



Harold Rolloos
23 juni 2010

© Rijtesten.nl

Een icoon

Aannemers, boswachters, marktkooplui en paardenhandelaren. Dit zijn in Nederland toch wel de voornaamste eigenaren van een Toyota Land Cruiser. Dit is natuurlijk vanwege zijn trek- en terreincapaciteiten. Niet alleen in ons land staat hij daar om bekend, het imago van deze terreinwagen reikt namelijk over de hele wereld. Mondiaal wordt de Japanner met recht als een icoon gezien.



Geliefd

We schrijven juli 1951. Testrijder Ichiro Taira van Toyota rijdt met een prototype 'Jeep' BJ naar de zesde halte van Mount Fiji. In die tijd is het de eerste auto die zo hoog weet te komen. Het blijkt de voorbode te zijn hoe ver Toyota's terreinwagens - vanaf 1954 onder de naam Land Cruiser - uiteindelijk zou reiken. Niet alleen wat betreft ruige omstandigheden, maar ook zeker qua wereldwijde verkopen. Of je nou in Afrika, Zuid-Amerika of Australië bent, overal kom je de Land Cruiser uit verschillende bouwjaren tegen. Dat is namelijk een andere reden waarom deze terreinwagen zo geliefd is: beresterk en superbetrouwbaar. In al die jaren is de Land Cruiser van een Spartaanse 4x4 uitgegroeid naar een comfortabele terreinwagen. Wie in ons land op zoek is naar een luxe werkpaard wordt voor een makkelijke keuze gesteld. Naast deze Toyota komen verder alleen de Land Rover Discovery IV en de Mitsubishi Pajero in aanmerking voor dit predicaat.



Niets te klagen

Aan luxe is er in deze Land Cruiser in de SX-uitvoering zeker geen gebrek. De auto is van alle gemakken voorzien. Leren bekleding, een full map-navigatiesysteem, achteruitrijcamera, elektrisch verstelbare en verwarmbare voorstoelen en een dik JBL-audiosysteem met zeventien speakers, het is allemaal aanwezig. Daar hangt natuurlijk een aardig prijskaartje aan. Dik 83.000 euro is niet mals, maar daar krijg je een hele hoop voor terug. Een andere handige feature bijvoorbeeld is de koelbox onder de middenarmsteun, die binnen no-time blikjes of flesjes drinken op een koele temperatuur krijgt. Een fijne eigenschap van de Land Cruiser is natuurlijk de hoge zit. Hierdoor heb je een goed overzicht wat er voor je gebeurt. Sterker: je krijgt dat 'king of the road-gevoel'. De stoelen bieden een fijne zit en zijn ook voor langere afstanden zeer geschikt, al had wat ons betreft de zijdelingse steun net iets beter mogen zijn. Het materiaalgebruik is op een paar plekken met hard plastic na prima en ook op de

Toyota Land Cruiser 3.0 D4-D SX

afwerking valt weinig aan te merken. Aan alles is te merken dat Toyota met de duurdere uitvoeringen inspeelt op de klant die naast de terreincapaciteiten ook prijs op luxe en comfort stelt. Met de binnenruimte zit het in ieder geval snor. Zowel voor- als achterin is er volop hoofd- en beenruimte aanwezig. Ook de bagageruimte - toegankelijk via de zijwaarts scharnierende achterdeur - is imposant te noemen.



Geen asfalttigger

Dat er zoveel ruimte in de Land Cruiser aanwezig is verbaast natuurlijk niemand wanneer je naar deze Japanse mastodont kijkt. In vergelijking met zijn voorganger oogt hij een stuk imposanter en stoerder. Dat zie je vooral aan de koplampen, de grotere grille en dikkere bumpers. Een ander nieuwigheidje zijn de knipperlichten in de opvallend grote buitenspiegels. De forse afmetingen van de Land Cruiser hebben natuurlijk invloed op het weggedrag. Hoewel dit er flink op vooruit is gegaan, mag je

Toyota Land Cruiser 3.0 D4-D SX

van een terreinwagen met ladderchassis geen asfalttigger verwachten. Toyota heeft een weloverwogen keuze gemaakt voor deze constructie om de Land Cruiser als trekauto en in het terrein meer tot zijn recht te laten komen. En dat is geen vreemde gedachte als je je realiseert dat deze auto hoofdzakelijk om die redenen aangeschaft wordt. Onze testauto is voorzien van het Kinetic Dynamic Suspension System (KDSS). Deze elektronisch geregelde, hydraulische wielophanging levert op de weg meer rijcomfort op en zorgt off-road voor maximale grip en een beter stuurgevoel.

