

Toyota GR Yaris: aria fresca

Toyota GR Yaris – Presentata al Tokyo Auto, è uscita la nuova GR Yaris. Preparata dalla divisione sportiva Toyota Gazoo Racing, prende a piene mani dal rally, per un weekend sportivo tra lo sterrato. Il titolo “aria fresca” presuppone il periodo odierno, dove la guida pura sembra sia solo un ricordo. Nel periodo dell’esplosione dell’elettrico e dell’automazione le auto sono dei grandi smartphone su ruote. Questa GR Yaris punta all’opposto.

261 CV e l’esperienza di Toyota nel mondiale rally WRC. Vincitrice di titolo marche del 2018 e piloti nel 2019, questa GR Yaris sarà la base per lo sviluppo della prossima generazione di **Yaris WRC**. Motore termico, cambio manuale, un sogno che sembra proibito, impossibile. Come fare a pensare che una macchina così esca nuova dalla fabbrica?



Certo rimane una versione molto speciale, che ha solo come

base l'ultima generazione dell'utilitaria **Toyota Yaris**. La base è lo stesso pianale, ma ci sono così tante modifiche che non si può considerare neanche una versione speciale, ma è direttamente un **modello a sé**.

Solo esteticamente Toyota ha eliminato le due portiere posteriori, allargato le carreggiate e adottato enormi passaruota. Ma non solo, il tetto è più basso ed in **fibra di carbonio**, sono completamente nuove le prese d'aria anteriori, e tutti gli sportelli sono in alluminio.

Il peso è molto controllato, infatti sono **1280 kg**. Questo nonostante sia più ingombrante dell'auto da cui deriva, con 6 cm circa in più in lunghezza e larghezza (è un'enormità). Non solo, ma l'impianto frenante è chiaramente maggiorato e monta meravigliosi cerchi neri da 18". All'interno rimane semplice, quasi di serie. Ha tutte le comodità del caso, con alcantara e impunture rosse in più, per mostrarne la natura sportiva anche senza modifiche radicali.



Adesso parliamo di cose serie. La Toyota GR Yaris monta trasversalmente un 3 cilindri turbo di 1.6 litri mai visto. La cilindrata è la stessa della Toyota Yaris usata proprio per i rally. 360 Nm di coppia, 261 CV e cambio manuale a 6 marce. Un sogno contemporaneo spinto dalla e la trazione integrale, che varia seconda della versione.

Per First Edition la coppia fra gli assi è affidata ad una **frizione multi-disco**, per la versione High-performance invece, sono montanti due differenziali a slittamento limitato Torsen (mostruoso). La versione alte performance ha in più ruote in alluminio forgiato.

La trazione può inoltre essere gestita dalla cabina. Il pilota sceglie quanto deve spingere e reagire agli impulsi.

Ricapitolando. Questa cattivella è piccola, veloce e corsaiola. Lo 0 a 100 km/h avviene in soli 5,5 secondi , con una velocità massima auto-limitata di 230 km/h. E' già disponibile in Giappone, con le consegne in estate a circa **33.000 euro**. No comment, compratela.



