

Toyota GR Yaris, lobo con piel de cordero



Por **Rubén García Fernández**

ÁREA DE VEHÍCULOS DE CESVIMAP

✉ vehiculos@cesvimap.com



Digo mellizo porque se parecen muchísimo. Mientras que la versión normal nace del matrimonio entre Toyota y la hibridación de alto voltaje (que cumple este año sus “bodas de plata”, 25 años), el hermano ha sacado los genes del equipo de competición de Toyota, Gazoo Racing.

Antes de entrar en detalles me gustaría explicaros el porqué de la existencia de esta ‘extraña’ versión del Yaris. Se comercializa ya que, en la época prepandemia, Toyota estaba obligada a producir, como mínimo, 25.000 unida-

des que pudieran circular por la calle para homologar sus coches de competición.

Entonces Toyota se esforzó para tener un modelo completamente nuevo, con una de las **mejores carrocerías**, y usarlo como base para sus coches de competición. En 2020 llega la pandemia y cambia la normativa, sin exigencias de unidades fabricadas. Pero como el proyecto estaba en curso continuaron trabajando, por lo que a finales de 2020 ya se entregaron las primeras unidades. Tal fue el bombazo y la aceptación del público que Toyota decidió fabricar

Toyota y CESVIMAP van de la mano. La marca nos prestó a su conocido Toyota Yaris. Pero no nos quedamos ahí y nos vinimos arriba adquiriendo para su investigación a su hermano mellizo, el GR Yaris.



más allá de esas 25.000 unidades. En CESVIMAP hemos aprovechado la oportunidad y nos hemos hecho con una de ellas.

¿Por qué es especial el GR Yaris?

Lo primero, expliquemos las siglas **GR**: es la denominación **Gazoo Racing**, de su equipo de competición. Cuando el desarrollo de un coche proviene del equipo de carreras de la marca son palabras mayores; obviamente, no se trata

de un modelo cualquiera -pensad en AMG, de Mercedes-Benz, o en M, de BMW-. Dado que para competir no se necesita gran equipamiento ni confort, sólo oferta un motor y dos versiones, la básica y la *circuit pack*, esta última provista de elementos mecánicos para ganar más deportividad: diferenciales Torsen, suspensiones adaptadas a circuito, neumáticos Michelin Pilot Sport 4s, unas llantas forjadas de la marca BBS...

La oferta para los colores es limitada; sucede como en la época Ford y su modelo "T", en



Toyota GR Yaris del Campeonato del Mundo de Rallys a la izquierda. Toyota GR TS050, del Campeonato del Mundo de Resistencia, a la derecha

la que se podía elegir el color que se quisiera, siempre que fuera negro. El GR Yaris ofrece exclusivamente tres colores, los mismos que usa el equipo de competición: blanco Classic, rojo Emoción metalizado y negro Montecarlo metalizado.

Carrocería del GR Yaris

De su **carrocería**, casi todo es nuevo -aprovechando meramente algunos elementos del Yaris, como pilotos y faros-. Las tres puertas, en lugar de las cinco de su hermano urbanita, son de aluminio, así como el capó y el portón (en

lugar de acero). El resto de la estructura y las aletas delanteras sí son de acero, mientras que el techo es de **fibra de carbono**. Impresionante. ¡Fibra de carbono en un Yaris! Sin embargo, lo que se ve en realidad es un vinilo que protege la fibra de verdad y que simula el entramado de fibras.

La estructura de esta carrocería es como si se hubieran metido varios coches en la coctelera y el resultado fuera nuestro GR. Me explico: su plataforma está fabricada, en la parte delantera, partiendo de un Yaris normal; la parte trasera, de un Toyota Corolla. Obviamente, han



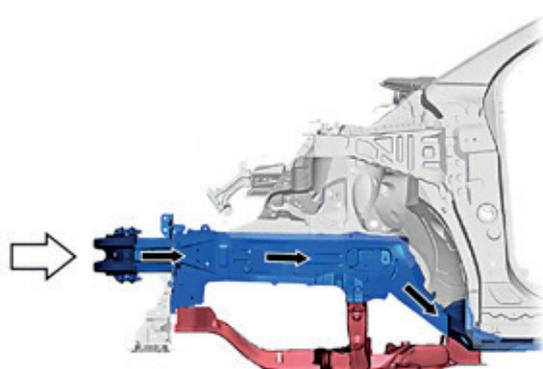
Techo del GR Yaris con vinilo, a la izquierda. Techo del GR Yaris, sin vinilo, a la derecha