Ondanks dat aanwezige systeem helt de auto sterk over in bochten - dit gaat al gauw gepaard met piepende banden - en duikt de koets behoorlijk bij remmen of hard optrekken. Het onderstel is behoorlijk hard geveerd, waardoor oneffenheden goed voelbaar zijn. De besturing is - zeker bij lage snelheid - licht en indirect. Onderhuids is een 3.0 liter viercilinder (!) diesel met 173 pk en een koppel van 410 Nm aanwezig. Ook hier schuilt weer een logica achter: daar is namelijk voor gekozen om het verbruik binnen de perken te houden. Dat is de Japanners zeker gelukt. Na een volle testweek kwamen wij op een gemiddelde van 1 op 10.5 uit, een prima prestatie voor deze 2.165 kilogram wegende mastodont. In het stadsverkeer komt de Land Cruiser goed mee, maar het accelereren gaat niet echt heel snel. Op dat moment merk je dat de motor wat vermogen tekort komt. Eenmaal op snelheid gaat het stukken beter. De diesel is ronduit lawaaiig en bij het roeren van het gaspedaal trilt de motor door de hele auto heen. In deze tijd van stille dieselmotoren zou dat eigenlijk niet meer moeten mogen. Aan deze krachtbron is een vijftraps automaat gekoppeld, die nogal bruusk van verzet schakelt en dat zorgt in bochten soms zelfs voor onbalans.



Doorzetter

Off-road voelt deze immense Toyota zich - zoals verwacht - veel beter thuis. De auto is voorzien van allerlei technische hoogstandjes die rijden onder de meest ruige en barre omstandigheden voor de Land Cruiser tot een koud kunstje maken. Zo zijn er vijf camera's aan boord, zodat je - op lage snelheid - in de gaten kunt houden wat er zich voor, rond en achter de auto afspeelt. Vooral in het terrein is dit erg handig. Met Multi Terrain Select (MTS) kan de berijder aangeven welke omstandigheden overwonnen moeten worden. In totaal kun je kiezen uit vier standen: Mud & Sand, Loose Rock, Mogul en Rock. Vervolgens past de auto de werking van de tractiecontrole aan. Op deze manier is het voor iedereen een peulenschil om door ieder terrein te ploegen. Een ander snufje het Crawl Control. Hiermee kun je de auto laten rijden zonder zelf de pedalen te bedienen. De motor en remmen worden automatisch aangestuurd om een constante, lage snelheid te houden. Voordeel hiervan is een betere grip en stabiliteit.

Toyota Land Cruiser 3.0 D4-D SX

Hierdoor kom je makkelijk weg als je toch vast zit en de kans op beschadigingen aan de onderzijde - die een bodemvrijheid van 22 centimeter kent - verkleint. Dit is vooral handig bij het beklimmen van steile hellingen tot maar liefst 42 graden. Opvallend is dat buiten de gebaande paden de dieselmotor door zijn hoge koppel veel beter tot zijn recht komt en een prima combinatie vormt met de auto.



© Rijtesten.nl

Trouwe kameraad

Als je op zoek bent naar een echte terreinwagen kun je niet om de Land Cruiser heen. Met behulp van de vele elektronica ploetert de Toyota door de zwaarste omstandigheden heen, wat een machtig schouwspel oplevert. De relatief zuinige dieselmotor met zijn hoge koppel levert een grote bijdrage hieraan en maakt deze Japanner tot een uitstekende trekauto. Andere voordelen zijn de binnenruimte en de vele luxe aan boord. Het is jammer dat de krachtbron behoorlijk lawaaiig is en door de

Toyota Land Cruiser 3.0 D4-D SX

hele auto heen trilt. Verder draagt de onrustige automaat niet echt bij aan het rijcomfort op het asfalt. Daarnaast helt de auto flink over in bochten en deint de koets bij het remmen of hard optrekken. Lange afstanden rijden met de Land Cruiser kan dus wel, maar vraagt om een rustige rijstijl. Deze machtige mastodont is net als een hond, een trouwe kameraad die je nooit in de steek laat.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Komt werkelijk overal dankzij vele elektronica
- + Luxe en ruim
- + Relatief zuinig voor dit type auto

Min

- Lawaaiige motor
- Auto helt over in bochten
- Bruusk schakelende automaat