



Faire tenir quatre personnes dans un véhicule de 3 mètres relève d'un pari singulier. Toyota a osé avec son iQ. Quoique pour les 4 personnes, faut encore choisir la taille et la corpulence. Mais passons ce détail pour en revenir au sujet. Pari osé, pari réussi.

Et ce qui ne gâche rien, elle est craquante. Bon, elle ressemble de loin au casque de Dark Vador (surtout en noir), mais elle possède un charme que lui envie la Smart, reléguée à des années-lumière, voire dans une autre galaxie. J'ai cherché en vain le pistolet laser mais c'est une Toyota pas un vaisseau spatial.

D'ailleurs son espace-temps se situe en ville. Elle y fait merveille. Pas de capot, pas de coffre et une position de conduite haute nous permet de la glisser dans la circulation sans difficulté. Quoique sa visibilité 360° n'est pas top. Elle est large (1'680 mm) et donc les changements de file doivent être anticipés.

Notre version était équipée du 1.4 L D-4D de 90 chevaux (que nous avons testé précédemment sur l'Urban Cruiser) qui en fait plus une routière qu'une citadine. Le moteur essence devrait être plus cohérent pour une utilisation 100% ville. Son jeu préféré : le demi-tour sur place.

Quand on aborde la route, elle absorbe mal les défauts de la chaussée. Trop souvent le cas des micro-citadines en raison de leur faible empattement. Néanmoins, grâce à son turbodiesel, elle possède de bonnes reprises et tient le cap sur autoroute. Vigilance tout de même. Toujours son problème d'absorption des défauts.

Le bruit du moteur est assez bien filtré mais la dureté des sièges et des suspensions font qu'elle devient fatigante sur de longs trajets, ce pour quoi elle n'a pas été faite. Alors pourquoi un "gros" Diesel dans une citadine. Pour le marché suisse, même s'il n'est pas avantageux, le

moteur Diesel se montre coupleux. Et comme notre pays n'est pas plat, c'est mieux qu'un moteur essence anémique. Donc le choix peut se tenir. Toutefois, pour une utilisation à plus de 90% ville, je conseille l'essence.

Toutirikiki maousse immense. Eh oui, l'intérieur paraît énorme. On a vraiment une sensation d'espace, en tout cas aux places avant. La – grande – porte refermée (attention dans les parkings) sur un son mat, on se surprend à laisser le regard errer sur les éléments un tantinet futuriste du tableau de bord.

Sauf que les aiguilles de l'instrumentation paraissent d'un autre âge. Beaucoup de



Les meilleures places sont à l'avant. Normal derrière c'est pour les tous-petits du jardin d'enfants

dossiers rabattus vous passez à 292 litres.

Voyons côté porte-monnaie. Toyota ne donne pas ses voitures, cela se saurait. Mais là on est carrément dans le luxe, avec un prix de CHF 30'000.-. Cela fait grincer les dents pour un second, voire troisième véhicule. Il a beau être craquant, il y a des limites au porte-monnaie.

Bien que relativement sobre, moins de 5.5 L en moyenne et écologique (104 g/km), cette

version Diesel tente de transformer l'iQ en citadine routière. C'est pas gagné. Il faudra encore quelques efforts pour s'attirer, dans cette version je précise, les grâces des acheteuses et acheteurs. Motorisation essence, oui pour la cité. Motorisation Diesel pour le mixte, non. Mieux vaut passer à une Yaris ou un Urban Cruiser.



La Toyota iQ, deux grandes portes et le reste autour. Porte-à-faux avant et arrière nuls. Une citadine craquante

rangement dont une pochette amovible, une climatisation automatique et un GPS – téléphone – radio – CD en option, tout est prêt pour un voyage dans le monde de la Guerre des Etoiles. Prévue pour 4 personnes, la Toyota iQ ne peut en prendre que 3. Derrière le conducteur, même de taille moyenne, difficile de faire voyager quelqu'un. Par contre, à 2, c'est parfait.

Vous rabattez les sièges arrière et pouvez emmener plusieurs sacs pour un weekend très prolongé. Moins de 40 litres pour le coffre, banquette en place, vous y glissez un mouchoir plié en 16 et une paire de tongues. Les



Moins de 3 mètres, et une sensation intérieure immense avec un design futuriste



Une ligne futuriste pour une citadine bourrée de charme



Grand pare-brise, gros yeux qui vous regardent et nez ultra-court



La capacité passe de 32 à 292 litres. Mouchoir et tongues



Sous le plancher, l'outillage de la demoiselle



Le moteur de 1.4 L D-4D de 90 chevaux est suffisant mais non sportif



Les appuie-têtes arrière n'améliorent pas la visibilité



Le hayon s'ouvre très largement sur un coffre de 32 litres



De couleur noire, elle peut se prendre pour le casque de Dark Vador



Position des sièges lorsque vous faites vos achats du weekend



L'éclairage intérieur est stylisé par une lampe des plus design



Le volant tombe bien en main. GPS en option sur notre modèle



La boîte à gants est amovible. Originalité de l'iQ



Jantes alu en 15 pouces avec pneus en 175/65 R 15



Shift en vert s'allume quand il faut passer la vitesse supérieure



Sièges chauffants pour cette citadine marrante

Cylindrée	1364 cm3
Number de cylindres	4 cylindres / injection directe Turbo
Puissance	90 chevaux à 3400 tr/mn
Couple	190 Nm 1800 - 3200 tr/mn
Catalyseur	Non
Filtre a particules	Oui
co2	104 g/km
Rendement énergétique	A
Transmission	Traction avant
Boîte de vitesses	5 rapports
Boîte de réduction	Non
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques
Poids à vide	1020 kg
Charge remorquable freinée	N.C.
Volume du réservoir	32 litres
Volume du coffre	32 / 242 litres
Vitesse maxi	170 km/h
0 à 100 km/h	10.7 secondes
Consommation constructeur	4.0 l / 100
Consommation essai	4.5 l / 100
Pneumatiques	175 / 65 R 15
Longueur	2985 mm
Largeur	1680 mm
Hauteur	1500 mm
Empattement	2000 mm
Voie avant / arrière	1480 / 1460 mm
Diamètre de braquage	7.8 m



La console ressemble au poste de pilotage d'un vaisseau spatial



Pas de clef, un bouton Start / Stop



Puit de lumière pour les places arrière



La remise à zéro du partiel est caché par le commodo des phares

### Toyota iQ 1.4 D-4D FAP

Base 27'100.-  
Options

Peinture Métal 500.-  
Système GPS 1'700.-

Total véhicule de test  
CHF 29'300.-

Retrouvez tous les modèles sur [www.toyota.ch](http://www.toyota.ch)