

DH a demandé au siège de Toyota au Japon d'autoriser l'usine de Zárate à être la seule à avoir l'autorisation de développer et de fabriquer un **Hilux** sportif, signé par Gazoo Racing. La première génération a été présentée l'année dernière et était si populaire qu'elle sera bientôt en vente au Japon, avec des pièces d'ingénierie et de fabrication argentines.

**Autoblog a** testé le premier turbodiesel **Hilux GR-Sport 2.8** en janvier 2019. C'était le premier sérieusement: le test de l'unité «0000» peut être [lu ici](#) . Et maintenant, la marque nous a donné l'opportunité de gérer l'unité "0000" de son évolution: le nouveau **Hilux GR-Sport V6** , qui est au prix de 3 **154 800** pesos.

Nous l'avons couru pendant une semaine et la critique complète est reproduite ci-dessous.

### DEHORS

Le Hilux GR-Sport 2.8 2019 est déjà épuisé. **1 300** unités ont été fabriquées , dont environ **800** ont été exportées . En décembre dernier, le **GR-Sport II** a été présenté : il est toujours proposé avec le moteur **2.8 Turbodiesel 4 × 4** (avec **transmission** manuelle ou automatique) et le nouveau **V6 Naftera 4 × 4** (uniquement avec **transmission** automatique ) a été ajouté .

Et en quoi cette deuxième génération diffère-t-elle de la première? La décoration esthétique est un peu plus discrète. Les autocollants aux couleurs GR sont plus petits, surtout sur les côtés. Les décalcomanies portant l'inscription «*GR Toyota Gazoo Racing*» ont également disparu , sur les côtés et le hayon. De plus, il a un nouveau design sur les jantes (maintenant elles sont polies, elles ne sont plus peintes en noir) et il a une nouvelle barre sur la boîte de chargement.

Versions 2.8 et V6 sont identiques à l'extérieur, sauf pour un détail: l'emblème «**V6**» , sur la partie supérieure de la boîte de chargement. La **palette de** couleurs proposée reste limitée: **Mica Black** (comme testé), **Bitone Pearl White** (avec capot et toit noirs) et **Metallic Red** . Elle conserve la jolie calandre (et très originale) avec le gros emblème «**Toyota**» , les phares 100% LED et les pneus **Bridgestone Dueler A / T** (265 / 65R17).

Le nouveau GR-Sport II remplit la fonction de se différencier du Hilux normal et transmet l'image sportive du sceau Gazoo Racing. Cependant, le Hilux GR-Sport n'est plus le seul sur le segment des *plateaux* sport. Le nouveau **Ford Ranger Raptor** importé de Thaïlande est arrivé en Argentine , qui, à force de jauges élargies, de pneus énormes, de nez agressif et d'une grande garde au sol, est devenu un must quand on parle d'esthétique dans les pick-up sport moyens ( [lire la critique](#) ) . Le trio le plus *épilé* s'achèvera en mars, avec le lancement du nouvel **Amarok V6**, d'une puissance de 258 chevaux ( [lire Focus Group](#) ).

## À L'INTÉRIEUR

À l'intérieur, il n'y a pas de bonnes nouvelles. Suivez avec les tapis signés «GR», l'appui-tête et le bouton de démarrage. Le seul changement majeur se trouve sur le plateau. Dans le turbodiesel 2.8, le tachymètre a la zone rouge à partir de 4500 tr / min. Dans le V6 essence, il commence à 5500. Les différences sont si subtiles que Toyota a décidé de mettre un très grand panneau d'avertissement sur le bouchon du réservoir de carburant: «*N'utilisez que de l'essence*», écrit en espagnol, portugais et anglais. Ne soyez pas quelque chose que certaines *plages* vont confondre.

Comme tous les Hilux fabriqués depuis [juillet 2019](#), les GR-Sport disposent d'un écran multimédia plus grand (huit pouces, auparavant sept). De plus, des boutons et boutons conventionnels ont été incorporés, remplaçant les commandes tactiles lentes et critiquées. Réponse améliorée, mais n'offre toujours pas **Apple CarPlay** ou **Android Auto**.

La position du conducteur n'est pas différente de celle d'un Hilux normal. Ici, le **Ranger Raptor** (avec sièges sport et volant, avec palettes de changement de vitesse) et l' **Amarok V6** (avec la meilleure position de conduite parmi les pick-up moyens) ont un avantage.

