



# MR 1.8 VVT-i



Nous rencontrons de plus en plus de décapotables sur les routes. La mode est à la diversification des concepts, au plaisir de conduire en tenant compte, avec plus ou moins de bon gré, des limitations de vitesses. Celles-ci sont réglementaires ou structurelles. Les premières sont impitoyablement réprimées par les instances idoines. Les secondes nous imposent des vitesses dignes des escargots de course tant les bouchons et les files deviennent monnaie courante.

La Toyota MR testée en février 2001 m'avait confirmé que l'achat d'une voiture faisait



appel à des critères autres que rationnels. La MR allie divers points de vue. À son volant, vous êtes repérés. Les gens se retournent sur vous (ou plutôt sur votre carrosse). Avec une Toyota, vous avez l'assurance d'être satisfait de votre achat. Souvenez-vous, c'est le seul constructeur à offrir une garantie de cinq ans, signe qu'il croit en ses produits. Selon une récente étude allemande (bureau d'études J.D. Power & Associates) sur la satisfaction de la clientèle (plus de seize mille propriétaires), Toyota se démarque largement. Les questions portaient sur la qualité et la fiabilité, l'attrait du véhicule, la satisfaction du service et les coûts de possession. Le "TÜV Auto-Report 2003" couronne la Yaris avec le taux de pannes le plus bas de toute son enquête. Le sondage ADAC octroie la première place de son classement général à l'Avensis et plébiscite la Corolla comme meilleure voiture de sa catégorie.

Ces informations nous éloignent du modèle MR proprement dit. Sportif, il l'est assu-

<b>Cabriolet</b>	
Prix du modèle testé :	<b>27.335 €</b>
TMC :	<b>867 €</b>
TR :	<b>246 €</b>
Autonomie : 48 litres = 550 km	



rément. Son moteur de 1800cc, identique à celui qui équipait la Celica essayée en septembre 2003, permet deux types de conduite : la douce en restant sous les 4000 tours/min et la sportive lorsqu'on va chatouiller l'accélérateur. Légère (moins d'une tonne), compacte et basse (centre de gravité au ras des pâquerettes) et avec une roue à chaque coin, la MR dispose son moteur à la sonorité envoûtante à l'arrière, en position centrale. Grâce à la propulsion, vous avez un jouet qui se pilote.

Son châssis rigide facilite les déhanchements de l'arrière qui génèrent des frayeurs aux inconditionnels des ESP (Empêcheurs de Survivre en Paix).

Mais pour les autres ! La MR exige de rester vigilant, surtout sur les routes pavées du Brabant wallon finement arrosées après des semaines de sécheresse. Aucune déception avec le comportement routier. La direction réagit à la moindre sollicitation. Les six vitesses assurent le rapport idéal. Les commandes pour-



raient être plus précises pour atteindre la perfection. À part les "défauts" classiques des cabriolets sportifs (peu de rangements, coffre juste suffisant pour ranger la roue de secours...), la MR pourrait aussi adoucir ses accoudoirs trop durs et troquer son grand volant à trois branches contre un autre de moindre rayon.

Deux points encore à signaler : d'une part les pédales en alu sont remarquablement positionnées pour les grands pieds encombrants et la capote se décoiffe en un rien de temps, à l'arrêt.

