



# Amicale Anciennes Celica

La lettre N°4

Août 2001

## Le temps des vacances ...

Enfin l'été, période de l'année propice à l'entretien de nos voitures préférées ! Ca me donne également le temps de rédiger le courrier de l'amicale ...



### Au sommaire de ce « gros » quatrième courrier :

**30 ans ! / Détour en Belgique :** Une TA 22 GT en superbe état et une des première Celica en course ...  
**Courrier / Bas de caisse neufs : les photos ! / Nouvel adhérent**  
**Infos diverses et variées ... / Les bonnes adresses / Et comme toujours : Les annonces**

## 1971-2001 : 30 ans !

Et voilà, il ne sera pas dit qu'on l'a oublié :

C'est en 1971 que les premières Celica débarquaient en Europe. En fait en 1970, 5602 avaient été construites au Japon, mais seulement 5 ont été exportées ! A l'occasion des 30 ans, le club Celica France d'Annonay a organisé un meeting près de Bourges le samedi 8 juin 2001, réunissant plusieurs modèles de la gamme 1970-2001 puisque ce club regroupe aussi les Celica les plus récentes.

Au total, il y a eu 9 modèles pour les premières générations de Celica :

### STAGE DE FORMATION MAGASINIER

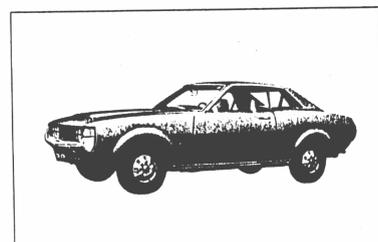
## CELICA

### SERIE 20

TA 22 L-H	Hard top, LT, 2 T
TA 22 L-KZ	Hard top, ST, 2 TB
TA 22 L-MZ	Hard top, ST, 2T-B
TA 22 L-MQ	Hard top, GT, 2 TG
TA 23 L-MB	Hard top, ST, 2T-B
TA 23 L-MQG	Hard top, GT, 2 TG
TA 23 L-H	Hard top, LT, 2T
TA 28 L-MB	Liftback, ST, 2TB
RA 28 L-MQG	Liftback, GT, 18 RG (2 litres)

### Transmission

ATM
MANUELLE 4
5
5
5
5
5
ATM
5
5





## Amicale Anciennes Celica

La lettre N°4

Août 2001

### Détour en Belgique

Tout à commencé quand, surfant sur internet, j'ai cliqué sur un lien du club Mopar qui m'a emmené sur le Tour de France 2000. Là, des photos de Plymouth Barracuda et en bas à gauche de celle-ci une forme familière :



Un tour rapide sur le site du Tour Auto et effectivement : une Toyota Celica a participé à cette compétition ! Je fais parvenir mes coordonnées en demandant quelques informations sur cette voiture, et bientôt Mr Holvoet m'envoie quelques photos.



Avec ses coordonnées, et comme je vais me rendre à Bruxelles près de son domicile, nous prenons rendez-vous pour le 31 décembre 2000.

Le garage Holvoet est une concession de père en fils, et surtout une concession Toyota depuis 19XX ! Introduit par son père dans le milieu de la compétition, Dominique Holvoet a déjà participé depuis pas mal d'années à plusieurs compétitions « d'anciennes » en Toyota, et jusqu'à maintenant avec les nouvelles Yaris. C'est avec son coéquipier monsieur Vanmaldeghem qu'il a participé au Tour Auto 2000. Cette même voiture avait déjà participé au Tour Auto en 1971 ! En fait, cette voiture n'a jamais été une voiture de tourisme. Voyons de plus près l'entrepôt où l'on trouve des modèles intéressants :



D'abord, une vue du local quelques mois avant ma visite :



### Détour en Belgique (suite)

Ensuite : Qu'on vu mes yeux ébahis le 31 décembre ?



Une autre 22 GT quasi neuve !

La carrosserie a été refaite par GT Label (coordonnées dans le courrier n°2). La voiture est complètement d'origine, à part un petit détail que vous remarquerez sans doute en voyant les photos suivantes :



Sur la face avant, un accessoire rarissime : le déflecteur d'air en plexiglas transparent. Une ouverture au centre laisse bien sûr passer l'air vers le radiateur. Le plexiglas est montés sur des charnières fixées sur la tôle entre le pare-chocs et les phares, ce qui permet de faire basculer la façade.





## Amicale Anciennes Celica

La lettre N°4

Août 2001

### Détour en Belgique (suite)



Pour ce qui est de l'arrière, on peut noter que les feux ne « sortent » pas, la façade est plutôt plate, légèrement incurvée vers l'intérieur. Les jantes sont en magnésium (hyper léger !).

