

NOUVEAU TOYOTA LAND CRUISER

OCTOBRE 2017

FR



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN





SOMMAIRE

NOUVEAU TOYOTA LAND CRUISER

6	INTRODUCTION	24	UNE GAMME DE MOTORISATIONS BIEN AGUERRIES
10	INTERVIEW : SADAYOSHI KOYARI, INGÉNIEUR EN CHEF DU LAND CRUISER	30	PERFORMANCES INÉGALÉES SUR ROUTE ET HORS ROUTE
14	STYLE PLUS DYNAMIQUE, ROBUSTE ET CONTEMPORAIN	36	PLUS LARGE ÉVENTAIL D'ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ
18	HABITACLE PLUS LUXUEUX	40	SPÉCIFICATIONS
		44	BANQUE D'IMAGES

Toyota Motor Europe se réserve le droit de modifier, sans préavis, tout détail concernant les caractéristiques techniques et les équipements, qui peuvent varier selon les conditions et exigences locales. Les modèles et équipements disponibles dans votre pays peuvent différer des véhicules et des caractéristiques présentés ici : contactez votre service Relations Presse local pour connaître les éventuelles modifications. De même, les couleurs de carrosserie peuvent différer légèrement des photos illustrant cette publication.



TOYOTA LAND CRUISER



QUALITÉ, LONGÉVITÉ ET FIABILITÉ DEPUIS 1951

INTRODUCTION

Spécialiste du tout-terrain depuis plus de 65 ans, le Land Cruiser reste un cas à part sur le segment en parvenant à concilier une qualité, une longévité et une fiabilité d'exception, des performances hors route inégalées ainsi qu'un niveau toujours plus élevé de luxe, de confort et de prestige.



INTRODUCTION

DISPONIBLE DANS PLUS DE 190 PAYS – record de tous les modèles Toyota actuels – le Land Cruiser possède des capacités tout-terrain hors normes. Elles lui valent une réputation de solidité et de fiabilité à toute épreuve et en font le chef de file du segment dans plus de dix pays européens.

Le nouveau Land Cruiser entend consolider cette renommée par un style extérieur rafraîchi et plus robuste, un confort et une qualité supérieurs dans l'habitacle, mais aussi plus de facilité d'utilisation et de meilleures prestations dynamiques sur et hors route.

Dans l'habitacle, la planche de bord redessinée accueille le grand écran 8" du système multimédia Toyota Touch & Go 2 (selon les versions), un panneau plus ergonomique aux commandes regroupées par fonction, des compteurs Optitron ainsi qu'un afficheur multifonction de 4,2" géré par des touches au volant.

À bord, conducteur et passagers gagnent en confort grâce à l'adoption (selon les versions) d'une ventilation des sièges avant, un chauffage et une climatisation automatique des sièges arrière, un pare-brise à dégivrage électrique et des buses de lave-glace chauffantes, l'abaissement des rétroviseurs extérieurs en marche

arrière ainsi qu'une clé intelligente repensée.

En Europe de l'Ouest, le nouveau Land Cruiser est équipé d'un turbodiesel 2,8 l D-4D de 177 ch (130 kW). Dans les pays d'Europe de l'Est, s'y ajoutent deux moteurs à essence : un 2,7 l VVT-i de 164 ch (122 kW) et un 4,0 litres VVT-i de 249 ch (183 kW)*.

Le Land Cruiser doit d'abord ses talents tout-terrain hors pair à son châssis-échelle extrêmement robuste et résistant à la déformation, seul de ce type sur le segment, relayé par une remarquable panoplie de technologies fournissant à la fois conseil et aide technique à la conduite.

En permettant au conducteur – même inexpérimenté – d'exploiter au mieux les talents du véhicule, les dispositifs d'assistance en tout-terrain du Land Cruiser en font l'un des 4x4 les plus évolués du marché, mais aussi l'un des plus sûrs, agréables et faciles d'emploi.

Ses compétences hors route s'améliorent encore grâce à un choix de trois types de différentiel arrière : libre, autobloquant ou un nouveau différentiel à glissement limité Torsen.

Le Multi-terrain Select (MTS), qui permet de choisir le mode de conduite le plus adapté aux conditions, profite désormais d'un mode

LES CAPACITÉS SANS ÉGAL DU **LAND CRUISER** EN TOUT-TERRAIN
LUI VALENT UNE RÉPUTATION À TOUTE ÉPREUVE COMME L'UN DES
4X4 LES PLUS SOLIDES ET LES PLUS FIABLES AU MONDE

* 282 ch (207 kW) pour les modèles vendus en Ukraine



AUTO, qui s'actionne automatiquement dès que le Crawl Control à cinq allures entre en jeu – un régulateur de vitesse extra-lente dédié au tout-terrain. De plus, les fonctions du Moniteur Multi-terrain (MTM - *Multi-terrain Monitor*) s'enrichissent d'une Caméra de Vision sous-véhicule, d'une Vue avant pivotante, et d'une Vue arrière grand angle ainsi que d'un Système de Vision 360°.

Le nouveau Land Cruiser peut maintenant recevoir le pack Toyota Safety Sense, un ensemble de dispositifs de sécurité active destinés à éviter ou atténuer les collisions dans les conditions de circulation les plus variées. Il comprend le Système de sécurité précollision (PCS) avec détection des piétons, le Régulateur de vitesse adaptatif (ACC), l'Alerte de franchissement de ligne (LDA), la Gestion automatique des

feux de route (AHB) et la Lecture de panneaux des signalisation (RSA).

Parmi les autres dispositifs de sécurité, citons le Moniteur d'angle mort (BSM) avec Avertisseur de circulation arrière (RCTA) et le dernier Système de surveillance de la pression des pneus (TPWS) avec repérage du pneu dégonflé.

Aucun autre SUV ne marie à tel point performances en tout-terrain et dynamique routière. Sa présence imposante et ses technologies embarquées ultramodernes caractérisent ce 4x4 premium qui conjugue capacités de franchissement, confort et raffinement.

Quelle que soit votre destination, le Land Cruiser saura vous y conduire... et vous ramener à bon port.

INTERVIEW : SADAYOSHI KOYARI, INGÉNIEUR EN CHEF DU LAND CRUISER



Quels sont les principaux domaines que vous avez voulu améliorer en concevant le nouveau Land Cruiser ?

Le développement du nouveau Land Cruiser repose sur la notion de « Robuste et évolué ». La robustesse est inhérente à son ADN ; quant à l'évolution, elle lui était nécessaire pour se maintenir au top du segment.

Les consignes que j'ai données à mon équipe, au vu des remontées clients et de notre analyse du modèle actuel, se fondaient sur trois éléments :

- Créer un nouveau design intérieur et extérieur pour que les automobilistes l'identifient immédiatement comme le nouveau Land Cruiser.
- Renforcer ses aptitudes légendaires en tout-terrain en adoptant de nouvelles technologies qui permettront à chaque conducteur d'en tirer le meilleur parti.
- Relever le niveau de sécurité et de confort grâce à de nouveaux équipements.

Même si l'identité du nouveau modèle ne laisse place à aucun doute, la silhouette se fait plus contemporaine et plus robuste avec sa poupe retouchée et sa proue complètement redessinée, en particulier la calandre et le capot.

L'habitacle offre un cadre plus raffiné avec son tableau de bord et sa console centrale restylés, ainsi que son habillage et sa finition premium.

