



Au volant de

LA TOYOTA CORONA

Phares carrés et calandre inclinée rendent cette importation orientale digne de l'Occident.

Par Alexandre MARKOVITCH.

LES voitures japonaises ? Les seules dignes d'être mentionnées sont celles que mon garçon empile dans sa caisse à jouets. Voilà ce que je disais il y a quelques années après avoir conduit quelques-unes des premières voitures importées du Japon, trop lourdes et pas assez puissantes. Mais les choses ont bien changé et si l'on peut se baser sur la Corona de Toyota que je viens d'essayer, les Japonais ont atteint le niveau de leurs concurrents européens.

La Corona est une voiture de belle allure ; son style est moderne et fonctionnel, avec quelque chose de mieux qu'une passagère influence italienne. Sa finition est meilleure que bien des voitures de luxe. Le compteur kilométrique de celle que nous avons essayée marquait tout juste 9 000 kilomètres et pourtant la carrosserie bien construite ne laissait entendre ni gémissement ni bruit de castagnettes.



LE CAPOT ARTICULE A L'AVANT montre un compartiment moteur bien établi ; les accessoires sont faciles à atteindre.

L'intérieur, sans être vraiment luxueux est net et de bon goût ; les garnitures des sièges ont passé avec succès une épreuve redoutable : mes trois gamins.

Le tableau de bord est presque entièrement occupé par un compteur de vitesse très lisible, flanqué par l'indicateur de température d'eau (qui malheureusement n'indique que chaud ou froid, au lieu de donner des chiffres), la jauge d'essence et des lampes témoins pour la pression d'huile, les ampères, les feux de direction, les phares et le frein de parking. Aussi bien le compteur totalisateur que le compteur partiel marquent les dixièmes de mille. Il y a encore un grand nombre d'ouvertures d'aération, une grande boîte à gants (bien plus facile à ouvrir que



LE TABLEAU DE BORD est rembourré sur tous les modèles ; les pédales d'accélération et de frein ont juste l'espacement qu'il faut pour conduire du talon et du bout du pied.

toutes celles que fabrique Detroit), un allume-cigares, des cendriers devant et derrière, trois poignées et un rayon sous le tableau de bord.

Dans l'équipement standard on trouve encore le starter automatique, des glaces arrières qui se baissent complètement, une lampe commandée par les quatre portes, un bouton d'allumage avec une position « accessoires », des essuie-glaces électriques à deux vitesses, un laveur de pare-brise, des serrures sur les deux portes avant et des lumières arrières. Sur la voiture que nous avons essayée se trouvait encore un poste de radio optionnel dont le son est bien le plus joli de tous ceux que j'ai entendus dans une voiture et un chauffage excellent.

Une des caractéristiques les plus appréciées de la Corona, c'est que vous pouvez sauter au volant pour la première fois de votre vie et conduire sans hésitation ; toutes les commandes sont classiques et bien disposées, à part les clignotants que l'on fait marcher avec la même manette que le klaxon ; souvent mes virages étaient signalés contre mon gré par un coup de trompette retentissant. La place en hauteur est suffisante, de même la place pour les jambes. Bien que cette voiture soit donnée comme étant à quatre places on peut se mettre à six pour de petites promenades.

Le plus gros avantage de la Corona sur les autres voitures est son prix, comparé aux 90 CV de son moteur (la Volkswagen, par exemple, ne donne que 53 CV). Le moteur de 1900 centimètres cubes, très silencieux, a été construit spécialement pour l'Amérique.

La voiture que nous avons essayée a mis exactement 15,1 secondes pour atteindre 60 milles à l'heure (96 km/h) ; pour passer de 40 à 60 (65 à 96 km/h) 8 secondes ; de 50 à 70 (80 à 112 km/h) 12,1 secondes. Les chiffres de la consommation ont été encore plus impressionnants ; voici ce que j'ai réussi à faire, à vitesse régulière : à 48 à l'heure, 5,6 litres aux 100 ; à 65 à l'heure, 6,4 litres aux cent ; à 80 à l'heure, 7,5 litres aux 100 ; à 96 à l'heure, 9,2 litres aux 100 ; à 112 à l'heure, 9,7 litres aux 100. Sans compter que ce moteur au taux de compression de 8 à 1 se contente d'essence ordinaire.

La boîte de vitesses manuelle est synchronisée pour les trois vitesses de marche avant, mais l'abondante tringlerie ne donne pas une précision de manœuvre extraordinaire.

Moyennant un supplément de prix, on peut se procurer une boîte automatique du genre de la Powerglide de Chevrolet. Mais la Corona automatique semble molle en comparaison de la version non automatique.

La voiture négocie les virages d'une manière sportive et ne joue jamais de mauvais tours. Sur les mauvaises routes, où l'on a parfois des problèmes avec les ponts arrière libres, les soubresauts ne sont pas terribles.

Les tambours de freins à ailettes d'aluminium sont parfaits. Après huit arrêts consécutifs en catastrophe, de 96 à l'heure à 0, la perte de puissance de freinage était à peine sensible et il n'y avait pas de broutage. Bien des voitures américaines que j'ai essayées ne se comportaient pas si bien après seulement un ou deux freinages pareils. Mais les virages sont longs à prendre : le volant tourne de 4 tours 3/4 d'un bout à l'autre, ce qui est excessif.

Un des avantages de la Corona, encore non signalé, est son manuel d'entretien ; il vaut la peine d'acheter la voiture, rien que pour certaines traductions du japonais. Mais en dépit de ce manuel amusant, Toyota est en bonne place parmi les 10 marques étrangères aux U.S.A., grâce à un réseau de 600 représentants. Leur meilleure vente est la Corona, on le comprend.



UN REFRIGERATEUR SUPPORT TV

Une nouveauté française qui sera exposée à l'occasion du Salon des Arts Ménagers. Le frigimeuble support TV, modèle des Etablissements Adam Helvetia. Cet appareil, conçu pour supporter un téléviseur, possède dans la base arrière un emplacement où l'on peut intégrer le régulateur de tension.