



Celica 1.8 VVT-i



Les coupés connaissent un regain d'intérêt de la part de la clientèle belge. Certaines marques viennent compléter leur gamme dans cette niche enfin prisée par un plus grand nombre d'utilisateurs. D'autres, comme Toyota, ont toujours eu l'un ou l'autre modèle représenté. La Celica se rencontre sur nos routes depuis le début des années septante. Le modèle testé est la septième version créée. Au fil des ans, son volume extérieur s'est réduit, tout en offrant plus de place à l'intérieur, et les lignes ont perdu de leurs rondeurs.

Le moteur, de seulement 1.8 litre de cylindrée pour réduire le montant des taxes, réalise des prouesses étonnantes grâce au système VVT-i, performances en matière de puissance et de couple et aussi en matière d'économie d'énergie.

Monospace "compact"

Prix du modèle testé :	23.635 €
TMC :	867 €
TR :	246 €
Autonomie : 55 litres = 650 km	

Grâce à un itinéraire, qui m'a conduit à Berlin, au travers d'un pays où les limitations de vitesses sont à respecter

scrupuleusement sur certains tronçons bien balisés, la Celica a pu exprimer son savoir-faire en matière d'accélération et de vitesse de pointe. Il lui a été fréquemment possible de pratiquer des échappées réprouvées en Belgique qui se situent entre 180 et 200 km/h. Malgré

ces allures, la consommation est restée largement sous les 8,5 litres aux cent. Le coefficient Cx, la surprenant petite surface de pénétration dans l'air et la légèreté du véhicule couplés à une technologie



efficace de la combustion et une boîte de six vitesses parfaitement étagées font des miracles. Ça, c'est pour les autoroutes!

Sur les routes sinueuses, là où les impressions de conduite peuvent se conjuguer avec les allures restreintes habituelles, les accélérations et le plaisir de conduire ne grèveront toujours pas les consommations qui restent parfaitement contrôlées. L'agilité de la Celica est un gage de plaisir. Elle se place dans les virages comme sur des rails. La conduite est instinctive et le guidage du levier de vitesse est un modèle du genre. Entre 1800 et 7000 tours, la puissance



semble linéaire et l'impression d'avancer n'est pas toujours au rendez-vous. Pourtant "ça arrache" plus qu'il n'y paraît...

En ce qui concerne la tenue de route, les liaisons au sol sont rigoureuses sans être inconfortables. La suspension absorbe les aspérités de la route tout en conservant l'impression de rouler sur des rails dans une trajectoire imperturbable. C'est un régal. Les longs trajets de plus de mille kilomètres n'ont pas entamé mon dos vieillissant. La position de conduite est typée sport et les places arrières ne pourront jamais accueillir des adultes.

Encore une fois, si c'est encore nécessaire, rappelons que Toyota croit dans ses produits et que ses véhicules sont garantis pendant cinq ans.