De nouveaux dispositifs confortent les capacités du Land Cruiser en tout-terrain, comme le différentiel à glissement limité Torsen qui assure par la même occasion un excellent confort routier.

La sécurité évolue également avec de nouvelles fonctionnalités et le

pack Toyota Safety Sense. Dernier détail mais non des moindres : nous introduisons plusieurs équipements de confort tels que les sièges avant ventilés et les sièges arrière chauffants.

Au niveau du développement, quel a été le principal défi pour vous-même et votre équipe ?

La sécurité est l'une des valeurs fondamentales de Toyota. Nous sommes convaincus qu'il faut permettre au plus grand nombre d'accéder au meilleur de la technologie, car seule la généralisation des systèmes de sécurité jouera vraiment sur l'élimination des accidents et des victimes de la route.

À ce titre, l'adaptation du nouveau Land Cruiser au pack Toyota Safety Sense a sans doute été le principal défi du développement.

La génération actuelle du modèle date de 2009 et sa plateforme électrique ne nous permettait pas d'intégrer tous les dispositifs de sécurité. Mon équipe a donc consacré beaucoup de temps et d'énergie à la mise au point d'une nouvelle plateforme électrique, y compris de nouvelles ECU (unités de contrôle électronique) et d'un tout nouveau faisceau de câblage.

Avec plus de 65 ans d'histoire et une commercialisation dans plus de 190 pays, le Land Cruiser est devenu un 4x4 vraiment emblématique. À votre avis, quelles sont les raisons premières de ce succès planétaire ?

Au fil de ma carrière chez Toyota, j'ai engrangé plus de trente ans d'expérience des véhicules tout-terrain. Durant tout ce temps, ma philosophie est restée la même : « satisfaire les attentes des clients sans sacrifier la





INTERVIEW : SADAYOSHI KOYARI, INGÉNIEUR EN CHEF DU LAND CRUISER

fiabilité, la longévité ni les performances sur les routes dégradées ».

Certes, ses aptitudes en tout-terrain ont fait la réputation du Land Cruiser, mais je crois qu'il doit d'abord son succès planétaire au fait qu'il y ajoute un confort, des performances routières et une tenue de route d'excellent niveau. Ces qualités en font un véhicule passe-partout, idéal en toutes circonstances.

Le nouveau Land Cruiser possède de nombreuses fonctionnalités d'aide à la conduite hors route. Laquelle préférez-vous et pourquoi ?

J'apprécie particulièrement le Multi-terrain Select et le Moniteur Multi-terrain : en facilitant la conduite, ils permettent au conducteur de profiter pleinement des escapades hors du bitume et d'explorer de nouveaux territoires, quel que soit son niveau de pilotage en tout-terrain.

Au moment où vous croyez avoir atteint les limites, ces systèmes viennent à la rescousse et vous prouvent le potentiel réel du véhicule.

Aujourd'hui encore, je suis parfois surpris de voir ce dont est capable le Land Cruiser et les conditions extrêmes qu'il peut endurer.

Avec ce nombre croissant de dispositifs techniques, pouvez-vous toujours garantir la longévité et la fiabilité du Land Cruiser ?

La longévité et la fiabilité restent ses qualités fondamentales, nous ne transigerons jamais là-dessus.

Les nouveautés introduites sur la voiture sont là pour venir en aide au conducteur, lui faciliter le pilotage en tout-terrain et lui permettre d'en tirer plus de plaisir. Mais il ne s'agit que d'assistance à la conduite, la voiture n'en a pas besoin pour avancer.

Par conséquent, en cas d'anomalie sur l'un ou l'autre de ces dispositifs, elle pourra continuer de rouler et rentrer à bon port.

Toyota vend beaucoup de véhicules hybrides. Quelles seraient les principales difficultés de conception d'un 4x4 hybride ?

Bien sûr, nous étudions actuellement la faisabilité d'un 4x4 à motorisation hybride ; mais certaines problématiques subsistent, surtout en matière de fiabilité et de longévité. Par exemple, les batteries restent pour l'instant très sensibles aux températures élevées ou basses et aux vibrations.

De notre point de vue, il est essentiel que chaque variante du Land Cruiser soit à la hauteur de la réputation du modèle, donc supporte les conditions extrêmes que nous pouvons rencontrer sur la planète.

Petit à petit, les systèmes hybrides évoluent pour gagner en résistance et en fiabilité dans ces cas de figure. L'expérience acquise avec nos modèles hybrides actuels est primordiale dans cette phase de développement.

Je pense qu'une fois les problèmes de fiabilité et de longévité réglés, nous serons potentiellement en mesure de créer un Land Cruiser hybride.

STYLE PLUS DYNAMIQUE, ROBUSTE ET CONTEMPORAIN

-
- Nouveau design de la face avant, inspiré par l'héritage stylistique particulier du Land Cruiser
 - Toujours ultra-pratique, ultra-solide et ultra-doué, ses atouts fondamentaux
 - « La fonction engendre la forme », principe d'une silhouette taillée pour le tout-terrain



STYLE PLUS DYNAMIQUE, ROBUSTE ET CONTEMPORAIN

D'UNE GÉNÉRATION À L'AUTRE, les lignes extérieures du Land Cruiser ont toujours associé l'élégance d'un véhicule parfaitement à l'aise en tout lieu et l'image de robustesse et de puissance attendue d'un authentique 4x4.

Tout en reprenant cette formule éprouvée, les lignes du nouveau modèle dessinent une silhouette plus agile et plus dynamique. Elles préservent néanmoins les trois points forts qui ont forgé sa réputation de passe-partout : ultra-pratique, grâce à la position des phares et des ouïes de refroidissement calculée pour optimiser la protection et la profondeur de passage à gué ; ultra-solide, avec une bonne protection du moteur et de toutes les pièces fonctionnelles ; ultra-doué, avec son rayon de braquage serré et son ample garde au sol, deux critères essentiels en terrain particulièrement difficile.

La longueur hors tout du Land Cruiser augmente de 60 mm pour passer à 4 840 mm (4 565 mm pour la version 3 portes). Il offre en outre une exceptionnelle maniabilité avec un rayon de braquage de 5,8 mètres (5,2 mètres pour le 3 portes).

Avec le restylage du capot, de la calandre, des projecteurs, du bouclier et des ailes, la face avant s'appuie sur plusieurs éléments structurels issus de son héritage stylistique.

Au centre, la forme nouvelle du capot améliore la visibilité vers le bas. Et pour protéger le compartiment moteur, il est pris en sandwich entre les côtés du bouclier. À la base de celui-ci, les angles remontants abritent les feux antibrouillard, tandis que la partie centrale forme un sabot de protection qui facilite les évolutions en tout-terrain. Par ailleurs, le sommet des ailes a été rehaussé pour permettre au

conducteur de repérer plus facilement les extrémités du véhicule.

Rassemblés en un ensemble puissant au graphisme simplifié, la calandre et les optiques sont haut perchés, une position plus favorable au tout-terrain. Les ouvertures de la calandre sont agrandies au maximum pour optimiser le refroidissement moteur, tandis que les feux de route sont placés du côté intérieur pour éviter d'accrocher d'éventuels obstacles.

