

La Toyota GR Yaris embarque un moteur turbo 1.6 litre trois cylindres de 261 ch



D'ici à la performance pure, la **Toyota GR Yaris** embarque un **moteur trois cylindres à turbocompresseur 1.6 litre** débitant une puissance de **261 ch**.

Pour 1 618 cm³ de cylindrée, le moteur Toyota développe un **couple de 360 Nm**.

Le moteur trois cylindres à turbocompresseur dispose du refroidissement des pistons par des gicleurs d'huile, de soupapes d'échappement de grand diamètre ou encore de conduits d'admission partiellement usinés.

Le moteur à douze soupapes est équipé d'un turbo à simple entrée sur roulements à billes, et couple à une boîte manuelle six rapports.

Inspirée de la course [automobile](#), la petite sportive trois portes japonaise de **1 280 kg** à vide offre un **rapport poids/puissance de 4,9 kg/ch** grâce à une carrosserie faite de **matériaux légers**, tels que l'**aluminium** pour le capot, les portes et le hayon et le **polymère renforcé de fibre de carbone** pour le toit.

Chaque aspect de la version sportive de la Yaris est axé sur les [performances](#) : une plateforme et un moteur inédits, des suspensions spécifiques, une structure légère, des lignes aérodynamiques et une transmission intégrale permanente GR-Four.

La GR Yaris repose sur une **plateforme spéciale** qui combine le train avant de la plateforme GA-B Toyota et le train arrière de la plateforme GA-C Toyota.

La suspension avant est confiée à des jambes de force MacPherson.

La suspension arrière de la Yaris GR opte pour une double triangulation, où chaque élément a été optimisé au bénéfice des performances.

La **transmission intégrale GR-Four** optimise la motricité de chaque roue. La répartition du couple entre les essieux avant et arrière est réglée par un accouplement ultra-réactif.

En option dans le Pack Circuit, deux différentiels Torsen à glissement limité gèrent l'attribution entre les roues gauches et droites pour assurer un contrôle naturel et direct de la [voiture](#).

Le système fait appel à des rapports de pont légèrement différents pour les essieux avant et arrière.

La répartition théorique du couple s'échelonne de 100 %/0 % (avant seule) à 0 %/100 % (propulsion seule).

Le conducteur peut moduler les performances des **quatre roues motrices** selon ses préférences ou les conditions de conduite, via un sélecteur de mode 4WD.

En mode normal, la répartition de base du couple avant/arrière est de 60/40.

En mode Sport, l'arrière devient prépondérant avec un taux de 30/70 pour les routes sinueuses et les circuits.

En mode Track, le réglage de base est de 50/50 pour un pilotage rapide et compétitif sur les circuits ou dans les spéciales.

Dans chaque mode, la répartition du couple s'ajuste automatiquement en fonction des sollicitations du conducteur, du comportement du véhicule et de l'état de la route ou de la piste.

La Yaris GR se distingue par une carrosserie trois portes, un spoiler avant, un toit abaissé de 91 mm, des portes équipées de cadre et des ailes musclées qui accueillent des jantes de 18 pouces.

La GR Yaris accélère de **0 à 100 km/h en moins de 5,5 secondes** et **pointe à 230 km/h** (vitesse bridée électroniquement).

Le système de freinage hautes performances comprend de grands disques avant rainurés de 356 mm percés par des étriers à quatre pistons, conçus pour supporter l'échauffement élevé produit par la conduite sur circuit ou en rallye.

La Yaris sportive est assemblée sur une chaîne réservée à la fabrication des sportives sur le site Toyota de Motomachi par une équipe d'ouvriers spécialisés.

La GR Yaris sera lancée au second semestre 2020.

Eric Houguet, 13/01/2020