

**Auto  
Plus**  
La Collection

LES CLASSIQUES DE  
L'AUTOMOBILE

**TOYOTA**  
Land Cruiser 1983

98



Photo non contractuelle

L 17035 - 98 - F: 12,50 €



hachette

# DANS LA MÊME COLLECTION DÉJÀ PARU



**DANS  
15 JOURS  
CHEZ VOTRE  
MARCHAND  
DE JOURNAUX**

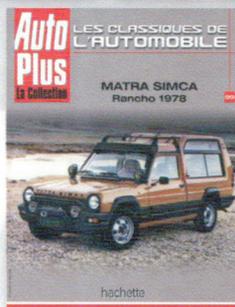


Photo non contractuelle



Les Japonais, on les attendait dans le domaine de la moto, dans celui des petites voitures super équipées – alors que nous en étions encore à choisir des options pour nos Renault ou nos Citroën –, mais certainement pas dans celui du 4x4 ! Et pourtant, Toyota avec son Land Cruiser s'est taillé la part du lion, envahissant tour à tour les États-Unis, l'Afrique et l'Europe, en inventant, par la même occasion, un loisir « *off-road* » qui n'a pas fini de trouver des adeptes.

**Laurent Chiapello**

*Directeur de la rédaction d'Auto Plus*





TOYOTA  
**LAND CRUISER**  
1983



# Le Land Cruiser 1983

*Né à l'aube de la décennie 1950, le Land Cruiser restera dans l'histoire de Toyota comme sa première voiture particulière à être exportée hors du Japon. Il a évolué au fil des décennies pour devenir l'un des 4x4 les plus célèbres et les plus distribués dans le monde. Dans les années 1980 se côtoient les Série 4 à 7.*

**A**u milieu des années 1930, profitant d'une situation économique exceptionnelle, la Toyota Automatic Loom Works, spécialisée dans le textile, étend son activité à l'automobile. Prenant très tôt ses distances avec les ten-

dances habituelles du marché nippon, largement orienté vers les citadines à la technologie avant-gardiste et aux multiples gadgets, Toyota se cantonne à la production et la distribution de véhicules classiques et d'utilitaires tout-terrain.

## Des besoins en 4x4

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, écrasé militairement, le Japon a perdu son empire sur le Pacifique et doit relever son économie alors qu'il se trouve sous la tutelle du général McArthur. Le secteur automobile n'est pas épargné. Comme ses concurrents nationaux, Toyota doit relever la tête et tente pour



© Toyota

Le FJ 40 bâché, l'une des versions les plus prisées de la gamme Land Cruiser, fut lancé en 1960, mais importé en France seulement à partir de 1976.



© Toyota

Par manque de place, la roue de secours est installée sur un bras pivotant à l'arrière et l'extérieur du véhicule.

cela tant bien que mal de proposer des produits afin de se maintenir dans ce contexte économique difficile. Or, en 1951, une réelle opportunité de s'en sortir lui est offerte grâce à l'armée japonaise, récemment reconstituée sous l'autorité des États-Unis et dont les responsables cherchent à s'équiper d'un véhicule 4x4 léger « *made in Japan* » qui remplacerait peu à peu la Jeep Willys. Les ingénieurs de Toyota se mettent immédiatement au travail. C'est pour eux une excellente occasion de montrer leur savoir-faire. Mais alors que leurs homologues européens, confrontés aux mêmes requêtes et aux mêmes programmes, succombent à la facile surenchère technologique, ce qui engendrera des véhicules complexes et coûteux tels que les Alfa Romeo Matta, Austin Champ ou Delahaye VLR, les Nippons, sans doute en raison des faibles moyens économiques dont ils disposent, se contentent de monter un 6 cylindres 3,4 litres 85 ch de camion sur le châssis d'un utilitaire léger à essieux rigides. Et cela se révèle un choix judicieux : la Jeep Toyota BJ montre de réelles qualités pour l'usage auquel on la des-

tine. En 1953, l'armée en acquiert 298 exemplaires. La société Willys s'opposant à l'utilisation par Toyota du nom « Jeep », il faut lui trouver une autre appellation. Et pourquoi ne pas s'inspirer du Britannique Rover, qui vient de lancer son 4x4 « Land Rover » ? Le 4x4 Toyota se nommera ainsi « Land Cruiser », et peu importe si ce nom désigne alors le modèle haut de gamme de Studebaker !

