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

En 2017, Toyota est revenu dans le Championnat du Monde des Rallyes avec la Yaris WRC. Afin de marquer le coup, la marque nippone propose une auto de route affublée de qualités sportives poussées. La petite bombinette japonaise découle tout logiquement d'une Yaris normale et elle porte le nom GRMN. Acronyme qui veut dire Gazoo Racing Masters of Nürburgring, tout un programme !



- 4 cylindres, essence, compresseur, 1'798 cm^3
- 212 ch à 6'800 t/min
- 250 Nm à 4'800 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.4 sec.
- Poids : 1'135 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'950 x 1'700 x 1'510
- Conso. mesurée : 8.9 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 170 g/km (G)
- Prix : CHF 36'990.-

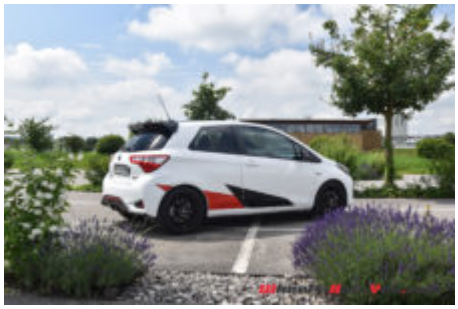
Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton

Lorsque Toyota a annoncé la production de cette Yaris GRMN, j'ai été immédiatement curieux, notamment parce qu'une connaissance voulait se positionner pour en acquérir une. En effet, avec seulement 400 exemplaires en Europe dont 50 pour la Suisse et 20 pour la France, la bataille pouvait s'annoncer difficile. Je n'y croyais pas trop en pensant qu'un tel produit n'attirerait plus les foules aujourd'hui. C'est fini, la passion des voitures de rallye homologuées route, me suis-je dit. Et je me suis bien trompé… Ces Yaris GRMN se sont toutes vendues en un clin d'œil et sans même passer par les concessions puisque les intéressé(e)s devaient s'enregistrer via internet.

Du coup, lorsqu'Emil Frey, importateur Toyota en Suisse, m'a confirmé que nous pourrions en avoir une à l'essai, mon impatience a été encore plus marquée. Même si aujourd'hui le constructeur met en avant principalement les motorisations hybrides, j'ai bien pensé que ce petit bolide promettrait de distiller des sensations particulières. Développée sur la Nordschleife, la Yaris GRMN bénéficie d'un cahier des charges résolument sportif. Imaginez, un pot de yaourt d'un peu plus d'une tonne avec 212 canassons sous le capot, ça peut être très sympa, même en traction avant.







A l'extérieur

Au premier abord, cette super Yaris ne change pas drastiquement d'une version normale. Il aurait été difficile de la styler avec la robe WRC tout en conservant

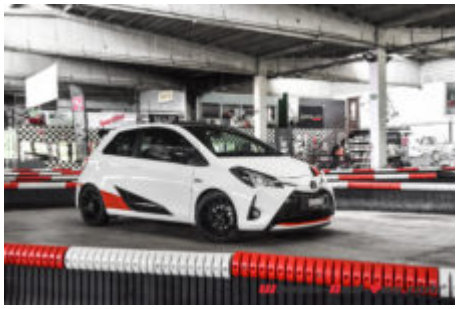
son homologation route. Basée sur la version 3 portes, à l'instar de la voiture de rallye, la déclinaison GRMN dispose cependant de plusieurs attributs spécifiques.

Exclusivement de couleur blanche, la Yaris GRMN arbore une série d'autocollants rouges et noirs qui laissent présager de son tempérament. Je suis d'ailleurs très surpris du nombre de personnes qui m'ont interpellé pendant mon essai et qui connaissaient cette mouture de la petite japonaise.

Le toit et des rétroviseurs noirs renforcent encore le dynamisme de l'ensemble. Enfin, ce sont surtout les jantes 17 pouces, le spoiler de toit et l'échappement central, le tout teinté de noir, qui lui donnent son caractère prononcé. Toutefois, évitant le piège du tuning, la présentation de l'auto est cohérente. Bon, avec ma quarantaine bien passée, j'ai quand même l'impression de retrouver mes 18 ans aux commandes de cette Yaris GRMN qui me rappelle les petites sportives de mon époque.

