

TOYOTA MR



Vous allez rire : comme il s'agit de la deuxième version de la MR, les Japonais l'avaient initialement baptisée, avec une grande naïveté: MR 2. Des conseillers leur ont prudemment suggéré de choisir un autre nom, dans les pays de langue française du moins.

Et la voici MR tout court. En tous cas, une chose est sûre: après l'avoir conduite, vous ne penserez plus jamais que c'est une (phonétiquement). MR 2 ! La recette est simple: pour la ligne et pour la définition de l'auto: s'inspirer le plus possible des pur-sangs italiens. Même la couleur retenue pour la France entretient la confusion: elle est rouge. Rouge Maranello, bien entendu. Et quand vous vous déplacez en MR, il est fréquent d'entendre appeler Ferrari ce qui n'est après tout qu'une japonaise de plus. Mais quelle japonaise! Des comme ça, on en redemande!...

La MR est en effet une authentique voiture de sport à moteur central. Vous avez bien lu. Bien avant Honda et sa NSX, les petits futés de chez Toyota nous avaient mijoté une mini Ferrari, comme quoi Honda a bien tort de s'affirmer leader du genre.. Mais il y a mieux encore: la MR vaut à peine plus de 160 000 F. Ce n'est pas cher payé les sensations qu'elle procure, croyez-moi! Cette japonaise n'a aucune rivale dans la production actuelle, ce qui est quand même un comble. On nous submerge de coupés ventripotents à moteur avant, plus ou moins savamment motorisés, et personne, à part Toyota, ne nous propose une vraie sportive comme on les aime, je veux dire une auto à moteur central, capable de générer des frissons et un plaisir de conduite incomparables. Alors, où sont les génies de l'automobile? Où sont nos grands créateurs? Faut-il attendre que les petits hommes jaunes nous donnent des leçons indéfiniment? Ne sommes-nous plus capables, dans le berceau de l'automobile, de créer des autos excitantes? L'époque des Alpine A110 et des R8 Gordini est bien morte et, depuis, on n'a pas trouvé de remplaçantes, pour le "fun", le plaisir d'attaquer au volant d'une auto faite pour cela. Ou alors, il faut taper dans les hautes sphères, financièrement parlant, et cela met le vrai pilotage hors de portée des budgets moyens... Heureusement la MR est là. A raison de 200 voitures par an en France (mais les demandes atteignaient environ 800 unités l'an dernier!), les heureux privilégiés sont peu nombreux, mais elle existe et, qui sait, peut-être donnera-t-elle des idées à d'autres constructeurs?...On peut rêver!

La MR se présente donc, extérieurement, comme une 348 en modèle à peine réduit. Un museau allongé et plongeant, un arrière élégant surmonté d'un aileron plutôt réussi, pas trop tape à l'oeil, un habitacle réduit, mais qui offre assez de place pour deux, un toit façon Targa, qui s'escamote en deux parties, séparément ou ensemble. Elle offre donc à la fois les avantages du coupé et ceux du cabriolet. Bien sûr, vous vous en doutez, la MR est une stricte deux places.

En découvrant la planche de bord, on regrette que Toyota ne soit pas allé jusqu'au bout de son concept. Le tableau de bord est tristounet, sans grande originalité, et l'instrumentation est pauvre: ni manomètre d'huile. Toyota est peut-être confiant dans ses mécaniques, mais il peut arriver, avec une voiture aussi sportive, que les conditions

