### VÉHICULE DE LÉGENDE

# Les 60 ans du Toyota Land Cruiser

Aux côtés du Range Rover, du Lada Niva, de la Jeep ou du Mercedes G, le Toyota Land Cruiser est une légende du 4x4. Si le design, la technique ou encore les motorisations ont considérablement évolué en six décennies de carrière, l'esprit de famille perdure et le dernier modèle lancé en 2009, et réactualisé en ce début d'année, partage les mêmes gènes que ses aînés.

Une saga à succès, dont les différentes évolutions se sont adaptées aux besoins et aux exigences des utilisateurs sans jamais céder à la mode : le Land Cruiser reste un vrai tout-terrain, plus doué que jamais sur la route mais toujours capable d'exploits hors bitume !

Photos : DR

Une évolution de style remarquable.

## Genèse et temps héroïques

Tout comme une certaine Jeep, l'histoire du 4x4 Toyota débute pendant la guerre. L'idée d'un véhicule capable de passer partout, sans les contraintes de poids d'un blindé, n'est bien sûr pas une exclusivité de Toyota, toutes les armées cherchant à se doter de ce genre d'engin capable de se déplacer rapidement pour s'adapter à une guerre de mouvement. A l'origine entreprise textile, Toyota se lance dans l'automobile dans les années 1930. L'étude de «Jeep à la japonaise» réalisée pendant la Seconde Guerre mondiale restera à l'état de projet, la fin du conflit et la défaite japonaise rendant le projet caduque. Dans les années 1950, en plein renouveau économique, le Japon relance alors son activité automobile, et Toyota étudie en quelques mois son premier tout-terrain sur la base des études effectuées pendant la guerre. En 1951, le premier «BJ», appellation qui perdurera durant des décennies, est donc lancé pour répondre aux besoins de mobilité d'une clientèle devant composer avec un réseau routier gravement endommagé par les bombardements. Reposant sur un châssis d'utilitaire, le premier BJ est un 4x4 dit «enclenchable» (non permanent). En 1953, l'appellation «Land Cruiser» fait son apparition pour la première évolution du BJ, mais c'est en 1960 que le modèle le plus emblématique de la série apparaît, le BJ 40 et ses dérivés. A peine retouché, le BJ 40 restera au catalogue jusqu'en 1984 ! Vingt-cinq ans de carrière qui verront, certes, plusieurs évolutions (moteur diesel à partir de 1974, direction assistée…) mais où le BJ restera quasiment inchangé à l'extérieur et à l'intérieur. Disposant d'une gamme courte et d'exceptionnelles capacités en tout-terrain, d'une robustesse et d'une fiabilité à toute épreuve, le BJ 40 demeure sans doute à ce jour le modèle le plus mythique de la lignée !

D'une cabine de pilotage basique à une dotation très riche en équipements.

## L'événement, la série 70

En 1984, Toyota crée encore l'événement en présentant la série 70. Ayant la lourde tâche de succéder au BJ 40, la série 70 conserve ses formidables aptitudes tout-terrain mais se met au goût du jour en comportement routier en adoptant des suspensions à ressort à la place des archaïques lames. Il faut dire qu'entre-temps, les 4x4 se sont démocratisés et ont profondément évolué, passant du rôle de véhicules militaires ou utilitaires à ceux de voiture de loisir et même familiale. Les performances progressent, le confort aussi et le Land Cruiser devient plus polyvalent.

Cette polyvalence devient alors le leitmotiv des différentes générations, qui conservent (au grand soulagement des mordus de franchissement !) des capacités de vrais 4x4 mais qui gagnent à chaque fois des capacités accrues sur route, en confort et un équipement qui les rapproche des berlines ! Ainsi en 1995, la série 90/95 marque à nouveau une rupture, le Land Cruiser devenant un véhicule le plus moderne et capable de rivaliser avec des berlines ou des monospaces. En 2002, le 120 poursuit sur cette voie en s'affichant cette fois plus clairement comme un 4x4 haut de gamme dont la version longue veut rivaliser avec les Grand Cherokee et Nissan Patrol. Climatisation, intérieur cuir, GPS, ces équipements en série ou en option font désormais partie de la dotation du Toyota qui reste cependant capable d'exploits dès que le goudron s'arrête.

## 4X4, luxe et confort

La série 150, lancée en 2009 et assez proche stylistiquement du 120, grandit encore un peu et s'affirme comme l'un des meilleurs 4x4 du marché avec également un comportement routier de premier ordre.