Pour revenir à la ligne générale de l'auto, je ne suis pas un grand fan de son avant. Ça fait un peu trop manga et sans vraiment de look agressif. En revanche, la signature LED des phares est très réussie, dans l'idée d'un maquillage pour les yeux d'une femme, avec un faisceau qui souligne et qui surligne l'optique principale. Plutôt féminin comme auto, vraisemblablement du fait du public cible que la version normale vise.

Toutefois, grâce aux éléments cités préalablement et un châssis rabaissé (-30mm), la GMRN affiche un caractère bien trempé qui devrait rassurer la virilité des propriétaires masculins. Pour vous Mesdames, je ne m'inquiète pas, cette présentation permet également de vous assurer le respect sur la route.













A l'intérieur

Première chose qui saute aux yeux en ouvrant la porte : les sièges baquet. Spécialement conçus pour la GRMN, ils proposent un excellent maintien tout en étant très confortables et de belle présentation. Durant les plus de 1'600 km de mon essai, je n'ai jamais ressenti de gêne aux commandes du petit bolide. Pour compléter l'ambiance sportive, on retrouve un volant sport emprunté à la GT86, ainsi qu'un pédalier et un pommeau de vitesse en alu.

Pour le reste, c'est une Yaris… donc plutôt basique et sans réel chichi. La finition sommaire est au niveau d'une telle auto en version de base. On aurait pu attendre un peu mieux d'un modèle exclusif, mais je me réconforte en me disant que c'est surtout son tempérament qui la rend désirable.

L'équipement est relativement simple lui aussi, un système infotainement correct avec mains libre pour le téléphone et le GPS, mais pas d'assistances à la conduite à profusion. Il y a quand même une caméra de recul, mais comme déjà constaté sur certaines japonaises, sans capteurs de parking, ce que je trouve totalement

insensé.

L'espace à bord est en adéquation avec le segment de la voiture, mais encore une fois je ne pense pas que cette Yaris GRMN servira de simple citadine. Elle s'adresse à une clientèle d'amateurs qui vont plutôt l'utiliser pour le plaisir et là je peux vous dire qu'elle en procure, j'y reviens très rapidement.







Sous le capot

Pour animer notre Yaris, les ingénieurs japonais lui ont glissé dans le ventre un quatre cylindres 1.8 Dual VVT-i greffé d'un compresseur Eaton. Peut-être que ça ne vous parle pas, mais sachez que c'est la même motorisation qui équipe les Lotus Elise, SC puis S, depuis qu'elles sont pourvues d'un moteur Toyota. Quant on sait ce que ça donne dans la barquette anglaise, on peut imaginer que ça va aussi être marrant dans cette bombinette nippone.

Le moulin développe donc 212 ch à 6'800 t/min pour un couple de 250 Nm à 4'800 t/min. Pour le coup, on ne parle pas vraiment de downsizing et c'est une bonne chose, marre d'être toujours raisonnable. Il va falloir titiller la zone rouge en jouant des six rapports de la boite pour faire parler la poudre. La touche Racing est évidente, c'est une voiture qui nécessite une conduite dynamique pour vous procurer des sensations et, croyez-moi, c'est très fun. Pour parfaire le tableau, l'échappement a été développé spécifiquement, on est bien loin de la sage et discrète petite voiture de ville.

Avec une masse de seulement 1’135 kg, la GRMN annonce un rapport poids/puissance de 5.35 kg/ch, soit l’un des meilleurs, voire le meilleur, de la catégorie. Le 0-100 km/h est abattu en 6.4 secondes seulement.

Parlons quand même un peu de consommation. Tout au long de mon essai, je mesure une moyenne de 8.9 l/100km alors que l’ordinateur de bord m’affiche 8.7 l/100km. On n’est finalement pas si loin des 7.5 l/100km annoncés par la fiche technique et vous imaginez bien que je n’ai pas ménagé ma monture.







Au volant

Rajeuni de 25 ans, je débute mon essai dans la circulation lausannoise. Maniable et agile, ma Yaris se faufile parfaitement en ville. Il n’y a que son look et sa mélodie qui détonnent un peu. La suspension est relativement ferme, mais ça ne me choque pas car j’aime ça. Et pour une telle auto, ça serait regrettable qu’elle soit trop souple. Néanmoins, même sur autoroute, le confort est suffisant. Bien que ce ne soit pas le terrain de jeu favori de la petite bombinette, c’est parfaitement acceptable.