### Vers la « civilisation »

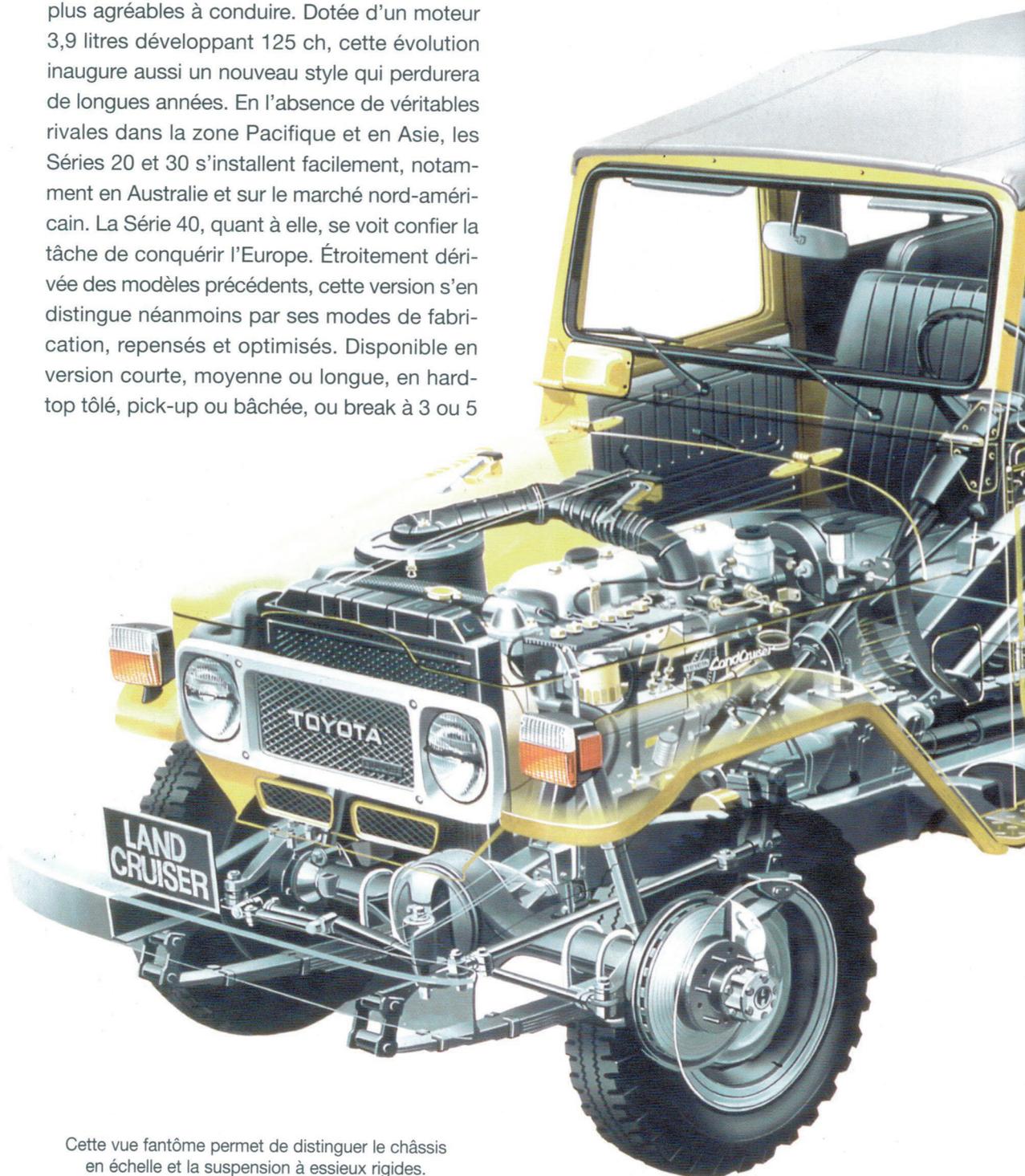
Conçue pour répondre avant tout à des besoins spécifiquement militaires, la Toyota BJ ne peut atteindre telle quelle une plus large diffusion. Afin donc de se « civiliser », sans toutefois trop perdre de sa rusticité, les ressortissants de la Série 20 apparue en août 1955