Et n'oublions pas que c'est un pick-up. Il a une boîte de chargement. Les Hilux GR-Sport sont les seuls à être livrés en standard avec un revêtement pour éviter les rayures sur la surface de la cargaison et la toile marine. C'est quelque chose que le **Hilux SRX** (également cher) n'offre pas.

## SÉCURITÉ

Depuis juillet 2019, tous les Hilux sont vendus en Argentine avec sept airbags de série. C'est quelque chose que la première génération GR-Sport proposait déjà, il n'y a donc pas de grande nouvelle pour le GR-Sport II.

Le Hilux devrait commencer à intégrer certaines aides à la conduite, comme le **Ford Ranger 2020** l'a fait l'année dernière : le freinage d'urgence autonome, le régulateur de vitesse adaptatif et le système de maintien de voie sont des dispositifs que la Toyota produite à Zárate devrait commencer à offrir. . Nous parlons du véhicule le plus vendu et le plus exporté d'Argentine: vous devez éduquer par l'exemple.

La réticence de Toyota Argentina à mettre à jour le contrôle de stabilité ( **ESP** ) du Hilux est également surprenante. En Europe, ce logiciel a été modifié après avoir échoué au *test* dit **Moose**. La filiale argentine a déjà expliqué dans [cet entretien](#) que ce changement n'atteindra pas notre marché.

La **Dash Cam** peut-elle être considérée comme un dispositif de sécurité? Certains peuvent le dire ainsi. Il s'agit d'une caméra située sur le pare-brise, qui est de série sur tous les Hilux GR-Sport II (2.8 et V6). Le système enregistre en permanence tout ce qui se passe devant le véhicule. L'enregistrement démarre au démarrage du moteur et s'arrête automatiquement à l'arrêt. Pour des raisons de confidentialité, il dispose d'un bouton latéral qui vous permet d'activer ou de désactiver le microphone qui capte les conversations dans la cabine. Les vidéos peuvent être téléchargées via une carte SD ou transférées via WiFi (téléchargez l'application gratuite Toyota Dash Camera).

Le plus intéressant: en plus de capturer les vidéos, le système intègre un GPS. Vous pouvez télécharger la cartographie de l'itinéraire traité dans Google Maps. Le fonctionnement complet de la Dash Cam a été expliqué dans cette [note séparée](#).

En août 2019, **LatinNCAP** a de nouveau testé le Hilux fabriqué en Argentine. Désormais doté de sept coussins gonflables de série, il a obtenu la meilleure note cinq étoiles pour la protection des adultes et des enfants.

## MOTEUR et TRANSMISSION

Le Hilux GR-Sport II continue de proposer la version **2.8 turbodiesel** (avec transmission manuelle ou automatique, [lire la critique](#)), mais la grande nouveauté est cette version essence haut de gamme. Il dispose d'un **4.0 V6** avec 24 soupapes, avec distribution par chaîne. C'est la même **roue 1GR-FE** qui équipe le **Land Cruiser Prado**, qui est sur le marché depuis [décembre 2013](#), bien que ses performances soient différentes. Dans le Hilux, il délivre **238** chevaux à 5200 tr / min (contre 275 pour le Prado) et **376 Nm** de couple à 3800 tr / min (381, pour le Prado).

Il est combiné uniquement avec une transmission automatique à six rapports et une traction 4x4 déconnectable, avec réducteur et blocage de différentiel arrière. C'est-à-dire: la transmission est la même que n'importe quel Hilux, car le Prado a un schéma plus sophistiqué, avec un système de couplage automatique et un différentiel central à glissement limité.

Étant à essence, le moteur a un gros inconvénient: c'est un gaspillage (voir section suivante). Cependant, il présente également un grand avantage: la maintenance est beaucoup plus facile. Selon le manuel de l'utilisateur, il accepte 95 octane naphta. Et surtout: il n'a pas le foutu **DPF** (filtre à particules), dont les soudaines demandes de «régénération» sont subies par les utilisateurs de pick-up turbodiesel modernes de toutes marques.

## COMPORTEMENT

Les moteurs à essence (même s'ils ont plus de cylindres) seront toujours beaucoup plus légers que les moteurs diesel. Pour cette raison, le Hilux GR-Sport V6 pèse 120 kilos de moins que le 2.8. Cependant, si vous avez déjà conduit un Hilux 2.8 et monté dans ce V6, vous aurez l'impression qu'il est 400 kilos de moins. C'est à quel point la réponse du 4.0 et la formidable agilité de ce pick-up sont impressionnantes.

