auto de course, j'aurais aimé que ce soit un peu plus attirant. Ma foi, je me reconforte en me disant que la GR Yaris a bien d'autres qualités qui vont vite me faire oublier ce détail.

A l'inverse et malgré un graphisme un peu basique, le système d'infodivertissement est complet, avec tout ce qu'on attend dans une voiture actuelle. Son fonctionnement est rapide et sans faille, avec bien évidemment les services Apple CarPlay et Android Auto.

L'habitabilité aux places avant est très correcte mais surtout - et c'est un véritable plus par rapport à la première génération - le siège conducteur est installé 25 mm plus bas. Ce n'est pas suffisant pour certains mais l'amélioration est réelle. C'était l'un des principaux défauts de la première génération, tout comme le positionnement du rétroviseur central qui a aussi été revu. A l'arrière, l'espace est plutôt contenu et exception faite des enfants, on se sent plutôt à l'étroit. Enfin bon, la vocation première d'une GR Yaris n'est pas d'être une familiale. Le coffre quant à lui propose un volume de 174 litres.





Sous le capot

Pour donner vie à cette nouvelle GR Yaris, on retrouve le même 3 cylindres 1.6 Turbo mais qui voit sa puissance atteindre 280 ch, soit un gain de 19 ch. On gagne aussi un peu de couple avec 390 Nm au lieu des 360 Nm de la première mouture. Ce n'est pas grand-chose mais sur le papier, ça permet de gagner quelques dixièmes au jeu du 0-100 km/h que la nippone abat maintenant en 5.2 secondes.

Comme je le disais en introduction, la grande nouveauté, c'est qu'en plus de la traditionnelle boîte manuelle à 6 rapports, on peut opter pour une transmission automatique à 8 rapports. En fait, il s'agit d'une boîte robotisée DCT à double embrayage et j'attendais beaucoup de cette dernière. Autant le dire tout de suite, je n'en suis pas déçu. Cette boîte est rapide et très performante, que ce soit en mode Normal ou Sport. Toutefois selon moi, en mode Sport, il est primordial de basculer la sélection en manuel et de gérer soi-même les changements de rapport. Je conseille aussi de choisir le mode Sport uniquement lorsqu'on désire appliquer un rythme soutenu car en utilisation quotidienne, il péjore l'agrément de conduite.

En ce qui concerne la consommation, alors que la fiche technique promet 9.5 l/100km en cycle mixte, j'ai pour ma part mesuré une moyenne de 10.25 l/100km sur les quelques 1'500 km parcourus, soit quelques décilitres de plus que ce qu'affiche l'ordinateur de bord. Je précise qu'il est parfaitement envisageable de régater aux environs de 8.0 l/100km lors de trajets exclusivement autoroutiers mais que ça dépasse vite les 15.0 l/100km en arsouillant sur de petites routes de montagne.



Au volant

Un moteur pimenté, quatre roues motrices et une transmission robotisée en adéquation avec le tempérament de la GR Yaris, tous les ingrédients sont réunis pour maximiser le plaisir de conduite. J'aborde les premiers jours d'essai par de simples trajets autoroutiers et urbains et avec la boîte en mode automatique, j'oublie presque que l'auto est badgée GR.

Que ce soit dans le trafic pendulaire très chargé entre Genève et Lausanne ou en évoluant sagement dans les centres-villes, cette version à transmission automatique se comporte à merveille, comme le ferait une Yaris de base. Voilà de quoi envisager cette bombinette comme voiture de tous les jours sans craindre de rapidement perdre son permis.

Mais c'est certain, c'est les routes sinueuses qu'elle préfère et enquiller les virages dans les montagnes du Valais révèle son potentiel. Compacte et agile, avec un châssis qui a été renforcé, elle bondit d'une épingle à l'autre et, d'une

simple sollicitation de l'accélérateur, elle avale les éventuels conducteurs non-initiés aux tracés tortueux. A ce jeu-là, la GR Yaris est tout simplement souveraine ! Il est possible de rouler très fort mais attention alors à suffisamment anticiper les freinages car si je devais lui trouver un défaut, j'aurais aimé plus de mordant lors des freinages appuyés.

Comme sur la première version, il est possible de jouer sur la répartition du différentiel central. En Normal, c'est prépondérant sur le train avant, en Track, c'est l'arrière qui prend le dessus alors qu'en Gravel, la répartition est de 50/50. Je remarque la différence surtout lorsque je force les changements de direction et plus le rythme est soutenu avec des revêtements différents, plus c'est flagrant. En restant raisonnable - je tiens tout de même à mon permis - les différences sont moins évidentes.

