

1994 à 1996

Toyota KZJ

ROUTE

★ ★

TOUT-TERRAIN

FIABILITÉ

FINITION

★

QUALITÉ/PRIX

★

NOTRE AVIS

- > Capacités de franchissement
- > Moteur performant
- > Reprises à bas régime
- > Fiabilité

- > 4x4 non permanent
- > Motricité sur le mouillé
- > Confort
- > Prix en occasion

→ Usure prématurée des pignons de distribution.

→ Joint de culasse fragile en cas de conduite rapide.

→ Pare-chocs, marchepieds et échappement trop exposés en tout-terrain.

→ NOTRE CONSEIL

La différence entre les dernières générations de Land Cruiser et celles qui les ont précédées est telle que ces dernières sont irrésistiblement poussées non pas vers le marché de l'occasion, mais celui de la collection ! Que cela ne vous empêche pas, bien au contraire, de porter votre regard vers le KZJ 70/73, un des derniers représentants de la race des 4x4 purs et durs. Mais attention ! Les LJ étaient déjà appréciés pour leurs indéniables aptitudes au franchissement et à la piste. Les KZJ et leurs gros moteurs ont séduit les amateurs.

La plupart ont d'ailleurs été achetés dans le but de pratiquer le tout-terrain, voire même le raid. Ils ont alors de grandes "chances" d'avoir souffert.

Même si sa carrière a été très brève – à peine trois ans, ce qui est très court chez Toyota –, le KZJ a comblé les utilisateurs frustrés par la trop faible puissance du moteur 2,5 litres qui équipait son prédéces-

seur, le LJ. Il a assuré une transition douce entre les BJ d'autrefois – il est vrai un peu "camionnesques" – et les Land Cruiser 90 d'aujourd'hui, 4x4 permanents faciles à conduire et confortables comme des berlines.



VOUS AIMEREZ BEAUCOUP

Ses trois armes essentielles : une mécanique performante, aussi bien côté accélérations que reprises, des capacités en franchissement exceptionnelles et une fiabilité assez exemplaire. C'était, à l'époque, l'un des rares véhicules tout-terrain du marché avec lequel il était possible de partir, du jour au lendemain, à l'aventure, sans préparation mécanique spécifique.

VOUS AIMEREZ MOINS

Sur route mouillée, sa suspension dépassée par la puissance du moteur laisse les roues arrière s'emballer un peu trop facilement. La consommation, en augmentation d'un ou deux litres aux 100 km/h par rapport au LJ. Le confort aux places arrière et le volume réduit du coffre, surtout sur les KZJ 70. Et surtout les prix exorbitants demandés par les vendeurs sur le marché de l'occasion.

> BILAN QUALITÉ/FIABILITÉ

- **Carrosserie**
Contrairement aux vénérables BJ, les tôles de la carrosserie du KZJ ont bénéficié des traitements de surface les plus modernes. Pas de soucis de corrosion, donc. Mais, attention aux élargisseurs d'ailes vulnérables en tout-terrain, tout comme les marchepieds et les pare-chocs.
- **Mécanique**
Moteur : le 3 litres, s'il est puissant et souple, n'en est pas moins sujet à des problèmes que l'on ne peut qualifier de peccadilles.



→ **Fixations des suspensions à surveiller.**

→ **Commande mécanique de verrouillage des moyeux détecteuse sur certains bâchés.**

HISTORIQUE

1994 Le LJ fait place au KZJ qui propose, comme principale nouveauté, un bloc 3 litres turbodiesel de 125 ch, en remplacement du moteur 2,5 litres de 90 ch. Equipé d'un contre-arbre d'équilibrage, ce qui entraîne une très nette diminution des vibrations, ce moteur est alors le meilleur du marché. Le nouveau venu est proposé en deux versions courtes (KZJ 70) : "tourisme" et utilitaire, bâchée et tôlée ainsi qu'en châssis moyen hard-top (KZJ 73).

DECEMBRE 1995 (millésime 1996) Deux finitions désormais, pour le KZJ tôlé. La LX,

reconnaisable à l'absence d'élargisseurs d'ailes, est la version dépouillée avec verrouillage centralisé et une commande électrique pour la vitre conducteur seulement. La VX, version luxueuse, bénéficie, en outre, de l'air conditionné, d'un intérieur en velours et de la radio en série. Le KZJ bâché, disponible en version courte(70), reste en finition basique.

JUILLET 1996 (millésime 1997)

Fin du KZJ et bienvenue à la nouvelle génération de Land Cruiser : le 90.

Et en TT ?

Le comportement du KZJ est très bon, bien supérieur en tous cas à la plupart de ses confrères. Les suspensions souples, aidées par des ponts bien dégagés, font tout pour faciliter la progression dans les chemins difficiles, mêmes creusés d'ornières profondes. En franchissement, les débattements des deux essieux rigides lui apportent une grande stabilité et lui assurent une très bonne motricité. Toutes ces qualités, ajoutées à la puissance du moteur, surtout à bas régime, en font un engin quasiment idéal en tout-terrain difficile. Attention, toutefois, aux parties chromées (pare-chocs et marchepieds) ainsi qu'à l'échappement.

... aime pas, mais alors du tout, les longs parcours routiers à vive allure. Il faut donc lever le pied de la culasse rendre l'âme. Les longs parcours répétés à grande vitesse sur bitume peuvent entraîner une rupture de la culasse aux environs de 100 000/80 000 km. Attention : quelques cas de rupture de la cascade des ressorts sur les premiers ressorts (millésime 94) et la transmission : pannes de commande de verrouillage des quatre roues motrices, mais surtout sur le bâché. Les problèmes sont, en effet, liés aux moyeux avant à

commande électrique. Suspension : des mauvais résultats obtenus lors des contrôles techniques, qui seraient dus à un mauvais entretien. Alors, veillez à vérifier soigneusement l'état des suspensions et, surtout celui de leurs fixations. Sans oublier la transmission.

■ **Habitacle/ finition**
L'aménagement intérieur simple et très pratique a beaucoup recours à la tôle. Les KZJ faisaient dans le fonctionnel, pas dans la poudre aux yeux. Pas de soucis donc, sinon, une usure prématurée des garnitures. Mais, c'est un défaut vite détectable...

LA TECHNIQUE EN BREF

- > **MOTEUR** 4 cylindres en ligne turbodiesel, 2 982 cm³, 12 CV fiscal.
- > **PUISSANCE** 125 ch à 3 500 tr/min.
- > **CUPLE MAXI** 29,5 mkg à 2 200 tr/min.
- > **TRANSMISSION** Boîte de vitesses 5 rapports, boîte de transfert à 2 rapports, différentiel arrière à glissement limité, 4x4 non permanent (pont avant crâbotable, moyeux avant débrayables manuellement sur les utilitaires, électriquement sur les modèles tourisme 5 places).
- > **SUSPENSIONS** AV : essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis

- AR : essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis.
- > **PNEUS** 215/80 R 16 (VU), 265/75 R 15 (VP).
- > **FREINAGE** Assisté. AV et AR : disques (AR : tambours sur les versions bâchées).
- > **DIRECTION** Assistée, à recirculation de billes.
- > **RESERVOIR** 90 litres.
- > **DIMENSIONS** L x l x h : 4,075 m (KZJ 70 bâché), 4,120 m (KZJ 70 tôlé), 4,375 m (KZJ 73) x 1,690 m (bâché et VU), 1,790 m (tôle) x 1,950 m.
- > **GARDE AU SOL** 21 ou 22 cm.
- > **POIDS A VIDE** De 1 790 à 1 830 kg.
- > **VITESSE** 150 km/h.