



TOYOTA

50th Anniversary

Land Cruiser 100

www.toyota.be/toyota_befr_new/g/g01_21.html



Cinquante ans déjà...

Toyota sort l'AK-10 en 1951 qui deviendra "Land Cruiser" en 1954. Aujourd'hui, les modèles 90 et 100 sont une excellente synthèse du 4x4, du break et du monovolume. Ce n'est pas pour rien que le Land Cruiser 100 a été nommé trois fois "4x4 de l'année".

Gigantesque !

Ce modèle est gigantesque par sa finition, ses équipements de série, son poids, son prix et sa consommation. Cela fait de ce modèle «LA» référence en matière de 4x4 de luxe. La série 50th Anniversary ajoute encore à la qualité du produit proposé à quelque 2.800.000,-BEF. Tout y est superlatif : le silence du moteur, le confort d'une limousine, les deux tonnes et demie, les deux mètres de large, les deux de haut, les cinq de long... Et le reste à l'envi !

Au volant ?

Deux moteurs sont disponibles. Un essence de 4.7 litres qui mérite d'être installé au gaz pour réduire les coûts de consommation (le coefficient SCx n'est pas des moindres) et un diesel 4.2 TD. Tous les deux ont un couple dépassant les 400Nm enlevant allègrement et dans le silence ce mastodonte qui se conduit d'un doigt. Les prestations sur route et en ville sont dignes de tous les éloges. En tout-terrain : idem. J'émettrais un seul bémol : le gabarit pourrait gêner dans les chemins étroits.



A améliorer ?

C'est mineur. Par exemple, la position de l'extincteur aux pieds du copilote, le manque de boussole dans le modèle de l'auto-test. Je regrette aussi la coupure du cruise control lorsqu'on descend sous les 40 km/h et l'absence de loupette pour signaler qu'il est actif. Rien que des détails...



MR

www.toyota.be/toyota_befr_new/g/g01_13.html

Une fois n'est pas coutume...

Vous savez que j'essaie de nombreux modèles de 4x4 et de monovolumes. Une fois n'est pas coutume, j'ai pu conduire la petite MR de chez Toyota. Pour l'essayer, je suis allé à Paris faire un peu d'esbrouffe. Qu'est-ce qu'on m'a regardé ! Je souris, parce que vous savez que c'est bien la voiture qui faisait se retourner les gens...

Cette voiture-là, je veux vous en parler parce que c'est la première fois que mes yeux habitués à détecter les défauts sont restés au repos pendant une semaine. Dans le genre roadster, la MR est parfaite. Sans aucun compromis, elle est amusante à conduire et elle est économique à l'achat et à l'entretien.



Il s'agit d'une propulsion à moteur central de 1800cc utilisant les technologies récentes pour doper les performances et gagner du poids. Les porte-à-faux sont réduits, l'empattement long, le centre de gravité bas et les voies larges contribuent à l'excellente stabilité et à la tenue de route.

Le mot d'ordre lors de la conception du véhicule a été la légèreté. Les concepteurs voulaient rester sous la barre des mille kilogrammes. Pari gagné !



Les avantages sont réels tant pour les accélérations que pour le freinage qui est sans faille. Et la direction assistée électrohydraulique est ultra-précise. Vous placez la voiture au centimètre près.

Le moteur, 1800cc VVT-i développe 103 kW pour un couple de 170 Nm. La puissance à haut régime et le couple sur toute la plage des régimes assurent une conduite facile et reposante. tout en préservant l'environnement tant par la faible consommation que par les émissions polluantes réduites.

J'ai eu beaucoup de plaisir à conduire ce petit bolide qui se conduit aisément et sans piaffer aux allures imposées par le code de la route. Si je tenais à vous en parler, c'est aussi parce que je n'ai trouvé aucun "point à améliorer" dans ce véhicule pour autant que l'on accepte les caractéristiques du roadster. Célibataires ! A vos économies...

Quelques uns parmi vous qui aviez choisi la marque Toyota m'ont déjà répété la qualité de leur choix. Pendant une semaine, j'ai goûté aussi à ce privilège d'une passion "raisonnablement" acceptable pour un ingénieur rationnel.