C'est une différence qui se fait sentir dès les premiers mètres et qui se profite dans toutes les conditions: peu importe que ce soit une ville, une route ou des routes non goudronnées. Le Hilux V6 a des réactions de voiture de sport. Il accélère de 0 à 100 km / h en **9,5 secondes** (contre 12,3 sur 2,8) et atteint une vitesse maximale de **195 km / h** (contre 180 sur 2,8). Le maximum est limité électroniquement et est atteint en cinquième vitesse, le moteur tournant à 5500 tr / min. Le sixième est un overdrive.

La cylindrée généreuse signifie que vous ne manquez pas du tout le couple du turbodiesel. Ce 4.0 pousse brutalement à partir de 1500 tr / min. Les aiguilles tr / min et km / h montent à une vitesse que vous n'avez jamais vue dans un pick-up de taille moyenne.

Ce qui est le plus surprenant, c'est le bon fonctionnement du moteur. Il ne vibre pas et n'est bruyant que lorsque vous en avez le plus besoin: il sonne fort à partir de 4000 tr / min, avec un rugissement très agréable. Vous pouvez naviguer sur la route en toute tranquillité d'esprit en sixième vitesse et à 120 km / h, avec le moteur tournant à seulement 1 800 tr / min. Mais il y a de fortes chances que vous passiez une bonne partie de la journée à chercher le bon moment et le bon endroit (ainsi que "légal") pour enfoncer la bonne pédale jusqu'au bout.

Et qu'en est-il de la consommation? En route et à 120 km / h, il dépense un **12,5 litres** plus que raisonnable aux 100 kilomètres. Le problème est en ville, où il est facile d'atteindre **18 litres** pour cent. Sans oublier une tenue de route sportive, quand on peut dépasser **22 l / 100km**.

Cette Hilux a un énorme V6 à essence. Il est logique que vous dépensiez cela. Mais il est bon que vous en teniez compte si vous êtes habitué aux valeurs du Hilux 2.8 (avec une moyenne discrète de 10,5 l / 100km).

Toyota affirme avoir complètement révisé le châssis de cette deuxième génération du GR-Sport et cela se voit dans le confort de conduite. La marche est beaucoup plus douce, mais sans être douce. Une configuration sportive est appréciée, mais elle n'est pas aussi résistante que la GR-Sport de première génération.

Il m'a semblé un ensemble beaucoup plus équilibré, même si toute sensation est déformée par les réactions brutales du V6. C'est un moteur qui reste sur ce Hilux. Et cela nécessite d'être accéléré à fond avec beaucoup de responsabilité. Autant le châssis a été travaillé, n'oubliez pas que vous avez toujours un essieu rigide dans l'essieu arrière et que les freins arrière sont à tambour (à ce stade, il devrait offrir des disques sur les quatre roues).

Le plus étonnant: quand on pense que les performances de ce V6 sont plus que suffisantes, on se souvient que -comme tout Hilux- on peut activer le système **Power Mode** et utiliser la box en mode séquentiel. Cela augmente la réponse de l'accélérateur et maintient le rapport sélectionné jusqu'à la coupure de l'injection. En mode séquentiel et *Power*, le Hilux V6 AT6 ne changera pas à moins que vous le commandiez. C'est ce qui se rapproche le plus des brutaux nafteras Hilux qui courent le Dakar. Cet appartement est sérieux et nécessite une manipulation soigneuse.

Trouvez un sentier hors route sûr, solitaire et fermé. Vous allez vous amuser comme un garçon. N'oubliez pas que tout ce que vous dépensez en essence, vous économiserez sur la thérapie. Et le meilleur de tous, au-delà du moteur, c'est toujours un Hilux - il est incassable. Demandez à être maltraité. Et il l'exige fortement du V6.

Et comment fonctionne-t-il par rapport à un Amarok V6 ou un Ranger Raptor? Le moteur de Toyota surpasse clairement ce que proposent les plates-formes intermédiaires plus puissantes de VW et Ford. Mais ces deux rivaux en profitent dans les virages. L'Amarok V6 et le Ranger Raptor font tous deux de vrais trains. Le Hilux, d'autre part, sert également de pick-up.