Parallèlement à la série «normale» des Land Cruiser, Toyota s'intéresse de près au marché américain qui demande des 4x4 encore plus grands, plus spacieux et plus confortables. Le constructeur imagine et étudie une variante du Land Cruiser, baptisée Station Wagon, qui mise avant tout sur le confort et l'espace intérieur. La première mouture apparaît en 1961 et concurrence alors notamment le Jeep Grand Wagoneer. Une carrière longue à l'image du BJ 40, puisque le 55 sera produit jusqu'en 1981 où il est remplacé par le 60 qui inaugure les motorisations diesel atmosphériques et turbo. Très prisés des familles aisées, les Station Wagon le sont tout autant par les amateurs d'aventure, d'évasion et de raids qui en font alors leur véhicule de prédilection. Le 60 sera le compagnon de toutes les escapades, familiales ou sportives, tandis que l'aventure motorisée connaît un essor sans précédent. Le HDJ 80 qui apparaît en 1990 sera à ce titre sans doute le plus mythique de la série. Encore aujourd'hui, il est extrêmement recherché (et sa cote soutenue !) tant sa fiabilité est exceptionnelle et ses capacités sur piste sont étonnantes. Son gros moteur diesel six cylindres de 4,2 litres, l'un des plus puissants de l'époque, n'est pas étranger à sa cote d'amour qui ne se dément toujours pas. La Série 100 prend le relais en 1998 et propose toujours plus de luxe, de confort et de puissance.

Des capacités de franchissement légendaires.

Sa suspension plus moderne à l'avant lui procure même un regain de confort sans rien empiéter sur ses possibilités de crapahuteur. Mais le summum est atteint en 2008 avec le fabuleux 200, réplique de Toyota aux Audi Q7 et Porsche Cayenne, le tout-terrain en plus ! Son énorme V8 diesel de près de 300 chevaux, son équipement de limousine et son confort pullman le propulsent directement au panthéon du 4x4… de même que son prix, qui le met définitivement hors de portée du grand public !

### MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE

# La douane enquête sur les réseaux parallèles

Le parasitage du marché de l'automobile par des réseaux parallèles multiformes continue à susciter les réactions les plus variées. La dernière émane de la direction des Douanes qui semble, selon une note de la direction des régimes douaniers, découvrir l'existence de ce phénomène et décide de prendre les mesures pour l'éradiquer.

En effet, à la lecture de ce document adressé à l'ensemble des structures de cette institution, il est aisé de comprendre que cette activité pratiquée au grand jour et parfois en des quantités importantes a réussi à échapper jusque-là au contrôle des agents douaniers affectés aux différents ports du pays. Ce qui explique en partie cette profusion de modèles importés par des sociétés réelles ou fictives et mises sur le marché d'une manière informelle et souvent à des prix bien au-dessus des grilles tarifaires pratiquées par les concessionnaires officiellement installés.

Dans ce message, le directeur des régimes douaniers relève deux aspects sur ce problème, le premier lié à «l'activité de la concession automobile sans agrément» et le second relatif aux «sociétés qui exerceraient l'activité de commercialisation des marques sans contrat de concession du constructeur». Et tout en demandant plus de «vigilance pour contrecarrer toute violation de la réglementation en vigueur régissant l'activité du concessionnaire automobile», il exige une enquête de la part du département concerné pour faire toute la lumière sur cette question.

Ces décisions viennent suite à une série de démarches entreprises par l'Association des concessionnaires automobiles (AC2A) dont les membres n'ont cessé depuis quelque temps de tenter d'alerter les pouvoirs publics sur le développement de ce phénomène à des proportions inattendues et qui commencent à porter préjudice au fonctionnement de ce secteur jusque-là épargné par l'informel qui gangrène l'économie nationale.

Dans ces mêmes colonnes, nous avons abordé il y a quelques jours le sujet en apportant des éléments d'analyse qui permettent de comprendre les raisons de ce dysfonctionnement. Après quoi, nous avons enregistré une multitude de réactions aussi variées et contradictoires les unes que les autres. Mais les plus pathétiques nous sont parvenues de certains importateurs irréguliers qui réclamaient leur «droit d'importer les modèles de n'importe quelle marque dès lors que la réglementation locale ne l'interdit pas et que les concessionnaires ne sont pas à la hauteur de leur mission», ou encore «nous importons des véhicules de meilleure qualité et plus sécurisés que ceux proposés par les représentants des marques». D'autres regrettent qu'«aucun secteur n'échappe finalement à la mainmise des barons du marché informel et de la clochardisation de notre économie» et aussi, «la recherche du gain facile et les complicités à tous les niveaux justifient cet état de fait». Cette divergence dans les réactions renseigne sur la passion que suscite aujourd'hui le secteur de l'automobile dans notre pays et révèle aussi un regain d'intérêt de la part de certains opérateurs qui semblent flairer la bonne affaire.

S'il est vrai que le décret exécutif réglementant le secteur ouvre une brèche en ne reconnaissant pas l'exclusivité dans la représentation d'une marque en Algérie, il fixe en revanche un certain nombre de conditions pour l'exercice de l'activité de concessionnaire automobile, dont la superficie minimum des espaces (5 000 m²), la disponibilité impérative des ateliers d'entretien et de réparation, d'un magasin de pièces de rechange ainsi qu'un réseau d'agents agréés. Seuls une trentaine de concessionnaires sur un total de 77 agréments établis par le ministère de l'Industrie sont plus ou moins en conformité avec ce texte.

En tout état de cause, il est important de signaler que cette situation de confusion est favorisée par l'attitude des concessionnaires officiellement en activité qui n'ont pas été à la hauteur des attentes des clients en matière de qualité de service et surtout de disponibilité des véhicules proposés avec des délais de livraison aussi longs qu'ils encouragent le recours aux réseaux parallèles.

**B. Bellil**