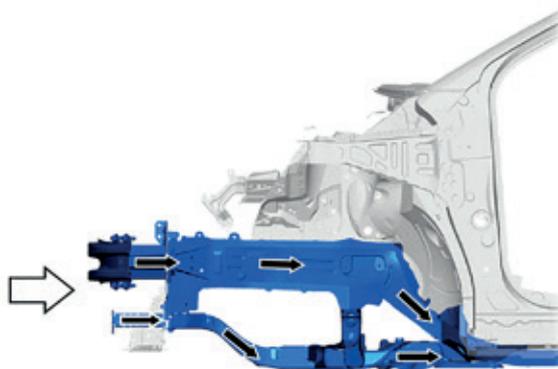
Comparativa del Toyota Yaris, a la izquierda, y Toyota GR Yaris, a la derecha



A la izquierda, absorbedores del Toyota Yaris; a la derecha canalizadores de aire para la refrigeración de los frenos del Toyota GR Yaris



TOYOTA GR YARIS



TOYOTA YARIS

necesitado introducir nuevos elementos para unir todas las piezas.

Vayamos a la **parte delantera**. Como os contaba, es idéntica al Yaris normal, excepto en algunos detalles. Por ejemplo, el capó posee unos huecos, cubiertos con una tapa de plástico, para no entorpecer el cierre del capó en caso de instalar otro tipo de suspensión regulable que sobresalga por las torretas. El GR también viene reforzado en las torretas (3 pernos permiten instalar una barra de torretas).

Otra de las diferencias que he encontrado es que, en el Yaris normal, ante un impacto frontal presenta unos absorbedores (en los extremos de la cuna motor) que reparten la energía. Lo hace a través de dos vías: los largueros principales, con la traviesa principal, y los absorbedores. En el GR Yaris no existen estos absorbedores, sino unos canalizadores de aire, fabricados en plástico, para refrigerar los frenos. ¡Cuando se participa en competición siempre existen prioridades!

Como os podéis imaginar, el motor y la mecánica no son iguales. El GR Yaris lleva un motor de 261 CV y tracción total, mientras que el normal no sobrepasa los 125 CV, es híbrido y de tracción delantera. Es necesario eliminar el sistema de suspensión de barra de torsión del Yaris normal y equipar un sistema multibrazo con el diferencial trasero para tener, en denominación de la marca nipona, tracción GR-Four.





Toyota Yaris a la izquierda y Toyota GR yaris a la derecha



Estructura trasera

La **parte trasera**, con el diseño del Corolla, supone la solución para albergar la mecánica que os he comentado.

Una de las cosas que cambian en esta parte posterior es la **ausencia de traviesa trasera**. Antes comentaba los beneficios de repartir la energía de un impacto a través de varias vías para disipar la fuerza. La carencia de traviesa trasera en el GR arrastrará unas consecuencias: si el impacto está en uno de los extremos, lo absorberá una pequeña *crash box* ubicada en el extremo del larguero, pero no repartirá el golpe hacia el otro larguero. Si el golpe es central, no existe estructura que reciba el impacto...

Interior del GR Yaris

En cuanto al interior, hay elementos que se diferencian de su versión normal, como los asientos, el tacómetro y el velocímetro, analógicos (en lugar de digitales, algo extraño en un mo-

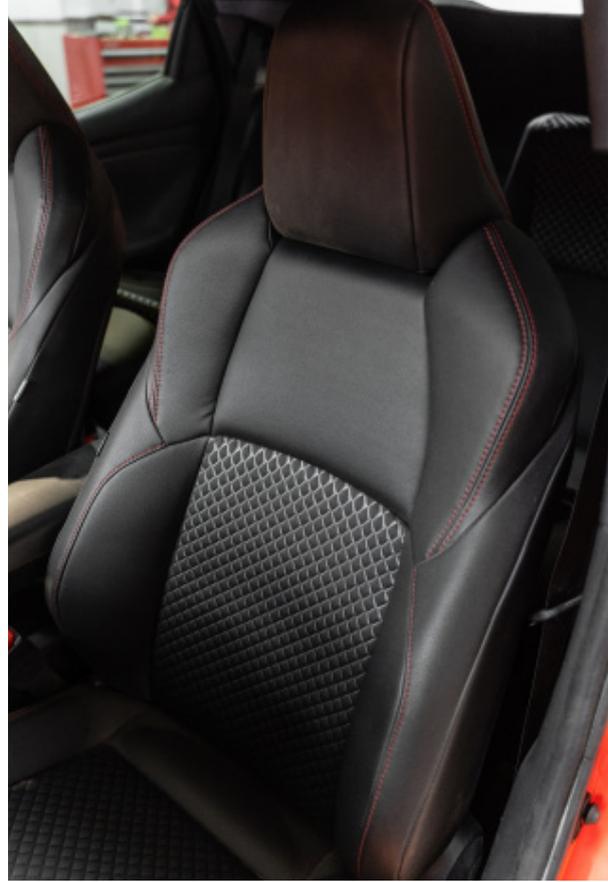
Las tres puertas del GR Yaris, en lugar de las cinco de su hermano urbanita, son de aluminio, así como el capó y el portón

delo de 2021). ¡Quién sabe si buscan ahorrar peso o darle un toque purista Racing!