Conformément à la tradition du modèle, la calandre elle-même possède de larges barrettes verticales dotées de fentes de refroidissement à la finition chromée. Les optiques au dessin caractéristique peuvent recevoir sur certaines versions des projecteurs halogènes ou à LED + halogènes, ces derniers intégrant des feux de jour à LED.

Tout en renforçant l'impression de largeur et de puissance, la forme rentrée de la partie basse minimise l'incidence du porte-à-faux avant sur l'angle d'approche. Alliés à une garde au sol minimale de 215 mm (205 mm pour la version 3 portes), l'angle d'attaque de 31°, l'angle de fuite de 25° et l'angle ventral de 22° confirment l'aptitude au franchissement du Land Cruiser.

De profil, la pointe du bouclier avant a été rehaussée tandis que le capot, la ligne d'aile ainsi que les boucliers avant et arrière s'alignent désormais sur un même axe horizontal, ce qui procure au Land Cruiser une allure plus athlétique et plus dynamique.

L'esthétique des flancs profite en outre du choix de jantes alliage : 17" à six branches chaussées de nouveaux pneus à faible résistance au roulement, 18" finition laquée (non disponibles en France) ou

nouvelles jantes de 19" à douze branches finition polie.

À l'arrière, plusieurs éléments ont été redessinés : combinés de feux intégrant un feu stop à LED, bandeau de plaque minéralogique plus petit et intégré à l'habillage de plaque, bouclier aux angles plus proéminents et remontants.

Le nuancier du Land Cruiser compte dix couleurs de carrosserie, dont deux nouvelles : Noir Cobalt et Bronze Avant-Garde métallisé.



HABITACLE

PLUS LUXUEUX

-
- Planche de bord redessinée, nouveau design des cadrans, de la console centrale et du volant
 - Commandes de tout-terrain, de conduite et de confort plus ergonomiques et organisées en zones distinctes
 - Habillage et finition au luxe plus raffiné



HABITACLE PLUS LUXUEUX

À L'INTÉRIEUR, l'ensemble de la planche de bord évolue, du design des cadrans jusqu'à la console centrale. L'ensemble est à la fois plus facile à utiliser et d'un raffinement plus conforme à un 4x4 haut de gamme.

Les commandes de tout-terrain, de conduite et de confort sont clairement réparties en zones distinctes et leur ergonomie a été optimisée pour les conditions les plus extrêmes.

Le sommet de la console centrale est désormais plus bas pour fluidifier l'esthétique et améliorer la visibilité en tout-terrain. Outre un écran couleur multimédia agrandi à 8", cette console accueille un panneau de climatisation affleurant et l'ensemble des commandes de tout-terrain.

Derrière un levier de vitesses gainé de cuir (selon version) et redessiné par souci de confort, les commandes de conduite et de climatisation, qui incluent maintenant le chauffage et la ventilation des sièges avant, sont clairement séparées sur deux panneaux distincts.

Habillée d'une texture argent brossé qui lui confère l'aspect du métal sculpté, la console centrale reçoit de chaque côté des coussinets d'appui pour les genoux.

Sur le nouveau combiné de quatre instruments, les compteurs de précision Optitron se distinguent par une base métallique, des cadrans polis et des graduations en relief.

Ils encadrent un afficheur couleur multifonction de 4,2" géré par les commandes au volant, qui fournit quantité d'informations sur la conduite, le véhicule, la navigation, le système audio, les dispositifs d'assistance et les messages d'alerte.

Nouveau également, le volant lui-même est désormais identique à celui du Land Cruiser V8.

Sur le tableau de bord, la console centrale et les commandes des contre-portes, un nouvel éclairage blanc rehausse encore le luxe et le raffinement de l'habitacle. Enfin, l'atmosphère intérieure profite d'un éclairage à LED dans les contre-portes et au niveau des pieds à l'avant, ainsi que d'un plafonnier et d'un éclairage de boîte à gants.

Le nouveau Land Cruiser propose trois ambiances intérieures : noir Gabbro, bi-ton brun/noir Kalbarri et un nouveau beige Atacama. Un choix d'inserts complète cette décoration de haute qualité : aluminium brossé coordonné à l'habillage de la console centrale et deux inserts bois inédits, brun clair et brun foncé.

**L'ERGONOMIE DE TOUTES
LES COMMANDES A ÉTÉ
OPTIMISÉE POUR LES
CONDITIONS LES PLUS
EXTRÊMES**

TOYOTA TOUCH & GO 2

Le nouveau Land Cruiser est équipé du système multimédia et de navigation Toyota Touch & Go 2 doté des fonctions et équipements suivants : écran tactile couleur 8", autoradio AM/FM, lecteur CD/MP3, connectivité mains libres Bluetooth pour téléphones mobiles avec lecture audio, port USB pour lecteur de musique portable avec possibilité d'afficher les pochettes d'albums iPod, compatibilité avec les smartphones Mirrorlink, envoi/réception de SMS sur écran avec



lecture des messages par synthèse vocale et gestion de l'écran par balayage, pour faciliter l'utilisation.

Il affiche les courriels et l'agenda électronique, selon la compatibilité Bluetooth du téléphone portable. Par ailleurs, la fonction « *Play more like this* » reconnaît le genre musical et peut automatiquement proposer une sélection de titres correspondants – un moyen simple et sûr de gérer l'ambiance musicale du trajet et de l'adapter à l'humeur du moment.



HABITACLE PLUS LUXUEUX

Le navigateur peut représenter les villes en 3D, illustre les points de repère, le trafic et possède en outre une fonction d'appel d'urgence. De plus, le découpage de l'écran en fenêtres permet de visualiser à la fois la navigation, le système multimédia et les applications en cours.

Les fonctions en ligne du système Toyota Touch & Go 2 peuvent également opérer par connexion wi-fi, dès lors qu'un occupant paramètre son smartphone en point d'accès. Par ailleurs, le système donne accès au portail Client Ma Toyota, à diverses applications indiquant par exemple le prix des carburants, la météo et les places de parking disponibles, ainsi qu'à Twitter et Coyote (sur le marché français).

Opérationnelle dans quinze langues, une fonction sophistiquée de reconnaissance vocale simplifie au maximum l'utilisation du système en roulant. Par simple commande vocale, le conducteur peut saisir une destination, passer un appel, choisir le titre d'un morceau sur un iPod connecté, lancer et gérer des applications ou encore utiliser Apple Siri Eyes-Free.

Toyota Touch & Go 2 bénéficie en outre de trois ans de gratuité des mises à jour cartographiques et des services en ligne, ce qui comprend l'abonnement à l'information trafic TomTom en temps réel, le signalement des radars embarqués*, les informations sur le prix des carburants, l'emplacement et la disponibilité des parkings, les dernières prévisions météo, l'accès à Google Search, Google Street View, Aupeo!, Aha, Twitter et Coyote (sur le marché français).



* Dans les pays où ce dispositif est légal.



UNE GAMME DE MOTORISATIONS BIEN AGUERRIES

-
- Un turbodiesel 2,8 litres D-4D de 177 ch (130 kW)
+ deux moteurs essence 2,7 litres VVT-i de 161 ch (120 kW) et 4,0 litres VVT-i de 249 ch (183 kW)
 - Boîte automatique intelligente à six rapports
Super ECT pilotée par électronique, disponible
sur toutes les motorisations
 - Sélection du mode de conduite :
ECO, COMFORT, NORMAL, SPORT S et SPORT S+



UNE GAMME DE MOTORISATIONS BIEN AGUERRIES

MOTEUR 2,8 LITRES D-4D GLOBAL DIESEL

Disponible avec les carrosseries trois et cinq portes, le moteur 2,8 litres D-4D Global Diesel peut être accouplé à une boîte de vitesse à six rapports automatique ou manuelle.