#### FICHE TECHNIQUE

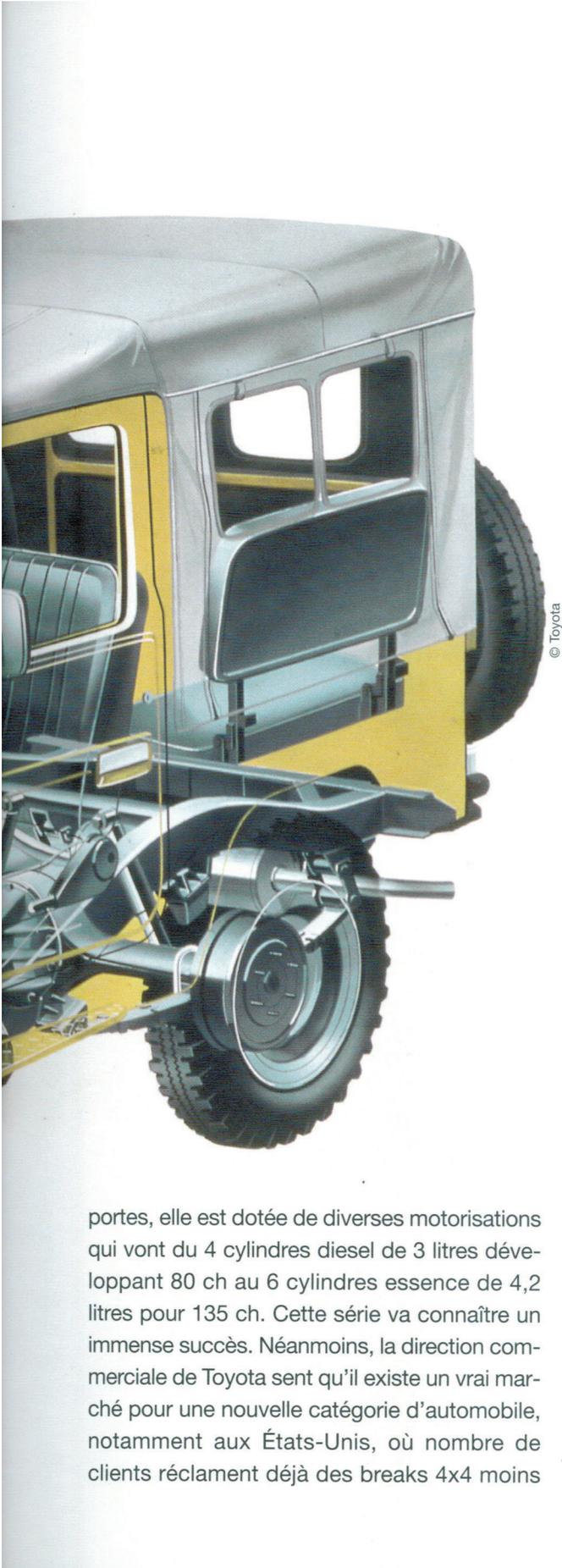
<b>Modèle</b> : Land Cruiser BJ42 (châssis court tôle) de 1983
<b>Moteur</b> : 4 cylindres en ligne diesel, longitudinal avant
<b>Cylindrée</b> : 3 431 cm <sup>3</sup> (102 x 105 mm)
<b>Puissance</b> : 90 ch DIN à 3 500 tr/mn
<b>Alimentation</b> : injection indirecte
<b>Distribution</b> : arbre à cames latéral, 2 soupapes par cylindre
<b>Transmission</b> : quatre roues motrices, boîte à 5 rapports + MA
<b>Pneumatiques</b> : 7.50 x 16
<b>Empattement</b> : 228,5 cm
<b>Voie avant</b> : 141,5 cm
<b>Voie arrière</b> : 140 cm
<b>Longueur</b> : 391,5 cm
<b>Largeur</b> : 166,5 cm
<b>Hauteur</b> : 194,5 cm
<b>Poids</b> : 1 735 kg
<b>Vitesse maximale</b> : 130 km/h

## Le Land Cruiser 1983

deviennent plus confortables, plus logeables et plus agréables à conduire. Dotée d'un moteur 3,9 litres développant 125 ch, cette évolution inaugure aussi un nouveau style qui perdurera de longues années. En l'absence de véritables rivales dans la zone Pacifique et en Asie, les Séries 20 et 30 s'installent facilement, notamment en Australie et sur le marché nord-américain. La Série 40, quant à elle, se voit confier la tâche de conquérir l'Europe. Étroitement dérivée des modèles précédents, cette version s'en distingue néanmoins par ses modes de fabrication, repensés et optimisés. Disponible en version courte, moyenne ou longue, en hard-top tôle, pick-up ou bâchée, ou break à 3 ou 5



