

ESSAI

Toyota HDJ 80



Coup de balai chez Toyota qui vient de renouveler complètement sa gamme Land Cruiser. On s'y attendait, mais peut-être pas à la voir débarquer si vite en France. Aussi, en y regardant de plus près, on s'aperçoit que l'étiquette du "plus vieux 4x4" revient désormais au Hi-Lux... qui a été présenté voilà seulement un an ! Décidément, on ne s'endort guère au pays du Soleil-Levant !

LE GROS CŒUR !

Par JEAN-JACQUES DEVERLY



L'année 1990 sera sans aucun doute celle de Toyota. En effet, à peine remis du lancement des 4Runner, nous voilà confrontés à la mise sur orbite des nouveaux Land Cruiser, soit dix versions qui forment l'épine dorsale de la marque en matière de "vrais" 4x4. Restyling plutôt réussi, retouches intérieures, motorisations plus performantes, ainsi qu'une locomotive répondant au nom de HDJ 80 sont donc au menu. On n'entrera pas dans les détails, d'autant qu'un essai complet du LJ 70 vous est présenté dans ce numéro. Néanmoins, voici ce qu'il faut retenir. Dans un souci de compréhension, Toyota France a simplifié la classification de ses Land. On se trouve désormais face à trois familles :
• Les light duty (loisirs légers) regroupent les LJ 70 tôlés ou bâchés et les LJ 73 hard-top en

deux ou cinq places. Tous bénéficient d'un face-lift (ailes, capot, calandre), de pare-chocs et marchepieds redessinés, ainsi que de commandes de vitres électriques et de condamnation des portes positionnées dans l'accoudoir. Les LJ 70 bâchés et LJ 73 disposent aujourd'hui de vitres arrière démontables permettant la convertibilité totale pour rouler "cheveux au vent".

Mais la principale innovation des LJ se cache sous le capot. En effet, le vaillant (mais trop juste) quatre cylindres turbo-diesel de 2 446 cm³ voit sa puissance passer de 86 à 90 ch réels et son couple grimper à 22 mkg (soit + 4,6%). Ce surcroît de vitamines s'explique essentiellement par une nouvelle distribution, via un arbre à cames en tête commandant directement les soupapes sans culbuteurs. Cette potion homéopathique sera-t-elle suffi-

TOYOTA HDJ 80

sante face à la concurrence ? A noter également les jantes de 16 pouces montées en 215/80 R 16.

• Les **heavy duty** (utilisation professionnelle intensive) rassemblent le PZJ 75 châssis long, en définition plateau ou fourgon, ainsi que le HZJ 73. Ils reçoivent de nouveaux moteurs : un cinq cylindres diesel atmosphérique de 3 470 cm³ (115 ch à 4 000 tr/mn, 24 mkg à 2 400 tr/mn) sur le PZJ, et un six cylindres toujours diesel atmosphérique de 4 164 cm³ — c'est celui des HDJ 80 sans turbo — pour le HZJ, dont le freinage transite par quatre disques. Cette version, qui sera bien sûr homologuée en rallye-raid avec ses 130 ch réels de série (28 mkg à 2 000 tr/mn), reprend le flambeau de l'ancien BJ 73. On reconnaîtra ces heavy duty par leur calandre noir mat au design simplifié.

• Enfin, au sommet, les **station wagon**, à savoir trois HDJ 80 en remplacement du bon vieux HJ 61. Et là, le géant nippon a frappé très fort puisqu'il a sans aucun doute inventé une nouvelle race de tout-terrain. Oublié, balayé, le HJ 61 !

LE CHARME DU SUMO

Bien qu'il reprenne le concept de son aîné (robuste châssis-échelle supportant une carrosserie monocoque de break cinq portes, gros moteur six cylindres, essieux rigides), le HDJ 80 se démarque... par son gabarit ! Avec lui, la catégorie sumo est atteinte, voire dépassée : 4,84 m de long pour 1,90 m de large et presque autant de haut, c'est à peu près 10 cm de plus partout par rapport au HJ 61. Inutile de préciser que la bête impressionne et pas seulement les Fiat Panda !

Bien évidemment, cette impression de volume se répercute à l'intérieur, mais peut-être pas de façon aussi spectaculaire. Certes, l'espace offert n'a pas d'équivalence chez la concurrence, mais l'écrin manque de saveur, du moins sur les versions standard. Très japonais et sans surprise sur les choix des plastiques et des moquettes, l'habitacle n'étonne guère. Ainsi, par exemple, la planche de bord, très massive, regroupe bien l'instrumentation souhaitée, mais on ne peut pas dire qu'elle verse dans l'originalité.