Un autre exemplaire de jantes en magnésium, montées ici sur une Corolla des années 60 (projet de restauration en cours ...)



Vraiment impressionnant avec un compartiment moteur repeint de neuf !

Mais ce n'était pas tout. Et maintenant, un peu de Holvoet Racing :



Carrosserie : les jantes de 13 pouces ont un large déport d'où des ailes élargies.

Pour la mécanique :

- Le pont autobloquant n'est pas d'origine, c'est celui d'une Corolla modifié pour y remettre des tambours.
- Les disques avant sont plus grands et homologués.
- Les éléments du moteur utilisés sont estampillés Toyota de l'époque, et le maître cylindre de frein est très récent (on ne plaisante pas avec le freinage !).



## Amicale Anciennes Celica

La lettre N°4

Août 2001

### Détour en Belgique (suite)

*Un second volant sur le siège du co-pilote ? On n'est jamais trop prudent !*

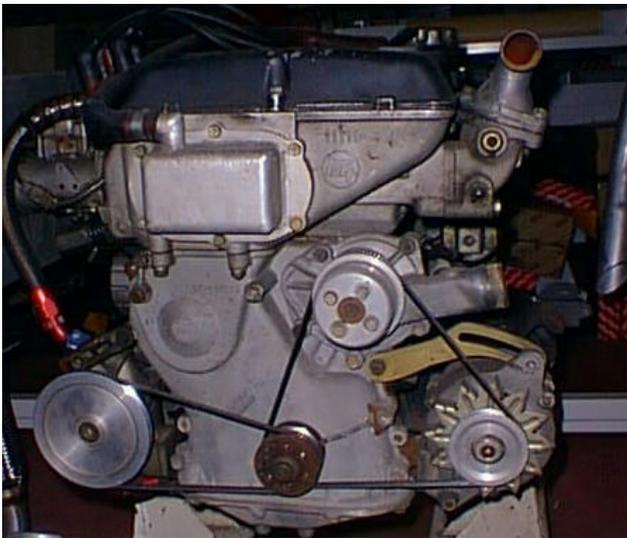


Un nouvel arceau a été installé en 2000. Le précédent ne prenait que l'arrière, comme cela se faisait encore au début des années 70.

D'autres modifications sont en cours, et notamment le collecteur d'échappement qui était encore en fonte ! Il est en cours de remplacement par un 4 en 1.

Dominique Holvoet a la chance d'avoir eu un papa garagiste ET impliqué dans la course automobile. Aussi, il a en stock des choses rares : des jantes en magnésium à large déport aux dimensions Toyota, des accessoires d'époque rares, et aussi ceci :

#### Le moteur mystère :



Mais quel est donc ce moteur étrange ?

C'est un moteur 1600 GT à carter sec !

#### Le carter sec :

En compétition, il arrive parfois qu'à l'occasion d'un virage très serré la pompe à huile soit désamorcée : plus d'huile ne circule dans le moteur ! Une des solutions possibles est le cloisonnage du carter d'huile : on met des cloisons de sorte que de l'huile reste autour de la crépine de la pompe à huile. La seconde solution est le carter sec : une ou deux pompes (sur la photo en bas à droite, derrière la poulie) aspirent dans ce petit carter un mélange air-huile qui est remonté dans un circuit en partie supérieure (ici en haut à gauche) qui réinjecte l'huile là où il faut. La troisième solution c'est ... le moteur électrique, mais ça c'est une autre histoire ...

Et voilà, c'est tout pour cette visite en Belgique. Je vous donnerai des nouvelles de cet équipage à chaque fois que j'en aurai l'occasion. Cela fera-t-il naître des vocations en France ?





## Amicale Anciennes Celica

La lettre N°4

Août 2001

### Courrier :

Les défauts des Celica :

*Ne nous voilons pas la face : ces voitures ont tout de même des défauts connus.*

Arnaud Schmitt nous livre ceux qu'il a trouvés. En vrac :