Cette vue fantôme permet de distinguer le châssis en échelle et la suspension à essieux rigides.



portes, elle est dotée de diverses motorisations qui vont du 4 cylindres diesel de 3 litres développant 80 ch au 6 cylindres essence de 4,2 litres pour 135 ch. Cette série va connaître un immense succès. Néanmoins, la direction commerciale de Toyota sent qu'il existe un vrai marché pour une nouvelle catégorie d'automobile, notamment aux États-Unis, où nombre de clients réclament déjà des breaks 4x4 moins

« radicaux », aptes à s'accommoder d'un usage à la fois professionnel et familial. C'est dans cette optique que sort la Série 5 en 1967, pour définitivement s'imposer sur les routes comme sur les pistes les plus rigoureuses des États-Unis et d'Australie.

### De la Série 40 à la Série 70

En 1974, le Land Cruiser est proposé pour la première fois dans une version diesel. Au début des années 1980, alors que les Séries 40 continuent d'incarner l'outil de travail rustique et passe-partout, avec un succès non démenti, les dirigeants de Toyota ont conscience que, face à la concurrence des Land Rover, Nissan Patrol ou Mitsubishi Pajero, il devient urgent de proposer des produits un peu plus sophistiqués, mais surtout plus confortables et polyvalents. Cela commence par la Série 60, des breaks longs à 5 portes mus par un 4 cylindres diesel de 3,4 litres et 90 ch ou plusieurs variantes de 6 cylindres de 4 ou 4,2 litres développant de 105 à 155 ch. Cette mouture est déjà plus large et plus cossue que la précédente. Mais c'est l'arrivée de la Série 70, en novembre 1984, qui va pousser la fameuse Série 40 vers la sortie. Même s'ils reposent eux aussi sur un robuste châssis séparé et sur deux essieux rigides, les spécimens de cette génération s'intègrent dans l'évolution des 4x4

#### PRIX D'ÉPOQUE

Le millésime 1983 du Land Cruiser était commercialisé (pour l'exportation) en version essence (6 cylindres 4,2 litres) de 135 ch à partir de **69 500 F** et diesel (4 cylindres, 3 litres) à partir de **76 950 F**.

## Le Land Cruiser 1983

### LES CONCURRENTES

Parmi les concurrentes de l'époque, on trouvait principalement le Mercedes-Benz Classe G, vendu de 113 000 à 184 600 F selon la version et la motorisation, mais aussi les incontournables Land Rover 88 Essence (69 ch) à 62 900 F et Diesel (60 ch) à 68 700 F et Land Rover 109, dont le prix allait de 72 800 à 102 500 F. Sans oublier la Lada Niva 2121 (1,6 litre essence, 78 ch) à 44 430 F ou encore le Nissan Patrol Diesel Break (3,3 litres, 100 ch) à 98 980 F.

vers le luxe, surtout dans la configuration break allongé à 4 portes dénommé Prado, qui fait son apparition au tout début des années 1990. Doté de trois rangées de sièges, ce dernier peut accueillir confortablement jusqu'à huit passagers.

### La gamme BJ40

Apparue en 1960, mais importée en France seulement à partir de 1975, la série J4 et ses multiples variantes produites jusqu'en 1984 constituent la génération de Land Cruiser qui fera le succès de ce modèle à l'exportation. En particulier le BJ40, lancé en 1973 d'abord en châssis court bâché (BJ40) et châssis moyen bâché ou break (BJ43), puis décliné en châssis à empattement long, pick-up ou break (BJ45) en 1976 et châssis court tôle (BJ42) en 1982. Cette série était motorisée par des moteurs à 4 cylindres diesel de 3 litres (80 ch) et 3,4 litres (90 ch). Les versions de la Série 40 disposant d'un 6 cylindres essence, 4 litres de 125 ch ou 4,2 litres de 135 ch, étaient désignées respectivement FJ40 et FJ45, tandis que les 6 cylindres diesel (3,6 litres de 95 ch) étaient dénommés HJ45. Les Land Cruiser de la Série 40

© Toyota



Le Land Cruiser est un véritable baroudeur tout terrain, dont la fiabilité et la robustesse sont reconnues depuis plusieurs décennies.



