



d'utilisation deviennent exceptionnelles!. Cela dit, on se sent bien à bord. Les sièges, placés au ras du sol, assurent un bon maintien, le volant recouvert de cuir est réglable et la position de conduite est excellente. Seul léger reproche: le levier de vitesses est implanté trop près du conducteur, assez haut, et quand on passe les 2ème et 4ème rapports, le coude bute sur le dossier du siège. L'espace à bord est suffisant et les zones de rangement sont nombreuses. L'équipement et la finition sont irréprochables, selon une habitude japonaise établie. Le toit s'escamote en deux temps et trois mouvements, avec une grande facilité. On le range derrière les sièges, dans un logement prévu à cet effet. Tout est parfaitement ajusté et s'emboîte à la perfection.

La mécanique est empruntée à la Celica 2.0 GTI 16, il s'agit d'un 4 cylindres à seize soupapes et injection électronique développant 160 ch à 6600 tr/mn, pour un couple de 19,5 mkg obtenu à 4800 tr/mn. La MR atteint 221 km/h en pointe et elle met à peine 28"8 pour franchir le kilomètre DA. La motricité de la MR est fabuleuse, en raison de son architecture à moteur central. Le 4 cylindres Toyota se montre à la fois puissant et souple, ce qui lui procure d'excellentes reprises, malgré un poids de 1210 kg, rançon de son équipement généreux, et sa définition de multisoupapes qui, en général, donne plus d'aisance au moteur en haut qu'en bas des tours. On peut donc la conduire facilement à un rythme raisonnable, ce qui n'est pas toujours le cas des sportives affirmées. En conduite sportive, on l'aimerait un peu plus violente entre 6 et 7000 tr/mn, mais le dynamisme dont elle fait preuve dès 4000 tours permet d'éviter de trop jouer de la boîte.

La MR a été conçue pour s'amuser au volant. Sa maniabilité dans les épingles est diabolique: un vrai vélo! Le sousvirage, elle ne connaît pas. Dès que vous lui donnez un ordre au volant, elle obéit, c'est simple, dommage seulement que sa direction soit un poil trop démultipliée, mais elle n'est pas assistée, ceci expliquant cela. Comme toutes les autos à moteur central, la MR se montre extrêmement neutre, jusqu'à une limite très reculée. Au-delà, elle peut passer en direct au survirage, sans trop prévenir, c'est le léger défaut de ces autos et il convient d'en être averti au préalable, sous peine de surprise désagréable! Pour peu que l'on possède quelques notions de pilotage, on la contrôle très facilement car sa propension à survivre au lever de pied, pour surprenante qu'elle soit, est toujours progressive et s'effectue sans la moindre brutalité. Il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter, il suffit d'être prévenu, c'est tout.

Dans les grandes courbes, la neutralité de la MR

est impressionnante. En cherchant sa limite (mais il faut vraiment le vouloir!), on obtient une légère dérive des quatre roues, que l'on peut alors savamment entretenir.

La suspension est étonnante et les progrès réalisés par Toyota en la matière nous épatent. Le manque de place aurait pu laisser supposer que les suspensions n'aient pas l'espace suffisant pour débattre convenablement. Il n'en est rien. L'amortissement est parfait, le débattement généreux et la qualité des liaisons au sol est de premier ordre. Du coup, le niveau de confort est acceptable et l'équilibre général de l'auto est remarquable. Le seul petit "hic" vient de l'ABS, dont le fonctionnement sur petites routes bosselées n'est pas tout à fait parfait. Il peut arriver que son déclenchement intempestif dans des situations d'urgence mettent le conducteur dans une position périlleuse, mieux vaut en être averti. Le freinage proprement dit n'est pas en cause, il ne manque ni de puissance ni d'endurance, mais c'est la relation ABS/amortisseur qu'il faudrait revoir, pour que l'antiblocage travaille dans les meilleures conditions, même si la chaussée est particulièrement dégradée.

En gros et pour résumer, nous ne voyons pas grand-chose à reprocher à la MR. Splendide coupé découvrable, absolument sportif avec son brillant deux litres en position centrale (qui lui autorise même un beau coffre de 220 dm³!), il est élégant, sympathique, confortable, bien fini. Sa définition d'authentique voiture de sport, mais à moteur plus raisonnable qu'un V8 Ferrari, met l'architecture moteur central/propulsion à la portée du plus grand nombre: songez qu'à 165 450 F, il offre quasiment les mêmes possibilités qu'une Venturi de 390 000 F, voire une Porsche 911 de 440 000 F! De toutes façons, il serait vain de lui chercher des concurrents: il n'en a pas! Et que dire du plaisir de piloter une auto à moteur central, équilibrée jusqu'à une limite tardive et ensuite légèrement survireuse mais, dans tous les cas, facile à contrôler avec un minimum d'habitude... C'est un plaisir pur et intense, sans concessions, qui était, jusqu'ici, réservé aux acheteurs de Ferrari et autres NSX, des autos valant de 500 000 à 700 000 F, au bas mot! La MR a le mérite d'exister, même si sa diffusion reste limitée. Elle présente aussi l'avantage d'être raisonnable à l'achat. Puisse-t-elle donner des idées aux autres constructeurs! Belle, polyvalente, exceptionnelle, la MR est une réussite totale. Les Japonais nous donnent une leçon de plus, en une période où les coupés reviennent sur le devant de la scène. Il serait peut-être temps que nous autres Européens, nous sortions de notre léthargie?...



POUR

- Ligne sublime
- Moteur puissante et souple
- Moteur central d'où pilotage réel et excitant
- Suspension
- Équipement/finition
- Prix attractif.

CONTRE

Problèmes d'ABS sur mauvaise route

EN BREF

- Vitesse maxi: 221 km/h
- 1000 m départ arrêté: 28"8
- Consommation moyenne: 11 à 13,5 litres
- Prix: 165 450 f (10 CV)

**CARACTERISTIQUES
VOIR PAGE 119**