Toutefois, la qualité et la finition semblent être une fois encore au rendez-vous, et en tout cas rassurantes pour affronter en toute quiétude plusieurs milliers de kilomètres.



1. Volume et accessibilité, deux points forts du HDJ.

2. L'habitacle du GX est conçu pour durer.

3. Planche de bord massive mais traitée "façon berline".

4. Une sacrée usine ! Dommage que l'injection directe ne se fasse pas complètement oublier à l'oreille. Heureusement, la consommation est minime.



EN PROGRÈS PARTOUT

Rondouillard dans son kimono, le HDJ ne trahit pas non plus le style de son prédécesseur. Si l'avant transpire quelque peu du 4Runner, partout ailleurs règne la banalité. Avouez que de profil ce fourgon n'a rien d'excitant. Quant à l'arrière, on tombe dans l'affligeante tristesse des culs de bus des années 50.

Mais ces ombres mineures s'évaporent bien vite devant l'essentiel, l'étalage technique et technologique de l'engin. C'est simple, le HDJ 80 a (presque) gommé tous les défauts connus du HJ 61.

• **Confort** ? Fini les lames de l'ancêtre ! Les deux ponts, solidement maintenus, bénéficient de ressorts hélicoïdaux combinés à des am-

tisseurs hydrauliques double effet. On ne tressaute plus en permanence au volant, à peine de légères vibrations de train, et encore. Le véhicule, qui demeure stable dans la plupart des circonstances, filtrera néanmoins d'autant mieux les aspérités de la chaussée qu'il sera chargé. Vocation, quand tu nous tiens...

• **Tenue de route** ? Solution radicale, le HDJ est un quatre roues motrices permanentes. De plus, son empattement a été allongé de 12 cm. Des rails sur bitume ou sur les pistes du Ténéré !

• **Freinage** ? Quatre disques dont deux ventilés à l'avant en lieu et place du système mixte avec tambours à l'arrière.

Progressifs, endurants, ils ne souffrent d'aucune critique, hormis l'absence d'antiblo- cage ABS, même en option.



3



4

Deux versions

• Le HDJ 80 se décline d'abord en GX. Cette livrée standard s'apparente à celle du baroudeur : pas de superflu, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur agencé en cinq places. Les jantes sont en tôle et de taille 6J x 16, chaussées de 215/80 R 16. Bien que dépouillé, le GX offre de série des rétroviseurs extérieurs et des vitres électriques teintées avant et arrière, un verrouillage centralisé des portes, une direction assistée réglable en hauteur et, bien sûr, les trois blocages des différentiels à commande électrique. Prix : 219 950 F (17 CV).

• Le VX se distingue par ses élargisseurs d'ailerons en composite peints dans le ton de la carrosserie et qui abritent des jantes en aluminium de 7 pouces (mais en taille 15). Un treuil mécanique de 2 tonnes, branché sur la prise de force, est entièrement encastré dans le bouclier avant. L'habitacle a fait l'objet d'un soin plus poussé : tissu velours de meilleure facture, accoudoirs, console centrale, toit ouvrant électrique, siège conducteur multiposition avec réglages lombaire et latéraux électriques, air conditionné, volant et quelques garnitures cuir, moquette plus épaisse, équipement radio-cassette FM avec cinq haut-parleurs encastrés, appuie-tête arrière, antenne autoradio télescopique électrique et manuelle (deux boutons de commande), vitres de custodes arrière entrouvrantes, dossier arrière rabattable 50/50 et surtout une troisième banquette permettant d'emmener huit adultes. Prix : 274 450 F (17 CV). Le VX existe également avec une boîte automatique quatre rapports qui ne pénalise guère les performances. Prix : 285 950 F (17 CV).

Très haut sur pattes, le HDJ offre une garde au sol suffisante que viendrait contrarier la roue de secours (sur VX) et deux des trois silencieux de l'échappement placés bien bas selon nous.



TOYOTA HDJ 80

ESSAI



167 ch... et le reste !

- Le moteur du HDJ devient le plus puissant diesel du marché. Extrapolé du 12 HT équipant le HJ 61, il se différencie par sa cylindrée de 4 164 cm³ (au lieu de 3 980 cm³), obtenue par un alésage plus important (94 mm contre 81) pour une course identique (100 mm).

Mais les ingénieurs ont également travaillé sur le turbo (capacité de turbine réduite et pression portée à 0,65 bar) et l'alimentation (toujours à injection directe, mais confiée à une pompe de distribution rotative et à un entraînement par un arbre à cames en tête).

Enfin, on remarque la présence de chambres de préchauffage uniquement destinées à réduire les émissions de fumée lors des démarrages.