La suspension, également revue, est plutôt ferme. Elle offre un excellent comportement routier à l'auto, sans être désagréable au quotidien.

Pour attaquer les cols, je préfère la répartition du différentiel en mode Track, le mode Sport activé et la sélection de boîte en manuel. Sensations garanties et grand sourire assuré ; voilà enfin une voiture moderne qui distille de vraies émotions !





Verdict

Digne héritière des légendaires Subaru Impreza STi et Mitsubishi Lancer Evolution, j'avais déjà été conquis par la première mouture de la GR Yaris au tempérament de feu digne d'une bombinette de rallye. La seconde génération fait perdurer l'excellent travail des ingénieurs Gazoo Racing. Comme mentionné en introduction, j'étais avant tout curieux de voir ce que valait la version pourvue de la boîte robotisée. Vous l'avez compris, mes attentes sont pleinement satisfaites. Bien évidemment, avec cette transmission, on perd un peu d'exclusivité face à la version manuelle mais on gagne drastiquement en agrément et en performances.

Avec un tarif de base à CHF 49'900.- contre CHF 47'300.- avec la boîte manuelle, la GR Yaris avec boîte robotisée n'a pas de réelle concurrence sur le marché. Il y a bien les Hyundai i20 N ou Ford Fiesta ST qui misent aussi sur le plaisir de conduite mais ni l'une ni l'autre ne propose de transmission automatique ou les quatre roues motrices.





Prix et options - Toyota GR Yaris AT

Prix de base : CHF 49'900.-

Peinture Métallisée « Precious Metal » : CHF 750.-

Premium Package : CHF 1'900.-

(Système audio haut de gamme JBL, Assistant Safe Exit (SEA), Alerte au trafic transversal arrière avec freinage automatique (RCTB), Sièges avant chauffants, 8 haut-parleurs, Surveillance des angles morts (BCM), Capteurs de stationnement arrière avec fonction de freinage automatique, Capteurs de stationnement avant avec fonction de freinage automatique, Volant chauffant)

