

# OYONNAX : RETOUR EN IMAGES SUR L'ESCALE DU TOUR AUTO OPTIC 2000 ORGANISÉE PAR MARC LAGIER AVEC LE CONCOURS DE L'ESCA



Photos : B. PICHON

Photos: Bernard Pichon

## ESSAI AUTO

### Toyota Yaris GRMN : la bombe thermique

Qui a dit que la Toyota Yaris était trop sage, avec son hybridation électrique et sa petite bouille de première de la classe des citadines ? C'était compter sans l'esprit espiègle de Toyota qui s'attaque, avec la version GRMN, aux Peugeot 208 GTI et Clio RS. Attention, la compacte se rebelle !

Toyota souhaitait marquer le coup de son implication toujours plus importante en championnat du monde des Rallyes WRC. Mais le constructeur nippon a bien d'autres marrons sur le feu et ne pouvait se permettre de consommer trop de temps, de moyens et d'énergie pour transformer sa Yaris, citadine placide des centres-villes, en véritable terreur des pistes. Il fallait faire simple et efficace. Faire vite, surtout, sans pour autant sacrifier les performances sur l'autel du rendement économique. Voilà une équation bien compliquée à résoudre. La firme japonaise a décidé de confier cette mission rapprochée à un groupe d'élite, une équipe resserée spécialiste du Gazoo Racing, à l'origine du label GRMN (Gazoo Racing Masters of Nürburgring). L'atelier où a été métamorphosée la compacte se situe en Allemagne, à deux pas de la boucle nord du plus célèbre des anneaux d'essai.

#### Docteur Frankenstein

Les impératifs de moyens et de temps n'étaient pas les seules pro-

blématiques qui se dressaient devant les ingénieurs. Le casse-tête était de taille. Comment fusionner le monstre qu'est la Yaris WRC et la petite citadine bien sage ? En opérant un drôle de mélange bien sûr ! Il a d'abord fallu renoncer à un moteur et à une transmission inédits. C'est donc le 1,8 l maison qui officie. Mais les petites mains de GRMN lui ont greffé un compresseur signé Lotus et une boîte six rapports prélevée dans la banque d'organes des autres berlines Toyota. Sans oublier l'adjonction d'amortisseurs Sachs, dont les ressorts ont été raccourcis de 30 mm. Le résultat, il faut s'y attendre, détonne. La Yaris ainsi dotée développe 212 ch pour 1 135 kg et s'envole jusqu'à 230 km/h à la vitesse de l'éclair. Le 0 à 100 km/h est de l'histoire ancienne après seulement 6,4 s. Les greffes ont pris et bien pris ! Reste que, plus tout jeune et intégré à un drôle de dispositif, le moteur consomme beaucoup et, surtout, n'est pas avare en émissions de CO<sub>2</sub>, c'est le moins que l'on puisse dire. Avec 170 g de CO<sub>2</sub> qui sortent de

l'échappement tous les kilomètres, la Yaris GRMN se paie un malus de 6 300 €... soit près d'un quart de son prix de vente affiché à 30 700 € ! Par comparaison, la 208 GTI et la Clio RS héritent d'un malus de 113 et 613 €. Passées ces basses considérations financières et pragmatiques, il convient de mettre la petite bombe thermique à l'épreuve.

#### La petite reine et la grande boucle

Autant le dire tout de suite, la Yaris bodybuildée n'a absolument pas le même comportement que ses rivales directes. Là où les GTI ou ST classiques se montrent enjouées à 2 000 tr/min avant de s'essouffler au-delà de 6 000 tr, la GRMN fait exactement l'inverse. Elle est plus réservée à bas régime et impressionne à partir de 5 000 tr/min. Les sensations ne sont pas les mêmes, mais la Yaris est loin d'être en reste quand il s'agit d'être aspirée vers l'avant. Heureusement, le freinage est à son avantage : la Yaris GRMN demande à être domptée et procure des émotions brutes. On



peut être piégé, dès les premiers instants, par une direction que l'on jugerait, un peu hâtivement, trop indirecte, mais c'est compter sans les capacités uniques de la citadine à se placer parfaitement dans les virages. Ça ne bronche pas. On remercie au passage l'autobloquant mécanique, précieux dans les phases de réaccélération. Pas grand-chose à redire donc, au niveau du comportement, qui se rapproche de la pureté de celui de la Peugeot 208 GTI by Peugeot Sport, la référence du segment. On regrette simplement la position de conduite un peu trop élevée, le levier de vitesse un peu long et la pédale d'accélérateur peu adaptée (la changer aurait

demandé une nouvelle homologation). Reste que l'opération est un véritable succès.

#### Caractéristiques techniques

- Moteur : essence 4-cylindres, compresseur
- Cylindrée : 1 798 cm<sup>3</sup>.
- Puissance : 212 ch
- Couple : 250 Nm
- Transmission : aux roues avant
- Boîte de vitesses : mécanique à six rapports
- 0 à 100 km/h : 6,4 s
- Vitesse maximale : 230 km/h (limitée électroniquement)
- Consommation mixte : 7,5 l/100 km
- Rejets de CO<sub>2</sub> : 170 g/km