- Tension de 12 V même si l'on trouve deux batteries sous le capot. Seul le démarreur est câblé sur le 24 V. Donc, plus de problèmes pour les accessoires et autres équipements électriques, grâce à un convertisseur absent du HJ 61.

- Boîte de vitesses en alliage d'aluminium et non plus en fonte et synchros à double bague.

- Les trois blocages de différentiel se font par

moteurs électriques à gestion électronique (système ECU).

- Les blocages des ponts avant et arrière sont commandés par une molette placée à gauche du tableau de bord. Deux positions : arrière ou arrière + avant. Il y a déverrouillage automatique au-delà de 8 km/h.

- Le différentiel central peut être bloqué à volonté en gamme longue, grâce à l'interrupteur placé à droite du tableau de bord. Son engagement est automatique en gamme courte.

- Le réservoir de carburant a été augmenté de 5 litres (il en contient 95).

- Traitement anticorrosion poussé sur le HDJ 80 qui ne possède que des tôles galvanisées double face ou à double couche d'alliage fer/zinc.

- Comme le reste de la gamme, le HDJ bénéficie de la garantie constructeur de trois ans ou 100 000 km et de six ans contre la perforation des tôles sans limitation de kilométrage.

- Le hayon s'ouvre horizontalement en deux éléments. Sur d'autres marchés est proposée une double porte classique, style LJ.

- Boîte de transfert : le passage en gamme courte n'est pas synchronisé et doit s'effectuer à l'arrêt.

- Isolation soignée : des panneaux à base de laine de verre enserrant totalement le compartiment moteur et le plancher de l'habitacle est recouvert de tôles asphaltées.

- Pas très gaies les couleurs retenues par Toyota France : blanc, gris clair métal, gris foncé métal et brun métal pour le GX, bordeaux mica et brun foncé métal pour le VX.

- Rétroviseurs extérieurs (électriques sur toutes les versions) grand format, mais complètement repliables au besoin.

- Précisions : d'ici jusqu'à la fin décembre, Toyota France a prévu de livrer 600 HDJ, les deux tiers en version GX. Sur le tiers restant, une cinquantaine seront à boîte automatique.

- Mal placée, la roue de secours sous le plancher arrière. Sur le VX, surtout, elle dépasse au point de pénaliser l'angle de sortie.

- La vignette passe de 16 à 17 CV.

- Direction assistée normale sur le GX, à assistance variable en fonction de la vitesse sur le VX.

Le VX devrait marcher sur les plates-bandes des Range haut de gamme.

• **Capacités de franchissement ?** Au blocage du différentiel central s'ajoutent ceux montés sur les ponts arrière et avant ! Eh oui, vous avez bien lu, le Mercedes G n'est plus le seul à revendiquer cet équipement ô combien performant. Cependant, les dimensions du nippin freineront vos ardeurs de trialiste, même si le porte-à-faux arrière a perdu quelques centimètres.

Côté puissance, Toyota a poussé encore un peu plus loin le bouchon : 138 ch ce n'était déjà pas si mal, mais que dire des 167 disponibles. Une débauche de vitalité aussi utile qu'agréable et tout à fait maîtrisable. Il devient si facile de négocier grandes courbes ou petits virages. Sur autoroute, le HDJ fait fort, très fort même, pour un diesel et l'aiguille se plaît tellement à venir taquiner le 180 ! Enfin, étant donné le poids (jamais moins de 2,3 tonnes en ordre de marche !), les reprises donnent dans l'exceptionnel. La boîte, bien étagée, s'accorde à merveille avec le couple (36 mkg) placé de surcroît très bas (1 800 tr/mn).

Alors à quoi bon, à l'heure du premier bilan, lui chercher des défauts ? Le HDJ 80 s'inscrit comme une formidable bête à tailler les distances, et ce quelle que soit la nature du sol. Plus qu'un vaisseau du désert, c'est un véritable salon pour pistes ! Et puis, avec sa version VX, il entre de plain-pied dans la cour des 4x4 de très haut standing. La clientèle visée ne s'y trompera pas : voilà que le gros Toy s'offre une image ! Seul obstacle, le chèque : jamais moins de 219 950 F (pour la version GX) ! Même avec un banquier compréhensif, il est des signatures qui pèsent !

Merci

A Toyota Fontainebleau (75, rue Aristide-Briand, 77300 Fontainebleau. Tél. 64.22.48.34) pour le prêt du véhicule.