L'Amarok V6 est une véritable locomotive sur asphalte, bien qu'il lui manque une boîte de vitesses pour être tout aussi performante en tout-terrain. Le Ranger Raptor est intouchable sur le tout-terrain (avec ses pneus énormes, sa garde au sol accrue et ses sentiers élargis), mais il lui manque un moteur pour suivre ces V6.

Si Toyota veut vraiment devenir la référence dans ce créneau spécial, Gazoo Racing devrait modifier l'ensemble du châssis Hilux - et pas seulement la suspension - s'il veut égaler ses rivaux en matière de comportement dynamique. Le moteur est déjà.

Nous utilisons ce Hilux V6 sur les routes intérieures du ranch **Jacinto Campos**, dans le bassin du Salado. Le critique pays d' **Autoblog** se remet d'une opération mineure du genou et ne pouvait pas la gérer beaucoup. Même si l'agneau de bienvenue et son avis pointu ne manquaient pas: «*L'ancien Gazoo m'a paru très*

*bluffant. Maintenant je le vois sportif, mais un peu plus distingué. Les fans de Hilux vont devenir fous quand ils accéléreront le V6 », at-il ajouté en s'appropriant les deux rognons rôtis du mouton (convalescent et tout, Don Jacinto a de meilleurs réflexes que **Fernando Alonso** ). Ira bientôt mieux.*

## CONCLUSION

Le marché des pick-up de taille moyenne à approche sportive est de plus en plus varié en Argentine. Ce n'est pas un hasard: VW a été le premier à découvrir que la version V6 représentait 20% des ventes d' **Amarok** (alors que les prévisions les plus optimistes n'avaient calculé que 10%). Et les marges bénéficiaires sont également généreuses. **Ford** a donc amené le **Ranger Raptor** de Thaïlande et maintenant **Toyota** a mis le V6 à essence sur le **Hilux** . Tous les trois s'adressent au même type de public, mais avec des propositions très différentes.

Tout le monde est fan de pick-up, à la recherche d'un produit aux performances sportives, au design accrocheur et à un prix exclusif. Par exemple, ce Toyota V6 coûte **3,15 millions de pesos**. C'est plus du double du prix du Hilux le plus abordable. Un vrai non-sens.

Par conséquent, je ne peux pas imaginer le fan de l'Amarok V6 (à partir de 2,75 millions de pesos) ou du Ranger Raptor (53 mille dollars) analysant la possibilité de passer à ce Hilux V6. Les VW et Ford ont des châssis plus raffinés et un comportement dynamique beaucoup plus stable: l'Amarok règne sur l'asphalte et la Ford est intouchable sur le tout-terrain. Cependant, ses propulseurs turbodiesel ne rêvent même pas du violent coup de poing à essence du japonais 4.0. C'est un moteur de voiture de sport, sur un terrain de travail.

S'appuyant sur la base solide et éprouvée de l'ancien Hilux, Toyota a transplanté un cœur phénoménal. C'est un dépensier, oui. Mais aussi fiable, facile à entretenir et avec d'excellentes performances. Cela s'appelle Gazoo Racing, mais la philosophie qui a été appliquée pour créer cette Hilux sportive a le cachet indéniable de tout ce que fait la marque japonaise: un produit conçu pour être apprécié et enduré. Vous avez du plaisir garanti pendant de nombreuses années.

En bref: dans le segment des pick-up sportifs, Toyota Argentina a alimenté le feu de joie de cette bataille de la manière la plus sauvage et la plus primitive.

Il a jeté de l'essence sur le feu.