Ce quatre-cylindres de 2 755 cm³ à 16 soupapes et deux arbres à cames en tête est équipé d'un turbocompresseur à géométrie variable et refroidisseur d'air ; il développe 177 ch (130 kW) à 3 400 tr/min. Plusieurs mesures visent à alléger tout en améliorant le rendement de combustion et en réduisant les frictions internes.

Son système d'injection à rampe commune est piloté par électronique, gage d'une pression à la fois plus élevée et mieux contrôlée. Avant l'injection principale, le moteur effectue une préinjection précisément adaptée à l'air ambiant afin de raccourcir le délai d'allumage. Ce procédé stabilise la combustion, même en conditions extrêmes, tout en assurant un fonctionnement silencieux et un haut rendement thermique.

Outre un circuit EGR refroidi par eau et doté d'une dérivation de refroidisseur, le bloc bénéficie d'une soupape de régulation des turbulences dans le collecteur d'admission.

Le pot catalytique SCR (réduction catalytique sélective) à solution d'urée peut éliminer jusqu'à 99 % des émissions de NOx – l'un des principaux facteurs de pollution atmosphérique. Ainsi, le Land Cruiser 2,8 l D-4D est conforme à la norme Euro 6.

Avec la boîte automatique Super ECT à six vitesses, ce moteur fournit un couple impressionnant de 370 Nm dès 1 200 tr/min et jusqu'à 450 Nm entre 1 600 et 2 400 tr/min. Il emmène le Land Cruiser de 0 à 100 km/h en 12,7 secondes et autorise une vitesse de pointe de 175 km/h (sur circuit). En moyenne, la consommation et les émissions de CO₂ s'élèvent respectivement à 7,4 l/100 km et 194 g/km.

Lorsqu'il est associé à la boîte manuelle à six rapports, le Land Cruiser 2,8 l D-4D affiche un couple maximal de 420 Nm entre 1 400 et 2 600 tr/min, un temps de 12,1 secondes à l'accélération 0-100 km/h et une vitesse de pointe de 175 km/h (sur circuit). En retour, il consomme en moyenne 7,4 l/100 km et émet 194 g/km de CO₂.

MOTEUR ESSENCE 2,7 LITRES VVT-I (NON DISPONIBLE EN EUROPE DE L'OUEST)

Pour sa part, le groupe essence bien aguerri de 2 694 cm³ produit 161 ch (120 kW) à 5 200 tr/min et un couple maximal de 246 Nm à 3 900 tr/min.

Les différentes mesures de réduction du poids, des frottements et d'augmentation du rendement de combustion augmentent la puissance tout en abaissant consommation.

Avec la boîte mécanique à cinq rapports, la vitesse maxi s'établit à 165 km/h et la consommation moyenne à 12,3 l/100 km. Si l'on choisit la boîte automatique à six vitesses, ces chiffres passent à 160 km/h et 12,5 l/100 km.

MOTEUR ESSENCE 4,0 LITRES DUAL VVT-I (NON DISPONIBLE EN EUROPE DE L'OUVEST)

Ce groupe essence est un V6 léger de 3 956 cm³ à injection directe, 24 soupapes, double arbre à cames en tête entraîné par chaîne et double distribution variable intelligente Dual VVT-i. Il s'accompagne d'une boîte automatique à six vitesses et développe 249 ch (183 kW)* à 5 600 tr/min, pour un couple de 381 Nm* à 4 400 tr/min. Il accélère de 0 à 100 km/h en 9,7 secondes et atteint 175 km/h en pointe (sur circuit), avec des émissions de de CO₂ de 256 g/km et une consommation de 10,8l/100 km* en cycle mixte.

BOÎTE AUTOMATIQUE SIX VITESSES SUPER ECT

Toutes les motorisations sont disponibles avec la boîte automatique intelligente à six rapports pilotée par électronique Super ECT (*Electronically Controlled Transmission*), dont les systèmes de gestion améliorent à la fois la consommation et les performances.

Par exemple, la fonction *High-speed Gear Effective Utilization Control* détermine en temps réel et selon les conditions de roulage (charge du véhicule et position de l'accélérateur notamment) s'il est opportun de passer le rapport supérieur – la 6^e par exemple, plutôt que de rester en 5^e –, ceci afin d'obtenir le compromis idéal entre puissance fournie et consommation de carburant.



De même, à la décélération, une fonction optimise le rétrogradage au bénéfice de la sobriété. L'alimentation en carburant se coupe automatiquement lors des phases de frein moteur, sauf si le régime chute à un seuil vraiment bas – auquel cas l'injection se rétablit pour éviter de caler. C'est pourquoi la boîte maximise le frein moteur en sélectionnant un rapport plus court afin que le régime ne descende pas trop bas, ce qui allonge les coupures d'alimentation et diminue radicalement la consommation.

L'intelligence artificielle de passage des rapports (*AI-SHIFT Control*) est capable de gérer les sollicitations brutales de l'accélérateur. Ainsi elle favorise le maintien du rapport engagé lorsque l'on relâche d'un coup l'accélérateur, ce qui accroît le frein moteur et la réponse à la réaccélération. Et en cas d'accélération brusque, elle rétrograde aussitôt afin d'obtenir une meilleure réactivité.

* 282 ch (207 kW), 387 Nm et 11,4l/100 km pour les modèles vendus en Ukraine

UNE GAMME DE MOTORISATIONS BIEN AGUERRIES

SÉLECTION DU MODE DE CONDUITE

Sur le nouveau Land Cruiser, une fonction permet de choisir entre les modes ECO, COMFORT, NORMAL, SPORT S et SPORT S+.

Selon le mode sélectionné, le système gère automatiquement le moteur, la boîte de vitesses, l'assistance variable de la direction hydraulique (VFC), la suspension variable adaptative (AVS) et la climatisation afin de privilégier la sobriété du véhicule ou au contraire sa sportivité, selon le cas.

En mode ECO, la puissance du moteur et l'ouverture des gaz sont automatiquement adaptées pour optimiser la consommation dans toutes les conditions de roulage. Et pour mieux économiser le carburant, le système régule de concert la température et le débit d'air de la climatisation, en limitant sa capacité de chauffage ou de rafraîchissement.

En mode COMFORT, les suspensions adoptent plus souvent un réglage plus souple, au profit du confort des occupants.

Pour sa part, le mode SPORT S optimise la puissance fournie à des angles d'accélérateur intermédiaires et modifie la séquence de passage des rapports de la boîte automatique. L'ensemble de ces mesures procure une accélération nerveuse et la sensation d'une direction sportive, gages d'une expérience de conduite plus dynamique et plus engagée.

Enfin, le mode SPORT S+ conjugue le gain de puissance du mode SPORT S et la gestion coordonnée de la suspension variable adaptative et de l'assistance variable de la direction hydraulique.