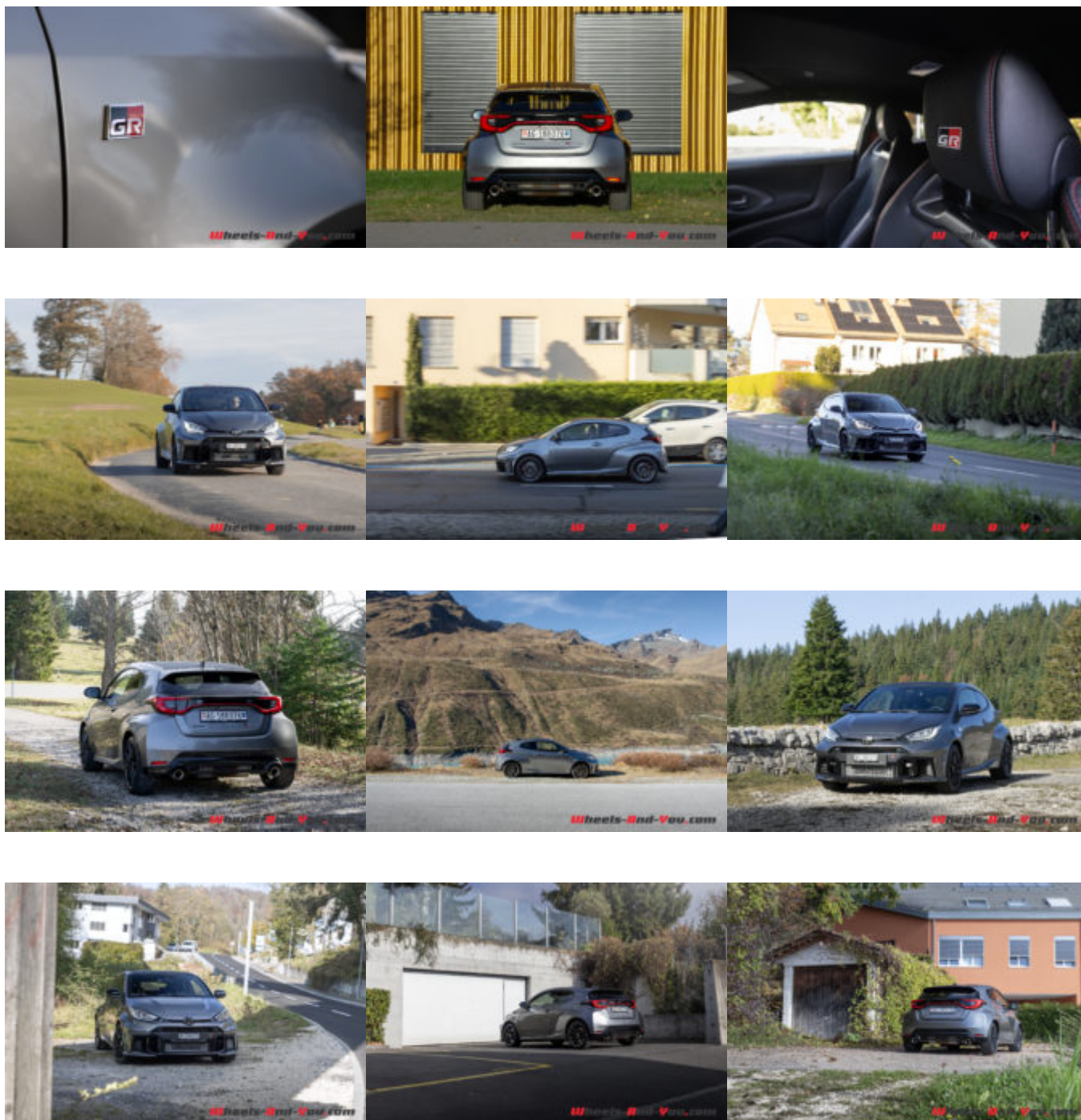
Roues forgées 18" : CHF 2'600.-

Prix TOTAL : CHF 55'150.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota GR Yaris AT, ainsi qu'au garage Emil Frey Nyon pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Toyota Prius PHEV : Un repositionnement globalement réussi

Essai - Toyota Corolla Cross 2.0 VVT-i Hybrid : Une Corolla sauce SUV

Essai - Toyota GR86 : Rare militante du plaisir de conduite

Essai - Toyota bZ4X : Le précurseur de l'hybride passe au tout électrique

Essai - Toyota GR Supra MT : Marché de niche

Essai - Toyota Mirai : La pionnière !

Essai - Toyota GR Yaris : Touché par la grâce

Essai - Toyota GR Supra Sport 2.0 : Quand la comparaison est un peu raison...

Essai - Toyota C-HR 2.0 Hybrid : Atypique Crossover Hybride (ACH!)

Essai - Toyota Corolla Touring Sports : Un système vous manque, et tout est dépeuplé

Essai - Toyota GR Supra : Gazoo gazoo et Gaz à fond

Essai - Toyota Yaris GRMN : Pot de yaourt au Wasabi !

Essai - Toyota C-HR 1.8 HSD : L'hybride vous va si bien

Essai - Toyota Auris Touring Sports : Du volume, de l'habitabilité : ok. Mais encore ?

Essai - Toyota GT86 : Sur la neige à la Drive Academy

Premier contact - Toyota Prius Plug-In : une partie du plein dans le garage !

Essai - Toyota GT86 : Le plaisir avant tout !

Essai - Toyota Urban Cruiser : Rat des villes Et rat des champs

Essai - Toyota Auris Kompressor: Engineered in Switzerland for Switzerland

Présentation - Toyota GR Yaris

Nouveauté - Toyota Prius Plug-in Hybrid

Présentation - Toyota bZ4X

Présentation - Toyota GR 86

Nouveauté - Toyota Highlander Hybrid

Nouveauté - Toyota Mirai

Nouveauté - Toyota Camry

Nouveauté - Toyota Hilux

Nouveauté - Toyota Yaris Cross

Nouveauté - Toyota GR Supra 2.0

Nouveauté - Toyota GR Yaris

Nouveauté - Toyota RAV4 Plug-In Hybrid

Nouveauté - Toyota Yaris (4ème génération)

Nouveauté - Toyota Corolla GR Sport

Nouveauté - Toyota GR Supra

Présentation - Toyota Prius

Nouveauté - Toyota Corolla Sedan

Nouveauté - Toyota Yaris GR Sport

Nouveauté - Toyota Corolla Touring Sports

Avant-première - Toyota Corolla

Avant-première - Toyota Supra

Avant-première - Toyota Camry

Présentation - Toyota RAV4

Nouveauté - Toyota Land Cruiser

Présentation - Toyota Yaris GRMN

Nouveauté - Toyota Yaris

Nouveauté - Toyota Prius Plug-In Hybrid

Nouveauté - Toyota Avensis

Présentation - Toyota Yaris Hybrid-R

Présentation - Toyota RAV4

Présentation - Toyota Auris

Nouveauté - Toyota GT86

Genève 2012 - Toyota GT 86

Nouveauté - Toyota GT 86

Genève 2011 - Toyota FT-86

