AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 18 maart 2010
www.autozine.nl

Toyota Land Cruiser

Moderne mastodont

Autotest | SUV's zijn volstrekt overbodige auto's. Ze hebben het uiterlijk van een terreinwagen, maar presteren matig tot slecht in het terrein. Door hun enorme omvang en hoge zwaartepunt is het weggedrag (en dus de veiligheid) matig. Bovendien verbruiken SUV's overmatig veel brandstof. Gelukkig is de Toyota Land Cruiser geen SUV: dit is één van de laatst overgebleven, echte onvervalste terreinauto's.

De afgelopen jaren is de terreinauto vrijwel van de markt verdrongen door goedkope imitaties. Zogenaamde SUV's (Sports Utility Vehicles) hebben het uiterlijk van een terreinauto, maar bieden veel meer comfort ten koste van de off-road capaciteiten. Dat is een logische ontwikkeling, want menigeen voelde zich aangetrokken tot het stoere uiterlijk van een terreinauto, maar had niets te zoeken buiten de gebaande paden.

Maar wie wel regelmatig het asfalt verlaat, heeft steeds minder keuze. De Toyota Land Cruiser behoort tot het selecte groepje echte terreinauto's dat daadwerkelijk is gemaakt om een jungle te bedwingen of een woestijn te doorkruisen.

Comfort

Toch blijkt dat niet bij een eerste kennismaking. Het interieur straalt één en al luxe uit. Alles wat op een

gewone personenauto met een vergelijkbaar prijskaartje is te vinden, zit ook op deze LandCruiser. Het audiosysteem (met prima functionerende iPod koppeling en probleemloze BlueTooth) is verzorgd door specialist JBL en verdient daarbij een speciale vermelding.

Op het punt van de afwerking laat de LandCruiser een steek vallen. De auto voelt niet zo solide als gebruikelijk bij Toyota. Dat komt niet alleen door de gebruikte materialen, maar vooral door het gevoel dat de auto geeft. Bijvoorbeeld de deuren vallen regelmatig met een "pets" dicht en niet met een solide "plof".

De binnenruimte is enorm. Niet alleen voorin, maar ook achterin biedt de LandCruiser overweldigende hoofd- en beenruimte. De al even grote bagageruimte is bereikbaar via een achterdeur die zijwaarts scharniert. Omdat dat veel spierkracht kost, is alleen de achterruit te openen om kleine stukken te laden.

Prestaties en verbruik

Eenmaal onderweg heeft de LandCruiser het karakter van een grote, luxe auto. In de cabine zijn de banden of rijwind nauwelijks hoorbaar. Alleen de motor is hoorbaar. Het is belangrijk te realiseren dat de LandCruiser geen SUV is, maar een echte terreinauto. Een SUV met eenzelfde prijskaartje zou een overbemeten motor hebben om de bestuurder een machtig gevoel te geven. Een voorzichtig tikje op het gaspedaal is bij dergelijke auto's genoeg voor een indrukwekkende versnelling.

De LandCruiser is echter geen indrukwekkende auto om mee onderweg te zijn. Toyota heeft geprobeerd om ook deze mastodont zo zuinig mogelijk te maken. Om het verbruik te beperken, telt de krachtbron slechts vier cilinders en dat is ongebruikelijk bij een inhoud van 3.0 liter (173 pk / 410 Nm).

De prestaties op de openbare weg zijn ruim voldoende om met het overige verkeer mee te komen, maar niet meer dan dat. Om goed te presteren moet de (vijftraps) automaat vaak schakelen, wat een zeurderig geluid geeft. Het is daarom prettiger om zelf sequentieel te schakelen, dan is de auto beduidend rustiger. Alle brandstofbesparende maatregelen missen hun uitwerking niet: het uiteindelijke testverbruik kwam uit op 12,7 liter per 100 km en dat is heel beschaafd voor een auto als deze.

Weggedrag

In vergelijking met de vorige generatie van de LandCruiser is het weggedrag sterk verbeterd. Toch is ook deze nieuwe LandCruiser gebouwd op een zogenaamd "ladderchassis". Dat is een traditionele constructie die vooral nog bij vrachtwagens wordt toegepast, maar nauwelijks voor personenauto's. Toyota heeft deze keuze doelbewust gemaakt omdat het de LandCruiser duurzamer maakt bij intensief gebruik als trekauto en gebruik in het terrein.

Afhankelijk van de situatie kan de stabilisatie van de auto worden aangepast. Dat biedt in het terrein meer comfort en op de openbare weg meer stabiliteit. Verwacht echter geen wonderen van dit systeem: ook de nieuwe LandCruiser helt in een snelle bocht nadrukkelijk over. Ook bij remmen of hard optrekken helt en duikt het koetswerk flink. Tegelijkertijd is het onderstel zo hard dat oneffenheden in het wegdek duidelijk voelbaar zijn.