## Le Land Cruiser 1983

### LE LAND CRUISER AU PARIS-DAKAR

Dès la première édition de ce rallye-raid exigeant, en 1979, un Land Cruiser engagé par Pichot et Duterty se classa 10<sup>e</sup> au général. L'année suivante, l'équipage Deleforterie-Prat finit 18<sup>e</sup>, puis les frères Deleforterie terminèrent 7<sup>es</sup> en 1981 et 12<sup>es</sup> en 1982. Pour l'édition de 1983, l'équipage Tatet-Jacquemard se classa 7<sup>e</sup>, tandis que De Boostels et Vaneslande finirent 19<sup>es</sup> en 1984 et 9<sup>es</sup> en 1985. Par ailleurs, durant cette période, le Toyota Land Cruiser remporta cinq fois la catégorie Diesel.

furent également construits sous licence au Brésil, sous l'appellation Bandeirante, et au Venezuela, où il étaient appelés Macho. La structure du Land Cruiser est un châssis en échelle avec longerons en profilés d'acier rivetés en forme de U complétés par des traverses. La suspension est à essieux rigides à l'avant comme à l'arrière (pont type Banjo), associés à

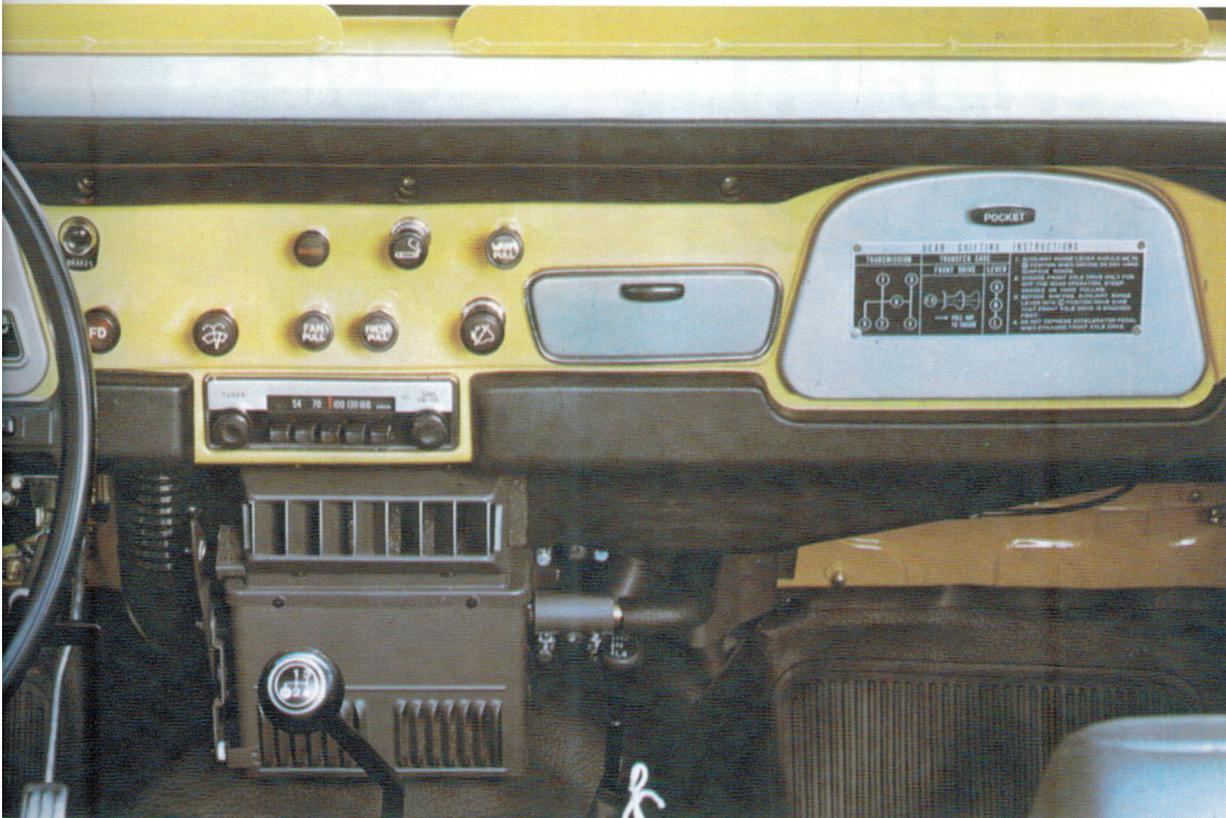


© Toyota



© Toyota

Sa garde-au-sol de 21 à 28 cm (selon la version) permet au Land Cruiser de franchir la plupart des obstacles.