- La corrosion
- La montre qui retarde (NDR : j'ai compté environ 5 minutes par jour)
- Le ciel de toit des 23 GT se décolle.  
*NDR : C'est aussi le cas pour les TA et RA28 car le vinyle est collé sur de la mousse qui vieillit en se désagrégeant. Miguel, du Celica Club de Belgique m'indique que les voitures de teinte claire ont moins de problème : la chaleur dans l'habitacle est moindre et la mousse est moins endommagée. Sinon, on n'a pas encore trouvé de solution de remplacement. La seule est le tissu sur mousse qu'un sellier expérimenté collera à la place.*
- Jeu dans les charnières de portière
- Lève glace qui faiblit : les dents du mécanisme s'usent. (NDR : Bah, ouvrir les fenêtres ça ralenti la voiture, il n'y a qu'à jamais les ouvrir !)
- Témoin de jauge d'essence fantaisiste sur TA 23. La faute à la jauge dans le réservoir
- Jeu dans la tringlerie d'accélérateur. NDR : ça peut se régler ! Pas aussi précis qu'un câble mais bon. Attention à la fragilité de la première rotule – à côté du maître cylindre de freins.
- Ampèremètre (ou circuit) fragile
- Faux contacts qui apparaissent dans le commodo des phares-clignotants. Cause : les cosses de connexion fondent souvent. (NDR : les cosses qui sont situées sous le support du volant. Perso, je n'ai jamais eu ce problème).
- Roulement de pompe à eau fragile (durée de vie sur les GT : 130 000 km). Enfin, fragilité relative
- Le ressort arrière côté conducteur s'affaisse avec le temps : c'est chronique.
- Les joints d'entourage des feux de coffre ne jouent plus leur rôle au bout de quelque temps, et laissent alors nager la roue de secours dans une piscine. NDR : et ça fait rouiller !

Tout ça n'empêche pas de rouler ! C'est surtout un moyen de connaître la vie et le degré d'usure d'un véhicule. Quelqu'un a-t-il eu d'autres problèmes récurrents ?

Il nous donne quelques trucs :

- En cas de cognements lorsque l'on est en butée dans un virage, ce sont les butées de direction sur les triangles de suspension qui manquent de graisse.
- Les pompes de liquide de lave-glaces des GT sont les mêmes que les modèles montés sur les Ford Taunus 1974-79, on ne sait jamais !
- Des kits H4 : Ça éclaire mieux ! Ne pas hésiter à en monter.

### Bas de caisse neufs (les photos) :



Je vous rappelle que la société Carrosserie Distribution Warny commercialise des bas de caisse neufs et **électro-zingués** ! A un prix compétitif : 271 F TTC/pièce. Pour Celica de 1970 à 1977  
Gauche : réf 31501, 35 en stock  
Droite : réf 31502, 20 en stock  
L'expédition se fait par la Poste, le conditionnement est correct. Le carrossier à qui j'ai montré la pièce l'a trouvée très convenable.



Pour remplacer ça, il faut ça :





## Amicale Anciennes Celica

La lettre N°4

Août 2001

Un nouvel adhérent :

Il nous a rejoint en avril 2001, bienvenue !

Alors, pour vous, pourquoi la Celica ?

**Raphaël Klein**

Patience et longueur de temps ...

« Mon frère possédait une TA23 et j'ai très vite apprécié ce genre de voiture. Dès que j'ai eu l'occasion de pouvoir en avoir une je l'ai saisie. C'était en 1997. »

Il nous a fait parvenir ces deux photos : 2 TA 23. Sa première en bleu (de bien grosses jantes avec un bon déport !)



Maintenant, il y a XX adhérents. Certains d'entre vous m'ont indiqué qu'ils connaissent d'autres possesseurs de Celica. Pensez à leur parler de l'amicale et encouragez-les à adhérer (et c'est quasi-gratuit !). Il est de l'intérêt de chacun que l'amicale grandisse !

### Les bonnes adresses :

Monsieur Klein nous indique un

Centre de contrôle technique : Sécuritest (Jacky Mougey) à Monbéliard (25000).



### Garages :

Une concession Toyota ancienne et réputée dont plusieurs personnes m'ont dit du bien, bref une adresse à retenir même pour des commandes de pièces : Le Garage Degenève à Annemasse : 04-50-38-93-63. Demander Roland pour les pièces détachées.



### Dossiers en préparation :

- Les pneus : Quelles tailles choisir ?
- Le sans plomb
- La rouille sur les Celica : les endroits à protéger et les solutions, les produits que vous avez testés.
- Les défauts de la Celica
- Les modèles réduits
- Vos restaurations, vos bonnes adresses.
- Les assurances (tarifs, évaluation de la valeur vénale après un accident ...)
- Si vous avez d'autres suggestions ...

Pour ces dossiers, nous souhaitons **votre participation**, afin d'avoir les informations les plus justes, et aussi pour faire profiter à tous de votre expérience : pensez à écrire deux ou trois lignes et faites les nous parvenir !

De plus, pour ceux qui ont restauré, restaurent : vous avez sans doute des trucs et astuces, ou en tout cas de bonnes adresses à indiquer : merci de le faire par courrier ou téléphone.