

Toyota Land Cruiser : L'aventurier

La 7e génération de Toyota Land Cruiser progresse aussi bien pour son habitacle mieux fini, mais aussi pour ses qualités routières. Mais ce baroudeur pur vaut-il toujours le détour face aux SUV haut de gamme?

Le moins que l'on puisse dire c'est qu'en ce moment les SUV n'ont pas vraiment la cote. Lorsque l'on parle de tout-terrain pur et dur, il s'agit d'une conversation totalement taboue de nos jours. Pourtant, le Land Cruiser de Toyota n'est pas totalement inconnu. Bien au contraire, il fut un temps l'un des tout-terrains les plus vendus dans l'Hexa gone mais sur un marché très favorable. On parle de 33 000 tout-terrains vendus en 2005 contre seulement 6 600 en 2008. Pour 2009, il faut s'attendre à des chiffres plus bas encore.

Alors une chose est certaine, le nouveau Land Cruiser arrive en terrain miné. Il s'adresse toujours à des utilisateurs qui ont besoin d'un véhicule pour se rendre dans des contrées très difficiles d'accès, mais ajoute aussi un côté familial et routier. Esthétiquement, on ne peut pas dire que les designers aient osé quoi que ce soit. Comme pour le reste de la gamme Toyota, on a droit à quelque chose de très lissé, de très classique et finalement de pas très élégant. Une fois à bord, on peut toutefois apprécier la présentation certes classique, mais parfaitement agencée. Même si les matériaux moussés ne sont pas forcément légion (pas mal de plastiques durs), leur qualité et le niveau d'assemblage sont tout simplement irréprochables, bref sans la robustesse ! Sur notre version d'essai, l'équipement est assez généreux. Le plus important concerne le volume aux places arrière avec un coffre qui atteint 621 l : c'est immense.

On peut également choisir de voyager à 7 personnes. Dans ce cas, il suffit de déployer très facilement les deux petits sièges intégrés au coffre. Ils conviendront toutefois à des enfants pas trop grands de préférence. Autre aspect très pratique, le volume dédié aux passagers de la 2e rangée grâce à une banquette qui coulisse sur quelques centimètres. À vrai dire, au chapitre de la modularité, certains monospaces aimeraient sans doute en faire autant que ce tout-terrain.

Sous le capot, une seule possibilité. Toyota l'a doté d'un bon gros diesel 3,0 l, sauf qu'il s'agit du même bloc 4 cylindres qui logeait dans l'ancienne génération. Les motoristes l'ont toutefois légèrement optimisé pour lui permettre de délivrer 173 ch. Dans la pratique, ce moteur diesel à rampe commune est bruyant sur autoroute et manque singulièrement de pêche quand il s'agit de doubler en montagne. Pour finir, si le constructeur annonce une consommation moyenne de 8,5 l, nous n'avons pas réussi à tomber en dessous des 12,5 l lors de nos presque 500 km d'essai (comportant autoroutes et routes de montagne). Autant être franc, même s'il envoie un tout petit peu moins de CO2 dans l'air que ses concurrents équipés de V6 diesel, le moteur du Land Cruiser est un peu largué aussi bien pour les prestations dynamiques que la consommation.

Néanmoins, il faut noter que ce nouveau cru a beaucoup progressé au niveau de la liaison au sol. Même si nous avons constaté une prise de roulis dans les enchaînements, elle est beaucoup moins présente et le comportement global est devenu plus précis. Même remarque pour la suspension qui assure un meilleur confort. Dès que l'on sort des sentiers battus, ce Land Cruiser ne faillit pas à la règle. Il dispose en effet de tous les éléments qui lui permettent de quasiment grimper aux arbres.

A l'arrivée, si vos besoins en tout-terrain sont fréquents, le Toyota Land Cruiser représente un bon compromis. Il doit toutefois lutter face à un Land Rover Discovery doté d'une mécanique plus moderne...