**Traiteur CC / LT : Jacinto Campos**

\*\*\*



**Ils n'atteindront pas vos mains lorsque vous accélérerez complètement le nouveau Hilux V6.**



**Le GR-Sport II V6 accélère de 0 à 100 km / h en 9,5 secondes et sa vitesse de pointe est limitée à 195 km / h.**



**Moteur de voiture de sport, basé sur le véhicule le plus vendu en Argentine.**

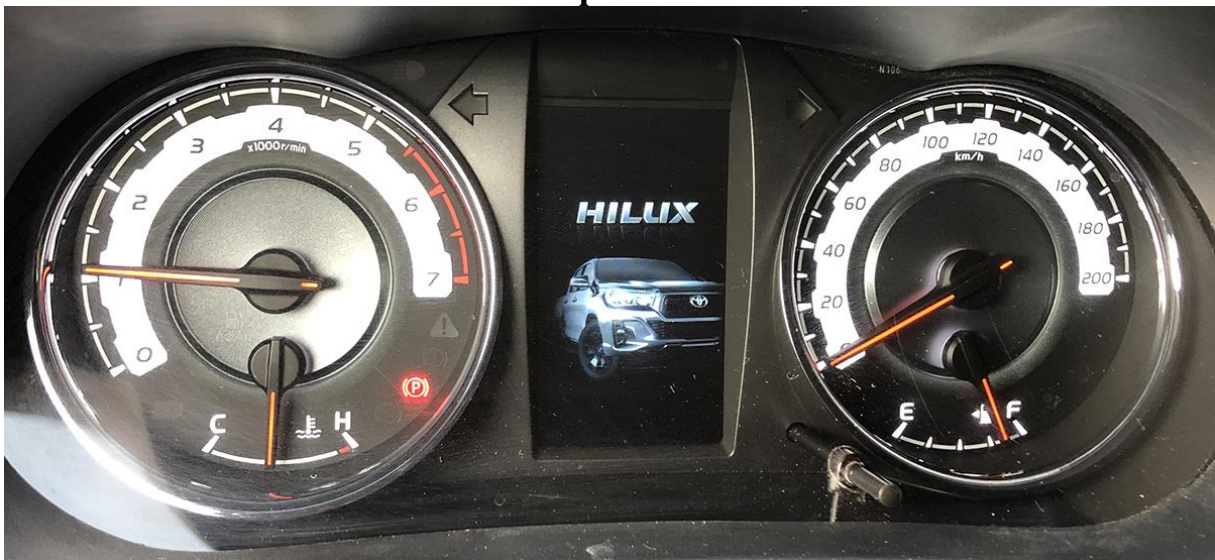


**Il est proposé en trois combinaisons de couleurs.**





**Dans la cabine, il a peu de changements par rapport à l'ancien Hilux GR-Sport.**



**Bien sûr: le compte-tours est gradué pour le V6 essence.**



**Et il lance le nouvel écran multimédia (plus grand, plus rapide et avec des boutons) que presque tous les Hilux 2020 ont incorporé.**



**Nous avons testé l'unité "0000". Le moteur V6 est combiné uniquement avec une transmission automatique à six vitesses.**



**Continuez avec les célèbres sièges signés Gazoo Racing.**



**Et recouvert de surpiqûres rouges.**



**Préserve le coffre avec l'emblème attrayant et original de "Toyota". Mais la nouveauté est sous le capot.**



**La même essence V6 4.0 que le Land Cruiser Prado.**



**Les jantes sont maintenant polies. Beaucoup plus attrayant que les précédents, peints en noir.**



**Sous le châssis, il conserve la suspension sport développée par Gazoo Racing, mais avec une configuration plus confortable.**



**Nouveau design de barre sur la boîte de chargement.**



**Ce n'est pas un coupé Supra. C'est une autre classe de Toyota V6. Bien qu'il soit également signé par Gazoo Racing.**



**N'oubliez pas: «Carburant sans plomb uniquement» . Selon le manuel de l'utilisateur, il accepte 95 octane naphta (bien qu'il soit recommandé de charger dans des stations de marques reconnues).**



**Tous les Hilux GR-Sport II (2.8 et V6) sont livrés en standard avec la Toyota Dash Cam (cela [fonctionne comme ça](#) ).**





**Idéal pour enregistrer vos aventures hors route.**



**Profitez-en dans des endroits sûrs.**



**Mais profitez-en.**



**Une moto dans un véhicule qui est encore un pick-up. Un "*outil de travail*" (disons-le).**



**Merci comme toujours à Jacinto Campos. Sur la piste d'essai tout-terrain. Et carburant naturel pour l'Autoblog Quincho.**



\*\*\*

### FICHE TECHNIQUE

**Modèle testé:** Toyota Hilux GR-Sport V6 AT6 4 × 4

**Origine:** Argentine.

**Prix:** 3 154 800 pesos.

**Garantie:** cinq ans ou 150 mille kilomètres.

**Commercialise:** Toyota Argentina ([www.toyota.com.ar](http://www.toyota.com.ar))

#### MOTEUR

**Type:** essence, longitudinal avant, V6, quatre soupapes par cylindre, distribution à chaîne variable, injection électronique multipoint.