Dotée d'une instrumentation réduite au strict nécessaire, la planche de bord est à l'image du véhicule, rustique.

des ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux et des amortisseurs télescopiques. Le freinage, assisté par double circuit hydraulique (servo), comprend des disques à l'avant et des tambours à l'arrière (sur le millésime 1983). Par ailleurs, la transmission 4x4 se fait par l'intermédiaire d'une boîte de transfert à crabotage du pont avant et d'un réducteur à 2 rapports. Enfin, l'embrayage est monodisque à sec.

### La saga se poursuit

En mai 1996, la nouvelle génération de Prado a conquis une clientèle aisée, active et urbaine, somme toute nettement plus concernée par



© Toyota

L'habitacle du Land Cruiser n'a rien à voir avec ceux des 4x4 aseptisés d'aujourd'hui...

## Le Land Cruiser 1983

### TOUJOURS VAILLANT

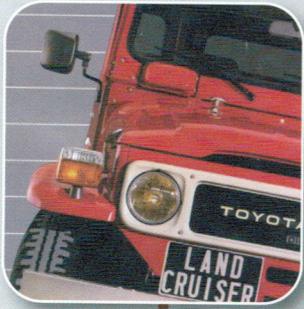
Toyota a parfaitement su faire sa place dans la mode ascendante des 4x4 que l'on connaît depuis plusieurs années, en démontrant sa grande expérience dans le domaine des véhicules tout-terrain. Ainsi la marque japonaise a-t-elle conçu en 2009 une nouvelle génération (la huitième depuis 1951 !) à la fois polyvalente, performante et luxueuse de son incontournable classique Land Cruiser pour les presque six décennies d'existence de cette véritable légende automobile. Extérieurement, le grand changement réside dans l'adoption d'un hayon à l'arrière à la place de l'habituelle porte à ouverture latérale. Sous le capot, on trouve deux motorisations diesel : un 4 cylindres de 3 litres pour la version classique et un V8 de 4,5 litres sur le SW.

son style moderne et son intérieur cosu que par ses capacités de franchissement. D'ailleurs, un restyling plus tard, ce modèle quitte la

famille des 70 pour constituer la sienne propre, la 90, aux côtés de la Série 80. Présentée au Salon de Genève en 1990, cette dernière est animée par une mécanique essence à 6 cylindres de 156 ch, à laquelle s'ajoutera une version diesel atmosphérique et une diesel turbo-compressé. Par rapport aux séries antérieures, elle est plus imposante : ses pneus larges et ses boucliers enveloppants accentuent ses dimensions à la hausse (5 m de long et 2 m de large). Elle adopte de nouvelles technologies (transmission 4x4 permanente, ressorts hélicoïdaux, etc.) ainsi qu'ABS et airbags en série à partir d'août 1996. Née dans un contexte économique favorable, cette série va connaître une belle carrière de neuf ans, avant d'être remplacée en janvier 1998 par la Série 100. De nos jours, une énième évolution de Land Cruiser V8, dotée d'un design et d'équipements sans commune mesure avec ceux des premières moutures, continue d'entretenir le mythe... ■



Le Land Cruiser en version pick-up est un utilitaire robuste qui trouve son utilité chez de nombreux professionnels.