De besturing is licht en zeer indirect, waardoor de auto groter aanvoelt dan nodig. Het remvermogen is voldoende, maar verwacht geen minimale remweg voor deze ruim twee ton wegende kolos. Het is echter allemaal als zeuren dat een Formule 1 wagen te weinig bagageruimte heeft: de LandCruiser is een terreinauto en geen luxe personenauto.

Off-road

Eenmaal buiten de gebaande paden zijn alle (luxe)problemen op slag vergeten. Misschien is de LandCruiser geen "spannende" auto op de openbare weg, in het terrein is geen uitdaging te groot. De bodemvrijheid bedraagt 22 cm en water tot 70 cm diep kan worden doorwaad. Omdat de overhang voor en achter minimaal is (vrijloophoek voor: 32 graden, vrijloophoek achter: 26 graden), zijn hellingen tot 42 graden te beklimmen. Tijdens deze test is een (verharde) helling van 40 graden succesvol genomen. Ter illustratie: lopend was de helling nauwelijks te beklimmen en als de helling nog steiler was zouden de voorwielen van de auto zijn losgekomen!

De enorme trekkracht is mede te danken aan de "lage gearing". Onder de eerste versnelling zijn nog eens vijf versnellingen te vinden, waarin de auto trager maar extreem sterk is. In de regel stuurt de motor de aandrijfkracht naar het wiel dat het lichtste draait. Omdat dat in het terrein een wiel kan zijn dat in de modder staat, kunnen de beide achterwielen en de voor- en achteras met elkaar worden verbonden ("diff locks"). Dergelijke voorzieningen zijn allemaal niet te vinden op de gemiddelde SUV.

Elektronica

Behalve deze traditionele off-road techniek, is de LandCruiser in de "SX"-uitvoering voorzien van allerhande elektronica om terreinrijden makkelijker te maken. Dat begint met vijf (!) camera's, waarmee de

auto van alle kanten in de gaten is te houden. Een camera in de neus geeft zicht waneer zo'n steile helling wordt beklommen dat de inzittenden zo ver achterover liggen dat ze alleen nog de hemel zien. Ook heel handig: wanneer de elektronica merkt dat de auto achteruit rolt, wordt automatisch de rem ingetrapt.

Met "Multi Terrain Select" (MTS) kan de bestuurder aangeven welk type terrein moet worden overwonnen. Bijvoorbeeld de werking van de tractiecontrole wordt dan aangepast. In zand of modder is enige wielspin geen probleem, terwijl op rotsen juist maximale tractie vereist is. Ook geeft MTS via een display aan wat de beste versnelling en rijstijl zijn in een bepaald terrein.

"Crawl Control" maakt terreinrijden nog makkelijker. De bestuurder geeft simpelweg aan hoe hard de auto moet rijden (1 tot 5 km/u) en de LandCruiser zal die snelheid aanhouden. Dat geldt niet alleen voor afdalen, maar ook voor klimmen en rechtuit rijden. Al deze systemen zijn in de praktijk zeer doeltreffend en zorgen ervoor dat iedereen het maximale uit deze mastodont kan halen.

Conclusie

Tussen alle SUV's, softroaders, crossovers en andere goedkope imitaties is er één constante factor: ook de nieuwe Toyota LandCruiser is weer een onvervalste terreinauto geworden. Dit is geen auto waarbij allerlei concessies zijn gedaan aan de terreinvaardigheid, omwille van het comfort. Off-road capaciteiten staan nog steeds op de eerste plaats bij de LandCruiser.

Wel is het weggedrag verbeterd ten opzichte van de voorganger. Bovendien is het verbruik minder hoog dan voorheen. Daarbij is de uitrusting royaler geworden en staat het comfort op een hoger niveau. Dankzij een veelheid aan elektronische hulpmiddelen is de terreinvaardigheid niet zozeer verbeterd, maar maakt de LandCruiser terreinrijden veel makkelijker. Deze mastodont is daarom met behoud van karakter succesvol gemoderniseerd. ■

Specificaties

Toyota Land Cruiser 3.0 D-4D SX (5d) automaat

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	476 x 189 x 185 cm
Wielbasis	279 cm
Gewicht	2.080 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.000 kg
Tankinhoud	87 l
Bagageruimte	621 l
Bandenmaat	265/60R18

Motor en prestaties

Motorinhoud	2982 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	190 pk @ 3400 tpm
Koppel	420 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	11 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	8,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	213 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 86.790,-
JUSTLEASE.NL	€Â 1.259,-