Ofrece 4 plazas, las dos traseras para usos "esporádicos" y personas de baja estatura, por la curvatura hacia abajo del techo en la parte posterior. Una persona de 1,80 m (mi caso) ha de viajar con el cuello girado o sin apoyar la espalda. Es un coche de tres puertas -algo más grandes que si fueran cinco- con guarnecido de tejido alcántara.

No es un coche para viajar, me reafirmo al pulsar el botón "NAV" de la pantalla de infoentretenimiento. La pantalla indica que no está disponible -ni con sobrecoste-. Punto negativo para este GR Yaris.

Sin embargo, las sensaciones que transmite al conducir son muy positivas; provoca una sonrisa constante, como si fueras un niño con un juguete nuevo. ¡Me encanta! Este coche está pensado para quien le guste conducir y disfrutar de una carretera de curvas.



Toyota GR Yaris, a la izquierda, y Toyota Yaris, a la derecha

El modelo deportivo no dispone de traviesa trasera

Así que vamos a subirnos a él y os cuento algo más.

Impresiones de conducción

Nada más pulsar el botón ON emite un discreto sonido. Por compararlo con otro referente "racing", no hace tanto ruido como los "N" de Hyundai. Mecánicamente, lo tiene todo, tracción y atracción total.

Se agarra muchísimo, gracias a los neumáticos deportivos que equipa y al **sistema de suspensión**, bastante duro. Lo justo para un coche para el día a día, aunque en ciertas circunstancias puede resultar incómodo. La dirección está muy bien tarada y transmite a las manos dónde está el límite de adherencia -por cierto, cuesta llegar a él-. Su capacidad de tracción está gestionada electrónicamente y puedes modificar su comportamiento con tres modos de conducción. Sé que más de un@ pensaréis: 'seguro que son ECO, Normal y Sport'. Pues no, no hay ECO. ¿Para qué?





El Toyota GR Yaris está pensado para disfrutar de una carretera llena de curvas. Tracción y atracción total

Ofrece los modos *Normal*, *Sport* y *Track* y la gran diferencia entre todos es el reparto de tracción a los ejes.

El modo *Normal* prioriza la tracción al eje delantero (60%/40%); el *Sport*, al eje trasero (30%/70%) y el *Track* se queda en un 50%/50%. Estas cifras son por defecto; en función de las circunstancias, según Toyota, se puede tener el 100% en el eje delantero o el 100% en el trasero. Sin embargo, sólo se puede elegir mientras se conduce... Una de las pantallas que muestra el infoentretenimiento permite comprobar, en tiempo real, la potencia que está mandando a cada una de las ruedas. Otro punto a favor, y que últimamente equipan

muchos deportivos con cambio manual, es el sistema automático de punta-tacón cuando reducimos una marcha. Toyota lo denomina iMT y puede desconectarse con este botón.

Funciona muy bien y es de gran ayuda para los que no tenemos la técnica muy controlada. De todas formas, en este modelo no es muy complicado por la disposición de los pedales. En cuanto al sistema de frenos, no han escatimado. El disco y la pinza son enormes, tanto que no me cabe ni el dedo entre la pinza y la llanta.

Delante lleva pinzas fijas de 4 pistones; detrás también son pinzas fijas -algo rarísimo fuera del mundo de la competición, pero como este coche está diseñado casi como modelo de carreras...-.

¿Me lo compraría? Como conductor, ¡sin duda! Es un utilitario muy polivalente, aunque no lo usaría para viajar. Con sus 50 litros de depósito y los 9/10 litros que consume cada 100 km, yendo por autovía, los repostajes son muy frecuentes. Este coche te sirve para disfrutar muchísimo de una carretera de montaña y también para moverte por la ciudad y aparcarlo donde sea, aunque en Ávila, con estas suspensiones y con tanto adoquín, a lo mejor me lo pensaría. Aun así, well done, Toyota! ●