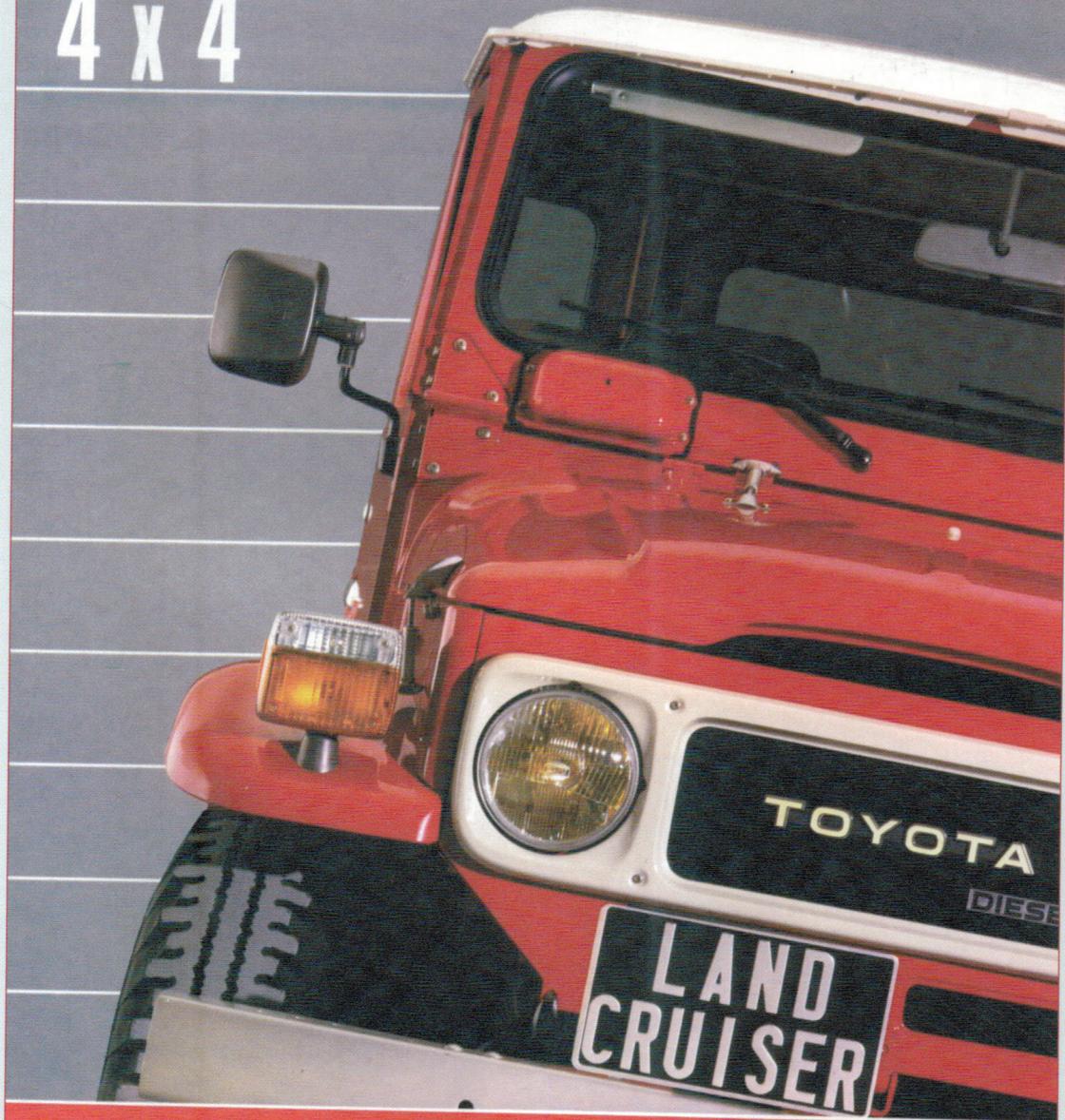


# PORTFOLIO

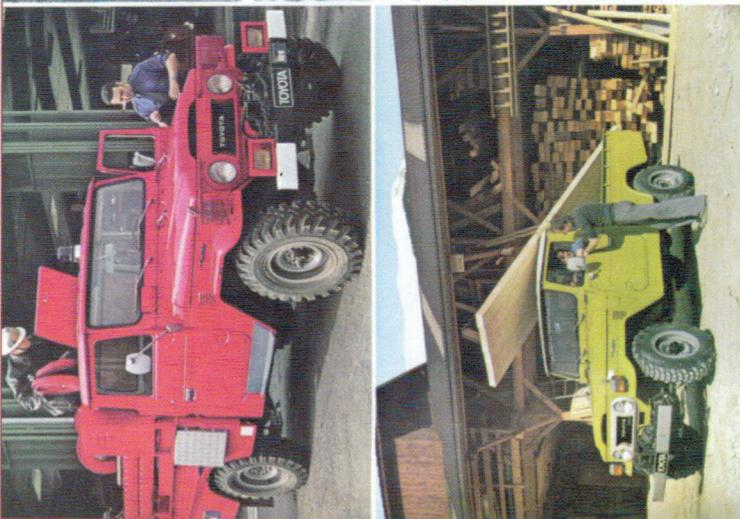
Le Land Cruiser de Toyota  
à travers ses catalogues.