En virage, il augmente automatiquement l'écart de fermeté entre les amortisseurs intérieurs et extérieurs, de façon à réduire la prise de roulis. Simultanément, l'assistance variable VFC diminue le couple d'assistance de direction. Ces mesures optimisent la tenue de route, tout en offrant la sensation d'une conduite plus sportive.

**SELON LE MODE
SÉLECTIONNÉ, LE
SYSTÈME PRIVILÉGIE
LA CONSOMMATION
OU LE DYNAMISME**



PERFORMANCES INÉGALÉES SUR ROUTE ET HORS ROUTE

-
- Unique châssis-échelle du segment
 - Choix de trois types de différentiel arrière : libre, autobloquant ou nouveau différentiel à glissement limité Torsen
 - Évolution du Multi-terrain Select MTS avec l'ajout d'un mode AUTO, activé automatiquement avec le Crawl Control à cinq allures
 - Nouvelles fonctions du Moniteur Multi-terrain (MTM) : Caméra de Vision sous-véhicule, Vue avant pivotante, Système de Vision 360° et Vue arrière grand angle
-



PERFORMANCES INÉGALÉES SUR ROUTE ET HORS ROUTE

UNIQUE CHÂSSIS-ÉCHELLE DU SEGMENT

Seul exemple du segment désormais, le châssis-échelle du Land Cruiser apporte en tout-terrain de nombreux avantages par rapport aux modèles monocoque concurrents.

En plus d'être facile à entretenir et à réparer, il offre une grande résistance et une durabilité qui le protègent d'éventuels dommages tout en réduisant sensiblement les mouvements de torsion de la caisse : ainsi, le conducteur gagne en maîtrise et place mieux le véhicule.

De plus, la structure du châssis-échelle isole bien l'habitacle des secousses des suspensions : le confort s'améliore, même en conditions très difficiles.

SUSPENSIONS

Le nouveau Land Cruiser est équipé à l'avant de doubles triangles indépendants et à l'arrière de quatre bras avec barre Panhard. L'étanchéité à l'huile des amortisseurs et leur capacité d'amortissement ont été optimisées, afin d'accroître la fiabilité tout en améliorant la tenue de route et le confort.

Les versions à cinq portes peuvent être équipées du système de suspension dynamique cinétique KDSS (*Kinetic Dynamic Suspension System*) à régulation électronique, un dispositif qui optimise le travail des barres stabilisatrices avant et arrière afin d'améliorer le comportement sur route et en tout-terrain (de série sur finition Lounge Pack Techno).

En outre, la suspension variable adaptative AVS (sur finition Lounge Pack Techno) permet au conducteur d'ajuster les caractéristiques

de comportement du véhicule en choisissant parmi trois réglages : Normal, Confort ou Sport.

En coordination avec l'AVS, la suspension pneumatique arrière réglée par électronique comporte cinq modes – dont un réglage automatique d'assiette et une commande de contrôle de hauteur – afin de conserver une maîtrise optimale de la suspension arrière, quel que soit le nombre d'occupants ou le chargement.

PERFORMANCES EN TOUT-TERRAIN

En tout-terrain, le KDSS déconnecte les barres antiroulis avant et arrière, ce qui augmente encore la liberté d'articulation des roues afin de maintenir les quatre pneus en contact avec le sol, même sur les reliefs les plus accidentés. Qui plus est, l'AVS et la suspension arrière pneumatique disposent toutes deux de réglages spécifiques au tout-terrain.

Système éprouvé, la transmission intégrale permanente du Land Cruiser repose sur une boîte de transfert à deux moteurs électriques et se décline en trois versions.

Chacune d'elles dispose d'un différentiel avant libre et d'un différentiel central autobloquant à glissement limité Torsen. Pour le pont arrière, le client peut ensuite choisir entre un différentiel libre, autobloquant ou un second différentiel Torsen.

Le différentiel central Torsen est capable de moduler automatiquement le couple entre les essieux avant et arrière sur une plage de 50 %/50 % à 30 %/70 % environ, afin de fournir une répartition idéale en toutes circonstances.

Quant au nouveau différentiel arrière Torsen, il remplit deux fonctions essentielles : à la décélération en virage, il transfère le couple du frein moteur de la roue intérieure vers la roue extérieure. Ceci crée un moment de lacet dans le sens opposé du virage, qui stabilise le véhicule.

À l'accélération en virage, ce différentiel réduit le couple moteur de la roue intérieure si elle commence à patiner et l'attribue à la roue extérieure pour améliorer l'adhérence et la motricité.

L'alliance de ces fonctions renforce nettement la motricité sur la terre et les revêtements glissants.

Et pour améliorer encore cette transmission intégrale permanente, le contrôle actif de motricité A-TRC (*Active Traction Control*) gère à la fois les freins et le moteur pour optimiser la répartition du couple entre les quatre roues.

CRAWL CONTROL À CINQ ALLURES

Également sur la finition Lounge Pack techno, le Crawl Control (régulateur de vitesse extra-lente dédié au tout-terrain) gère automatiquement le moteur et les freins pour conserver l'une des cinq allures fixée au choix. Il aide ainsi le conducteur à monter ou descendre une déclivité au pas, ou encore à dégager le véhicule embourbé ou ensablé sans avoir à toucher aux pédales.

ASSISTANCE À LA DESCENTE DAC ET AU DÉMARRAGE EN CÔTE HAC

En marche avant comme en marche arrière, l'Assistance à la descente DAC (*Downhill Assist Control*) disponible avec la boîte automatique aide le conducteur à réguler la vitesse sur les pentes raides, glissantes



PERFORMANCES INÉGALÉES SUR ROUTE ET HORS ROUTE

ou cahoteuses. Si le frein moteur s'avère insuffisant, elle régule automatiquement la pression hydraulique des freins afin de maintenir une allure lente et constante, sans que le conducteur n'ait à toucher la pédale de frein ou d'accélérateur.

Opérationnelle jusqu'à 25 km/h, la DAC fixe la vitesse entre 5 et 7 km/h en marche avant et entre 3 et 5 km/h en marche arrière. Elle stabilise ainsi la descente sur pentes raides et évite le blocage des roues, laissant le conducteur se concentrer sur la seule direction.

Quant à l'Assistance au démarrage en côte HAC (*Hill-start Assist Control*), également associée à la boîte automatique, elle empêche le véhicule de reculer à l'instant où le conducteur relâche la pédale de frein, en freinant les quatre roues durant deux secondes au maximum.

AJOUT D'UN MODE AUTO AU MULTI-TERRAIN SELECT MTS

Désormais, les capacités tout-terrain du Land Cruiser sont encore plus exploitables grâce à l'ajout d'un mode AUTO au Multi-terrain Select MTS (Multi-terrain Select), de série en finition Lounge Pack Techno.

Cette sélection propose au choix cinq types de terrain : Boue et sable, Cailloux instables, Terrain bosselé, Rochers et poussière, et enfin Rochers. Chacun de ces modes adapte le Contrôle actif de motricité A-TRC ainsi que les systèmes de contrôle d'ouverture des gaz, de freinage et de motricité en fonction des conditions rencontrées, afin de garantir une maîtrise du véhicule et une motricité optimales. Le nouveau mode AUTO du MTS optimise en permanence les paramètres de l'A-TRAC afin de maximiser la traction et le contrôle quel que soit le terrain.