**Cylindrée:** 3956 cm<sup>3</sup>

**Puissance:** 238 ch à 5200 tr / min

**Couple:** 376 Nm à 3800 tr / min

#### TRANSMISSION

**Type:** Quatre roues motrices, commutable, avec réduction, avec commande

électronique et blocage de différentiel arrière.

**Boîte:** automatique, six vitesses, avec mode séquentiel.

## **CHÂSSIS**

**Suspension avant:** indépendante, à double bras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques monotubes et barre stabilisatrice.

**Suspension arrière:** essieu rigide avec élastiques et amortisseurs monotubes Gazoo Racing.

**Freins avant:** disques ventilés.

**Freins arrière:** tambour.

**Direction:** crémaillère et pignon, avec assistance hydraulique.

**Pneus:** Bridgestone Dueler A / T 265 / 65R17 (roue de secours et jante de même dimension).

## **PERFORMANCES**

**Vitesse maximale:** 195 km / h (limitée électroniquement)

**Accélération de 0 à 100 km / h:** 9,5 secondes.

**Consommation urbaine:** 18 l / 100 km

**Consommation extra-urbaine:** 12,5 l / 100 km

**Consommation moyenne:** 15,2 l / 100 km

## **MESURES**

**Longueur / largeur / hauteur:** 5 334 mm / 1 855 mm / 1 815 mm

**Empattement:** 3 085 mm

**Garde au sol:** 227 mm

**Poids en ordre de marche:** 2 000 kilos.

**Capacité de charge:** 910 kilos.

**Capacité de carburant:** 80 litres.

## **ÉQUIPEMENT**

Double

airbag frontal avant Double airbag latéral avant

Double rideau

gonflable Airbag genoux conducteur

Freins ABS avec répartiteur de freinage (EBD) et assistance d'urgence (BA)

Contrôle de stabilité (VSC) et contrôle de roulis de remorque (TSC)

Antipatinage (TRC) et Active Traction Control (A-TRC)

Aide au démarrage (HAC) et en descente (DAC)

Blocage du différentiel arrière et déconnexion automatique du différentiel (ADD)

Feux de brouillard avant et arrière

Cinq ceintures de sécurité sécurité inertielle trois points

Cinq appuie-tête

Ancrages ISOFIX avec fixation avec supports d'ancrage (pour la sangle supérieure)

Alarme d'ouverture des portes mobiles (avec affichage pour chaque porte)

Système d'alarme antivol et antidémarrage du moteur  
Rembourrés de cuir perforé et de  
détails rouges Appuis-tête avant avec emblème Gazoo Racing  
Détails intérieurs et surpiqûres rouges  
Housse de moquette design Gazoo Racing  
Affichage d'informations multiples avec écran couleur 4,2 " (TFT)  
Volant multifonction recouvert de cuir naturel, avec réglage en hauteur et en  
profondeur, avec surpiqûres rouges  
Climatisation avec climatisation automatique numérique et sorties pour sièges  
arrière  
Audio avec écran tactile 8 " avec Bluetooth , GPS, TV numérique et 6 haut-  
parleurs  
Moniteur de caméra de stationnement  
Caméra avant (Dashcam) FullHD avec GPS et WiFi  
Rétroviseur intérieur avec fonction anti-éblouissement  
automatique Mode ECO et Power  
Régulateur de vitesse  
Lève- vitre électrique à une touche et capteur de pression pour les quatre portes  
Plaque d'identification avec numéro d'unité  
Une sortie 220v (100W) et deux sorties 12v  
Système Smart Entry  
Bouton de démarrage poussoir avec design exclusif Gazoo Racing  
Siège conducteur avec réglage électrique et réglage de la hauteur  
Design extérieur exclusif Gazoo Racing  
Grille avec protection avant et emblème  
Phares à DEL «Toyota» et réglage automatique de la hauteur  
Feux de jour à DEL (DRL)  
Jantes en alliage de 17 po avec pneus 265/65 R17 AT Ailes  
allongées avec sur-ails noires Rétroviseurs  
extérieurs rétractables électriquement, réglables électriquement, dégivreur et  
feux de virage intégrés Marchepieds  
latéraux tubulaires  
Poignées et rétroviseurs extérieurs noirs  
Peinture Extérieur bicolore  
Barre grise exclusive  
Protecteur de lit de chargement et bâche Protecteur de  
carter et de réservoir de carburant robuste