TOYOTA  
LAND CRUISER  
4x4



TOYOTA



- 1 - Véhicule 4 x 4, bien adapté à l'agriculture et à ses dérivés.
- 2 - Version four de forêts légères, capacité 600 L débit 30 m<sup>3</sup>/h, conforme aux normes (sur devis).
- 3 - Le plateau arrière convient bien aux exigences de nombreuses professions : scieries, bâtiment, agriculture...
- 4 - 4 roues motrices chainées, un 6 cylindres diesel très puissant : 94 CV/DIN, une étréne de déneigement et la route, sûreté.

Egalement équipée d'une benne électro-hydraulique, cette version est idéale pour toutes les communes de montagne (sur devis).

5 - Le Land Cruiser châssis long est un parfait-outil : avec sa prise de force, il assure une nacelle télescopique d'entretien à très hautes performances (sur devis).

1	2	4	5
	3		





Compact - 3,91 m, puissant 135 CV DIN essence ou 85 CV DIN diesel, le Land Cruiser 4 x 4 châssis court possède un tempérament fougueux, en tout terrain comme en ville.

Véhicule de liaison pour transport de personnel et de petits matériels en terrains accidentés, il se situe entre le véhicule utilitaire et la berline conventionnelle.

A usage professionnel, il séduit pour ses capacités d'adhérence et de traction - 2.886 kg maxi - et pour "sa santé" en tous terrains/tous temps.

A usage "week-end", il sait aussi plaire aux femmes. Facile

à conduire, confortable, il sert à tout transporter. En série, sans supplément de prix, il est doté d'un équipement très complet : sièges anatomiques avec appui-tête réglable, pare-brise feuilleté, phares de recul, baladeuse, allume-cigares, chauffage, capotage intérieur. Il n'a rien à envier à une berline conventionnelle. Et pour améliorer sa sécurité il possède un double circuit de freinage. 4 personnes peuvent occasionnellement prendre place à l'arrière sur 2 banquettes longitudinales (en option). Le toit amovible et le pare-brise rabattable en font, les beaux jours venus, un fantastique véhicule de plein air.

- 1 - Passage de gué, profondément autorisée : 0,80 m.
- 2 - Véhicule de liaison en zone d'élevage.
- 3 - Rallye Côte-d'Ivoire-Côte-d'Azur 1977. Classement : 5<sup>e</sup> au scratch, 1<sup>er</sup> véhicule militaire de série.
- 4 - Étonnante capacité de traction en tout terrain, très appréciée dans une exploitation agricole.
- 5 - Véhicule multi-services, à la ville comme à la campagne.
- 6 - Professions forestières : inspections et approches de chantiers.

1	2	3	6
	4	5	



- 1 - Précieux véhicule d'appoint en liaison, inspection et entretien sur chantier.
- 2 - Pour le transport de personnel et de matériel en zone montagneuse.
- 3 - Compagnon idéal de l'éleveur en altitude.
- 4 - Les grands espaces accessibles.
- 5 - Utilitaire en semaine, mais aussi véhicule de loisirs le dimanche.
- 6 - En milieu maritime ou fluvial, des capacités de charges et
- de traction appréciables pour toutes les opérations de sauvetage, de mise à l'eau...
- 7 - Grimpeur en haute montagne, il réduit considérablement les temps d'approche.

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

© Toyota



Votre concessionnaire.

# TOYOTA LAND CRUISER



SIDAT TOYOTA FRANCE  
Importateur distributeur exclusif  
3, rue de Normandie - 92600 Asnières  
Tel. : 790.62.10 +



Avec ses 1 735 kg animés par un moteur 4 cylindres de 3,5 litres, le Land Cruiser de Toyota avait des prétentions modestes.

Pourtant, sur les pistes d'Afrique, les déserts mongols et les passages à gué d'Amérique latine, il s'est révélé être une véritable bête de somme. Avec une qualité supplémentaire, bien utile dans ces contrées inhospitalières : une solidité à toute épreuve !