Vient le moment d’attaquer les petites routes et là je découvre le potentiel du joujou. La Yaris GRMN est dans son élément. Le sifflement du compresseur envahit l’habitacle et je dois bien maintenir le volant pour conserver le contrôle. Il n’y a pas de miracle, autant de chevaux sur le train avant, cela provoque des effets de couple. Ce n’est pas le comportement que je préfère, mais il faut avouer que je m’amuse quand même. La poussée est bien présente, notamment en allant

effleurer les hauts régimes. J'enquille les rapports et avale les virages à un rythme très dynamique, la Yaris ne renie pas les origines de son badge. Quel plaisir !

La boite de vitesses dispose de verrouillages relativement courts mais le guidage manque un peu de précision. C'est d'ailleurs le même défaut que pour les Lotus motorisées Toyota. J'aurais aimé quelque chose de plus ferme et direct, comme dans une Mazda MX-5.

Le châssis est, en revanche, très affuté, avec des amortisseurs Sachs Performance et un différentiel Torsen à l'avant. Cela procure de super sensations derrière le volant. Comme je le disais au préalable en parlant de son look, sa conduite relativement « brut de décoffrage » me fait également penser aux autos qui ont égayé ma jeunesse, je pense notamment aux 205/106 GTi/XSi/Rallye et Clio 16S/Williams. La part belle est faite au plaisir du conducteur et c'est de plus en plus rare de nos jours. Voilà un vrai petit kart utilisable sur route ouverte au quotidien.



















Verdict

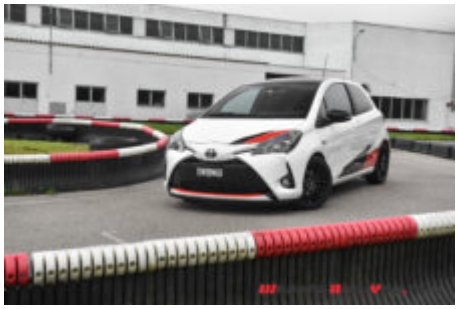
Résolument sportive, cette Toyota Yaris GRMN m'a procuré énormément de plaisir. Elle distille un tempérament qui a tendance à disparaître de la production automobile actuelle. Certes, sur un segment différent, il y a bien la Subaru WRX STI qui perdure dans ce créneau. Enfin plus vraiment, puisque la marque a annoncé la fin du modèle.

Pour ceux qui n'auraient pas situé la concurrence, il faut aller voir l'Abarth 595/695, la DS 3 Performance, la Peugeot 208 GTi, la Renault Clio RS, la Ford Fiesta ST (dont nous devrions vous proposer un essai complet de la nouvelle mouture prochainement), mais aussi la Mini Cooper S et la Volkswagen Polo GTI (dont nous espérons aussi vous proposer un essai prochainement). Toutefois, la japonaise offre un style et un caractère bien plus affutés. Sans compter l'exclusivité du fait qu'il n'y a eu que 400 exemplaires. Malheureusement, comme ils sont déjà tous vendus, cela va aussi être un peu plus difficile d'en acquérir un.

Attention, il y a quand même un point qui pourrait vous choquer, c'est son prix.

Modèle spécifique et sans option possible, la Yaris GRMN s'est vendue pour CHF 36'990.- ! En comparaison des CHF 14'990.- d'une Yaris de base, ça fait une sacrée différence. Bien évidemment, elle est incomparable à sa petite sœur, mais il fallait être motivé pour succomber.

Reste qu'il n'y en a plus, donc ça veut bien dire qu'il existe une clientèle pour ce genre de produit et c'est tant mieux ! Cela démontre que dans un monde qui fait la part belle à la voiture autonome, au downsizing, à l'hybridation et j'en passe, il y a encore de la place pour la passion.













Prix et options – Toyota Yaris GRMN

Prix de base : CHF 36’990.-

<u>Prix TOTAL : CHF 36’990.-</u>







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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Toyota Yaris GRMN, ainsi qu’au garage Emil Frey SA Centre Automobile Romand à Crissier pour leur soutien logistique.

Un immense merci également à M. Philippe Ossola et toute l’équipe du Karting de Vuiteboeuf pour leur accueil et leur disponibilité à l’occasion de notre séance photos.



















A lire aussi

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

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

