LES PRIX

LI 70 bâché, 10 CV.....	129 950 F
LI 70 tôle, 10 CV.....	134 950 F
LI 73, 2 places, hard-top, 10 CV.....	139 950 F
LI 73, 5 places, hard-top, 10 CV.....	157 950 F
HZJ 73, 2 places, hard-top, 15 CV.....	179 950 F
PZJ 75, plateau 2 places, 12 CV.....	146 450 F
PZJ 75, fourgon 2 places, 12 CV.....	165 950 F
HDJ 80 GX, 5 places, 17 CV.....	219 950 F
HDJ 80 VX, 8 places, 17 CV.....	274 450 F
HDJ 80 VX, 8 places, boîte automatique, 17 CV.....	285 950 F

Ces tarifs sont inchangés pour la plupart des modèles. Seul le LI 73 cinq places subit 3% de hausse. Quant au HZJ 73, il remplace le BJ 73 dont le prix était fixé à 168 950 F.

TOYOTA LAND CRUISER STATION WAGON HDJ 80

de 219 950 F à 285 950 F • 17 CV

Présentation :
automne 1989
Commercialisation
en France :
avril 1990

➔ TECHNIQUE

Moteur. Type 1 HD-T, six cylindres en ligne turbo-diesel placé longitudinalement à l'avant; cylindrée, 4 164 cm³; alésage x course, 94 x 100 mm; puissance maximale, 167 ch à 3 600 tr/mn; couple maximal, 36 mkg à 1 800 tr/mn; distribution par un arbre à cames en tête; injection mécanique directe; turbocompresseur pression maximale 0,650 kg; refroidissement par circuit d'eau; puissance administrative, 17 CV.

Transmission. Intégrale permanente aux quatre roues; boîte mécanique à cinq rapports (ou automatique à quatre rapports) et MA; boîte de transfert à deux rapports (gamme haute, 1 à 1; gamme courte, 2,488 à 1); rapport différentiel, 3,727 à 1 (4,1 à 1 en boîte automatique); répartition du couple moteur, 50/50; blocages du différentiel central, des ponts arrière et avant à 100%.

Suspensions. Avant : essieu rigide soutenu par deux jambes de force et guidé par une barre latérale. Arrière : essieu rigide maintenu par quatre tirants tubulaires et guidé par une barre latérale. Barres stabilisatrices, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet avant et arrière.

Roues et pneumatiques. GX : jantes en tôle 6JJ x 16 chaussées de 215/80 R 16; VX : jantes en alliage aluminium 7JJ x 15 chaussées de 265/75 R 15.

Freinage. Double circuit hydraulique avec servo-assistance; disques ventilés à l'avant, disques à l'arrière, respectivement de 28,6 cm et 31,2 cm de diamètre; frein à main agissant sur deux tambours intégrés aux moyeux arrière.

Direction. GX : assistée, boîtier hydraulique à recirculation de billes; VX : assistance hydraulique progressive en fonction de la vitesse du véhicule (système PPS); nombre de tours de volant de butée à butée, 3,4; rayon de braquage, 6,4 m.

Circuit électrique. Tension d'alimentation, 12 V, 80 Ah; alternateur de 12 V, 80 Ah; deux batteries de 12 V.

Réservoir. 95 litres.

➔ POIDS ET MESURES

Nombre de places. Cinq sur GX; huit sur VX et VX automatique.

Dimensions. GX (et VX). Longueur, 4,78 m (4,84 m); largeur, 1,83 m (1,90 m); hauteur, 1,87 m (1,89 m); empattement, 2,85 m; voie avant, 1,53 m (1,575 m); voie arrière, 1,54 m (1,58 m); garde au sol, 19,5 cm (22 cm).

Volume. GX (et VX). Hauteur utile arrière, 1,07 m (1 m); longueur utile arrière, 1,76 m (1,26 m); largeur utile arrière, 1,51 m (1,35 m); hauteur maximale intérieure, 1,19 m; surface de chargement utile, 1,52 m² (0,35 m²); volume du coffre, de 0,832 à 1,368 m³ avec deuxième banquette rabattue (de 0,258 à 1,173 m³ avec deuxième et troisième banquettes rabattues).

Poids. A vide, 2 100 kg (GX), 2 315 kg (VX), 2 350 kg (VX automatique); ptac, 2 960 kg; charge utile, 700, 730 et 770 kg; ptr avec remorque sans frein de 750 kg, 3 710 kg (6 460 kg avec remorque freinée de 3,5 tonnes).

Aptitudes. Angle d'attaque, 37°; angle de sortie, 25°; dévers, 45° maxi.

Vitesse maximale. 165 km/h; de 0 à 100 km/h, 16" (16"8 pour VX automatique).

Consommation. Moyenne UTAC, 12,4 l (13,6 l pour VX automatique).

- Moteur exceptionnel
- Transmission permanente
- Blocages des ponts
- Volume, habitabilité
- Consommation peu élevée
- Confort général
- Finition et équipement corrects



- Prix. Vignette
- Roue de secours mal placée