Le MTS peut être activé alors que le Crawl Control est déjà enclenché :

dans ce cas, le mode AUTO est automatiquement sélectionné et la gestion de l'A-TRAC optimisée en fonction de la vitesse prédéfinie.

ASSISTANCE À LA CONDUITE TOUT-TERRAIN

Le panneau de commande de la console centrale et l'affichage multifonction facilitent la gestion de ces différents systèmes et le suivi du véhicule en tout-terrain.

L'accès au Multi-terrain Select et le réglage de vitesse du Crawl Control s'effectuent par deux boutons rotatifs au milieu de ce panneau. Il comporte aussi les boutons de réglage de hauteur d'assiette, de démarrage en seconde et de blocage des différentiels central et arrière, pour une utilisation simple et intuitive de tous les dispositifs tout-terrain du Land Cruiser.

Entre les compteurs Optitron du tableau de bord, l'affichage couleur multifonction de 11 cm (4,2") se pilote avec les commandes au volant pour fournir un ensemble d'informations relatives à la marche du véhicule – entre autres le mode et les choix du Multi-Terrain Select, la hauteur des suspensions et le fonctionnement en temps réel des systèmes tout-terrain.

Des écrans de suivi de l'angle de pente, de la motricité et du blocage des différentiels facilitent la conduite hors route. Ils peuvent afficher simultanément le contrôle de motricité à chaque roue, l'angle de braquage de la direction et l'état de blocage des différentiels.

NOUVELLES FONCTIONS DU MONITEUR MULTI-TERRAIN (MTM)

Lorsque la Sélection Multi-terrain (MTS) entre en fonction, le Moniteur Multi-terrain (MTM - *Multi-terrain monitor*) affiche automatiquement



le champ de vision vers l'avant sur l'écran 18 cm (8") de la console centrale. Basé sur des caméras avant, latérales et arrière repensées, le système peut présenter simultanément ou indépendamment les vues de face, des côtés et de l'arrière du véhicule.

Au choix existant des fonctions MTM s'ajoutent la Caméra de Vision sous-véhicule, la Vue avant pivotante, le Système de Vision 360° et la Vue arrière grand angle, ce qui renforce encore l'aide sur route et hors route.

La Caméra de Vision sous-véhicule affiche l'image prise par la caméra frontale lorsque le véhicule se trouvait à trois mètres environ en amont de sa position actuelle, en y ajoutant des lignes qui matérialisent la position en cours et celles des pneus avant. Le conducteur voit donc le sol sous l'avant du véhicule.

La Vue avant pivotante tient compte de l'angle d'inclinaison du véhicule pour stabiliser à l'écran la ligne d'horizon à l'horizontale. Il est ainsi plus facile à appréhender pour le conducteur.

Le Système de Vision 360° se combine au mode de Vue avant grand angle pour afficher côte à côte une vue en plongée des abords du véhicule et l'image de la caméra frontale. Grâce à cette vision à 360°, le conducteur peut surveiller dans les intersections aveugles les zones difficilement visibles, à l'avant et des deux côtés. À l'écran, les lignes de guidage peuvent matérialiser au choix la distance à l'obstacle ou la trajectoire prévisible du véhicule.

Enfin, la Vue arrière grand angle montre l'arrière du véhicule sur près de 180°.

PLUS LARGE ÉVENTAIL

D'ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

-
- Pack Toyota Safety Sense comprenant le Système de sécurité précollision (PCS) avec détection des piétons, le Régulateur de vitesse adaptatif (ACC), l'Alerte de franchissement de ligne (LDA), la Gestion automatique des feux de route (AHB) et la Lecture de panneaux de signalisation (RSA)
 - Moniteur d'angle mort (BSM) avec Avertisseur de circulation arrière (RCTA)
 - Système de surveillance de la pression des pneus (TPWS) avec repérage du pneu dégonflé



PLUS LARGE ÉVENTAIL D'ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

À PARTIR DE LA FINITION Légende et avec la boîte automatique, le Land Cruiser est équipé de série du pack Toyota Safety Sense, un ensemble de dispositifs de sécurité active destinés à éviter ou atténuer les collisions dans les conditions de circulation les plus variées.

Parmi les autres dispositifs d'aide à la conduite et de sécurité, citons le Moniteur d'angle mort (BSM) avec Avertisseur de circulation arrière (RCTA) et la toute dernière évolution du système de surveillance de la pression des pneus (TPWS).

PACK SÉCURITÉ TOYOTA SAFETY SENSE

Combiné à une caméra et un radar à ondes millimétriques afin d'optimiser la détection, il comprend sur le Land Cruiser le Système de sécurité précollision (PCS) avec détection des piétons, le régulateur de vitesse adaptatif (ACC), l'Alerte de franchissement de ligne (LDA), la Gestion automatique des feux de route (AHB) et la Lecture des panneaux de signalisation (RSA).

De 10 km/h jusqu'à la vitesse maxi, le **Système de sécurité précollision** (PCS, *Pre-Collision System*) détecte les obstacles vers l'avant et réduit ainsi le risque de collision frontale. En cas de risque de choc, il incite le conducteur à freiner en déclenchant une alerte sonore et visuelle. Parallèlement, le PCS amorce le circuit de freinage pour renforcer la pression exercée par le conducteur sur la pédale de frein. En l'absence de réaction, le système freine automatiquement ; il

peut ainsi ralentir le véhicule d'environ 40 km/h – voire l'arrêter – afin d'éviter l'accident ou d'en limiter la gravité.

Ce système est aussi capable de détecter un risque de collision avec un piéton, auquel cas le freinage automatique se déclenche si la vitesse relative est comprise entre 10 et 80 km/h : le PCS peut alors ralentir le véhicule d'environ 30 km/h.

Le **Régulateur de vitesse adaptatif** (ACC, *Adaptive Cruise Control*) aide le conducteur à maintenir une distance de sécurité avec le véhicule précédent, dont il détecte la présence et détermine la vitesse. L'ACC adapte alors la vitesse de la voiture en conséquence (dans une plage prédéfinie) pour rester à bonne distance. En combinant la caméra frontale et le radar à ondes millimétriques, il «voit» également les véhicules qui s'insèrent dans la file ou la quittent et intervient par des accélérations ou des décélérations progressives.

L'**Alerte de franchissement de ligne** (LDA, *Lane Departure Alert*) surveille les marquages au sol pour prévenir les accidents provoqués par une sortie de voie involontaire. Si le véhicule commence à dévier de sa file sans déclenchement des clignotants, la LDA avertit le conducteur par une alerte sonore et visuelle.

La **Gestion automatique des feux de route** (AHB, *Automatic High Beam*) garantit une excellente visibilité de nuit. Lorsque ce dispositif détecte l'éclairage des véhicules précédents ou venant de face, il commute automatiquement les feux de route en feux de croisement

pour éviter d'éblouir les autres conducteurs. En permettant de rester plus souvent en pleins phares, il facilite la détection précoce des piétons et des obstacles.

Avec la **Lecture des panneaux de signalisation (RSA, Road Sign Assist)** le conducteur reste informé, même si certains panneaux routiers ont échappé à son attention. Le système reconnaît par exemple les limitations de vitesse et les interdictions de dépasser, qu'il affiche sur l'écran multifonction du tableau de bord. Si le conducteur dépasse la vitesse autorisée, le RSA active alors une alerte sonore et visuelle.

Grâce à la diminution du risque d'accident, les véhicules équipés du pack Toyota Safety Sense peuvent bénéficier sur certains marchés de tarifs d'assurance minorés ou d'un classement dans une catégorie plus avantageuse.

MONITEUR D'ANGLE MORT (BSM) AVEC AVERTISSEUR DE CIRCULATION ARRIÈRE (RCTA)

Le **Moniteur d'angle mort (BSM, Blind Spot Monitor)** repose sur un radar à ondes millimétriques qui détecte aussi bien les véhicules présents dans les angles morts que les véhicules en approche rapide sur les files adjacentes. Il prévient le conducteur du cas de figure concerné en

allumant l'icône BSM sur le rétroviseur extérieur correspondant. Si le clignotant est déjà en fonction, l'icône BSM se met à clignoter.

Lorsque le conducteur effectue une marche arrière pour sortir d'une place de stationnement, l'**Avertisseur de circulation arrière (RCTA, Rear Cross Traffic Alert)** utilise le radar du BSM pour l'avertir de la présence de véhicules qui n'apparaîtraient pas nécessairement dans le rétroviseur central ou les rétroviseurs extérieurs. Si le système détecte l'approche de véhicules, il fait clignoter les icônes BSM des rétroviseurs extérieurs, déclenche un signal sonore et indique la direction d'où arrive le véhicule détecté.

SYSTÈME DE SURVEILLANCE DE LA PRESSION DES PNEUS (TPWS)

En plus de surveiller en permanence la pression de gonflage, cette nouvelle version du TPWS (*Tire Pressure Warning System*) indique désormais lequel des cinq pneus du Land Cruiser est dégonflé, roue de secours incluse. Leurs pressions respectives s'affichent sur l'écran multifonction. Si le système détecte une pression insuffisante, il indique par une couleur ambrée l'emplacement et la pression du pneu concerné.

**LE PACK TOYOTA SAFETY SENSE AIDE À ÉVITER
OU ATTÉNUER LES COLLISIONS DANS DES
CONDITIONS DE CIRCULATION VARIÉES**

SPÉCIFICATIONS

MOTEUR	2,8 D-4D 6MT	2,8 D-4D 6AT	2,7 VVT-I 5MT*	2,7 VVT-I 6AT*	4,0 VVT-I 6AT* (RUSSIE)	4,0 VVT-I 6AT* (UKRAINE)
Code moteur	1GD-FTV	1GD-FTV	2TR-FE	2TR-FE	1GR-FE	1GR-FE
Type	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne	6 cylindres en V	6 cylindres en V
Carburant	Gazole	Gazole	Essence	Essence	Essence	Essence
Distribution	2 ACT, 16 soupapes	2 ACT, 16 soupapes	16 soupapes	16 soupapes	24-valve DOHC with Dual VVT-i	24-valve DOHC with Dual VVT-i
Cylindrée (cm ³)	2 755	2 755	2 694	2 694	3 956	3 956
Alésage x course (mm)	92,0 x 103,6	92,0 x 103,6	95,0 x 95,0	95,0 x 95,0	94,0 x 95,0	94,0 x 95,0
Taux de compression (-:1)	15,6:1	15,6:1	10,2:1	10,2:1	10,4:1	10,4:1
Puissance maxi ch (kW) @ tr/min	177 (130) @ 3 400	177 (130) @ 3 400	(161)120 @ 5 200	(161)120 @ 5 200	(249) 183 @ 5 600	(282) 207 @ 5 600
Couple maxi (Nm @ tr/min)	420 @ 1 400-2 600	450 @ 1 600-2 400	246 @ 3 900	246 @ 3 900	381 @ 4 400	387 @ 4 400

TRANSMISSION	2,8 D-4D 6MT	2,8 D-4D 6AT	2,7 VVT-I 5MT	2,7 VVT-I 6AT	4,0 VVT-I 6AT (RUSSIE)	4,0 VVT-I 6AT (UKRAINE)
Type	BVM6	BVA6	BVM5	BVA6	BVA6	BVA6
Rapports de démultiplication						
1 ^{ère}	4,171	3,600	3,830	3,600	3,600	3,600
2 ^e	2,190	2,090	2,062	2,090	2,090	2,090
3 ^e	1,488	1,488	1,436	1,488	1,488	1,488
4 ^e	1,193	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
5 ^e	1,000	0,687	0,838	0,687	0,687	0,687
6 ^e	0,799	0,580	---	0,580	0,580	0,580
Marche arrière	3,607	3,732	4,220	3,732	3,732	3,732
Rapport de pont	3,727	3,909	4,555	4,777	3,909	3,909

* Moteurs essence 2,7 l et 4,0 non disponibles en Europe de l'Ouest

FREINS	2,8 D-4D 6MT	2,8 D-4D 6AT	2,7 VVT-I 5MT*	2,7 VVT-I 6AT*	4,0 VVT-I 6AT* (RUSSIE)	4,0 VVT-I 6AT* (UKRAINE)
Avant	Disque ventilé	Disque ventilé	Disque ventilé	Disque ventilé	Disque ventilé	Disque ventilé
Arrière	Disque ventilé	Disque ventilé	Disque ventilé	Disque ventilé	Disque ventilé	Disque ventilé
SUSPENSIONS						
Avant	Doubles triangles	Doubles triangles	Doubles triangles	Doubles triangles	Doubles triangles	Doubles triangles
Arrière	4 bras avec barre Panhard	4 bras avec barre Panhard	4 bras avec barre Panhard	4 bras avec barre Panhard	4 bras avec barre Panhard	4 bras avec barre Panhard
DIRECTION						
Mécanisme de direction	À crémaillère	À crémaillère	À crémaillère	À crémaillère	À crémaillère	À crémaillère
Type de direction assistée	Intégrale	Intégrale	Intégrale	Intégrale	Intégrale	Intégrale
RAYON DE BRAQUAGE						
Entre trottoirs (m)	5,8 (5 portes), 5,2 (3 portes)	5,8 (5 portes), 5,2 (3 portes)	5,8	5,8	5,8	5,8
Entre murs (m)	5,9 (5 portes), 5,2 (3 portes)	5,9 (5 portes), 5,2 (3 portes)	5,9	5,9	5,9	5,9
PERFORMANCE						
Vitesse maxi (sur circuit, km/h)	175	175	165	160	175	175
Acc. 0-100 km/h (sec)	12,1	12,7	12,3	12,5	9,7	9,2
CONSOMMATION						
Cycle mixte (l/100 km)	7,4	7,4	12,3	12,5	10,8	11,4
Capacité du réservoir d'essence (l)	87	87	87	87	87	87
ÉMISSIONS DE CO₂						
Cycle mixte (g/km)	194	194	288	292	256	261

* Moteurs essence 2,7 l et 4,0 non disponibles en Europe de l'Ouest

SPÉCIFICATIONS

DIMENSIONS EXTÉRIEURES	2,8 D-4D 6MT	2,8 D-4D 6AT	2,7 VVT-I 5MT*	2,7 VVT-I 6AT*	4,0 VVT-I 6AT* (RUSSIE)	4,0 VVT-I 6AT* (UKRAINE)
Longueur hors tout (mm)	4 840 (5 portes) 4 395 (3 portes sans roue de secours) 4 565 (3 portes avec roue de secours)	4 840 (5 portes) 4 395 (3 portes sans roue de secours) 4 565 (3 portes avec roue de secours)	4 840 (5 portes)	4 840 (5 portes)	4 840 (5 portes)	4 840 (5 portes)
Largeur hors tout (mm)	1 855	1 855	1 855	1 855	1 855	1 855
Hauteur hors tout (mm)	1 835 (5 portes avec susp. pneum.) 1 845 (5 portes sans susp. pneum.) 1 830 (3 portes)	1 835 (5 portes avec susp. pneum.) 1 845 (5 portes sans susp. pneum.) 1 830 (3 portes)	1 835 (5 portes avec susp. pneum.) 1 845 (5 portes sans susp. pneum.)	1 835 (5 portes avec susp. pneum.) 1 845 (5 portes sans susp. pneum.)	1 835 (5 portes avec susp. pneum.) 1 845 (5 portes sans susp. pneum.)	1 835 (5 portes avec susp. pneum.) 1 845 (5 portes sans susp. pneum.)
Empattement (mm)	2 790 (5 portes) 2 450 (3 portes)	2 790 (5 portes) 2 450 (3 portes)	2 790 (5 portes)	2 790 (5 portes)	2 790 (5 portes)	2 790 (5 portes)
Voie avant (mm)	1 585	1 585	1 585	1 585	1 585	1 585
Voie arrière (mm)	1 585	1 585	1 585	1 585	1 585	1 585
Porte-à-faux avant (mm)	975	975	975	975	975	975
Porte-à-faux arrière (mm)	1 075 (5 portes) 970 (3 portes sans roue de secours) 1 140 (3 portes avec roue de secours)	1 075 (5 portes) 970 (3 portes sans roue de secours) 1 140 (3 portes avec roue de secours)	1 075 (5 portes)	1 075 (5 portes)	1 075 (5 portes)	1 075 (5 portes)
Garde au sol minimale (mm)	215 (5 portes) 205 (3 portes)	215 (5 portes) 205 (3 portes)	215 (5 portes)	215 (5 portes)	215 (5 portes)	215 (5 portes)
Angle d'attaque (degrés)	31	31	31	31	31	31
Angle de fuite (degrés)	25 (5 portes) 26 (3 portes)	25 (5 portes) 26 (3 portes)	25 (5 portes)	25 (5 portes)	25 (5 portes)	25 (5 portes)
DIMENSIONS INTÉRIEURES						
Longueur intérieure (mm)	1 825 (5 portes) 2 525 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 825 (5 portes) 2 525 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 825 (5 portes) 2 525 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 825 (5 portes) 2 525 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 825 (5 portes) 2 525 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 825 (5 portes) 2 525 (5 portes avec 3 ^e rangée)
Largeur intérieure (mm)	1 550 (5 portes) 1 565 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 550 (5 portes) 1 565 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 550 (5 portes) 1 565 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 550 (5 portes) 1 565 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 550 (5 portes) 1 565 (5 portes avec 3 ^e rangée)	1 550 (5 portes) 1 565 (5 portes avec 3 ^e rangée)
Hauteur intérieure (mm)	1 240 (5 portes) 1 175 (5 portes avec toit panoramique)	1 240 (5 portes) 1 175 (5 portes avec toit panoramique)	1 240 (5 portes) 1 175 (5 portes avec toit panoramique)	1 240 (5 portes) 1 175 (5 portes avec toit panoramique)	1 240 (5 portes) 1 175 (5 portes avec toit panoramique)	1 240 (5 portes) 1 175 (5 portes avec toit panoramique)

* Moteurs essence 2,7 l et 4,0 non disponibles en Europe de l'Ouest

PNEUMATIQUES ET ROUES	2,8 D-4D 6MT	2,8 D-4D 6AT	2,7 VVT-I 5MT*	2,7 VVT-I 6AT*	4,0 VVT-I 6AT* (RUSSIE)	4,0 VVT-I 6AT* (UKRAINE)
Pneumatiques	265/65R17 265/60R18** 265/55R19	265/65R17 265/60R18** 265/55R19	265/65R17 245/70R17 265/60R18	265/65R17 245/70R17 265/60R18	265/65R17 245/70R17 265/60R18	265/65R17 245/70R17 265/60R18
Roues	17x7.5J 18x7.5J** 19x7.5J	17x7.5J 18x7.5J** 19x7.5J	17x7.5J 17x6.5J 18x7.5J	17x7.5J 17x6.5J 18x7.5J	17x7.5J 17x6.5J 18x7.5J	17x7.5J 17x6.5J 18x7.5J
POIDS						
Poids total en charge (kg)	2 930 – 2 990 (5-portes) 2 600 (3-portes)	2 950 – 2990 (5-portes) 2 600 (3-portes)	2 850	2 850	2 900 (5-portes)	2 900 (5-portes)
CAPACITÉ DE REMORQUAGE						
Remorque freinée (kg)	3 000	3 000	1 500	1 500	3 000	3 000
Remorque non freinée (kg)	750	750	750	750	750	750

* Moteurs essence 2,7 l et 4,0 non disponibles en Europe de l'Ouest

** Jantes 18 pouces non disponibles en France

BANQUE D'IMAGES

NOUVEAU TOYOTA LAND CRUISER

Contenu :

- Fichiers Word et PDF
- Fichiers images .jpg haute et basse résolutions
- Quicktime movies

Réservé à un usage éditorial exclusivement

L'utilisation de cette clé USB est strictement limitée à votre usage professionnel. Cette clé USB ne pourra être utilisée pour aucun autre usage, ni rendue accessible à tout tiers, sans le consentement préalable écrit de Toyota Motor Europe NV/SA, Avenue du Bourget 60, B-1140 Bruxelles, Belgique.

Illustrations disponibles sur newsroom.toyota.eu





2017_LandCruiser_DYN_01.jpg



2017_LandCruiser_DYN_02.jpg



2017_LandCruiser_DYN_03.jpg



2017_LandCruiser_DYN_04.jpg



2017_LandCruiser_DYN_05.jpg



2017_LandCruiser_DYN_06.jpg



2017_LandCruiser_DYN_07.jpg



2017_LandCruiser_DYN_08.jpg



2017_LandCruiser_STAT_01.jpg



2017_LandCruiser_STAT_02.jpg



2017_LandCruiser_STAT_03.jpg



2017_LandCruiser_STAT_04.jpg



2017_LandCruiser_STAT_05.jpg



2017_LandCruiser_STAT_06.jpg



2017_LandCruiser_STAT_07.jpg



2017_LandCruiser_INT_01.jpg



2017_LandCruiser_INT_02.jpg



2017_LandCruiser_INT_03.jpg



2017_LandCruiser_INT_04.jpg



2017_LandCruiser_INT_05.jpg



2017_LandCruiser_DET_01.jpg



2017_LandCruiser_DET_02.jpg



2017_LandCruiser_DET_03.jpg



2017_LandCruiser_TECH.jpg



2017_LandCruiser_HERITAGE.jpg



SADAYOSHI KOYARI.jpg



TOYOTA MOTOR EUROPE

Product Communications Division
Avenue du Bourget 60 - Bourgetlaan 60
B - 1140 Brussels - Belgium

<http://newsroom.toyota.eu/>
Toyota Europe Blog: <http://blog.toyota.eu/>
Suivez-nous sur Twitter: @toyota_europe

bit.ly/2hGRjgB

