



Pawel Piotrowski
5 december 2008

© Rijtesten.nl

Hoge verwachten

Met Toyota gaat het goed. Vorig jaar slaagde het Japanse merk erin om de ongezond levende Amerikaanse reus General Motors in te halen qua productieaantallen. Voorlopig zijn de kleine mannen uit Aichi ook niet van plan om het gaspedaal te liften, en zo mogen wij in de toekomst maar liefst 18 nieuwe modellen in Europa verwachten. Tot nu toe kenden wij Toyota echter vooral als het merk met een breed en sterk modellengamma in de middenklasse. Zeker in ons kikkerlandje zit er dus nog wel wat marge aan de bovenkant. Alhoewel, vergeten we daar niet iets? Jazeker. Naast de goede middenklasse range hebben de Japanners immers ook nog Lexus, het magistrale merk dat binnen 20 jaar het plastic-imago van zich wist af te schudden. Maar er is meer. Toyota levert namelijk al decennialang een buitenbeentje in Europa, te weten de Land Cruiser. Vooral in Afrikaanse en Zuid-Amerikaanse landen wist deze excentriekeling een hoge bekendheidsgraad op te bouwen dankzij zijn

Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D Executive

onverwoestbaarheid. Maar weet deze mastodont ook onze kritische smaak tevreden te stellen?



Kapitale vesting

Met een omschrijving als groot doe je de Land Cruiser te weinig eer aan. Zet hem naast een Audi Q7 en je kijkt er zo overheen. Met een breedte en hoogte van bijna twee meter valt de Land Cruiser in de categorie megagroot. Er zijn maar weinig andere auto's die de maten enigszins evenaren, laat staan overrulen. Maar maten alleen maken nog geen beeldvorming. Pas in de praktijk ontdek je het dagelijkse gemak en ongemak waarmee je dient te leven. IJskrabben doe je met behulp van een ladder, je dagelijkse boodschappen dien je over de onderste helft van de achterklep te smijten en instappen doe je door na een delicate sprong je achterwerk in het zachte leder te doen ploffen. Het spreekt voor zich dat het uitzicht vanuit de bestuurderspositie adembenemend is.

Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D Executive

Voor de voorruit strekt zich de motorkap uit die het formaat van een eettafel ruimschoots overtreft. Naast de A-stijl gedijt de behuizing van de spiegel waar moeiteloos een iMac in zou passen.

De Land Cruiser is echter meer dan alleen dit megalomane bolwerk. Door de aanwending van heldere simpele lijnen oogt de Land Cruiser in samenspel met de hoekige koets bijzonder krachtig, zonder daarbij agressief over te komen. Vooral het brede front komt majestueus en gespierd over, wat in samenhang met de eveneens brede koplampen - die zouden kunnen fungeren als stadionverlichting - voor een aristocratische kalmte zorgt. Daarnaast voegt de volledig verchromde grille een tikje speelsheid aan het ontwerp toe, zodat het geheel niet te streng de wereld in kijkt. Het is niet gek dat dit beheerste voorkomen onder andere al jaren een belangrijk koopargument vormt voor de Verenigde Naties. Aan de andere kant is het ook best moeilijk om een echte tegenhanger van de Land Cruiser te vinden. Naast de Nissan Patrol voldoen alle overige trendy SUV's namelijk niet echt aan de gestelde eisen, en om nou de beloofde vrede in een Hummer te brengen is wellicht ook wat onbesuisd.

Met het nieuwe gezicht dat duidelijk in lijn ligt met de voorgaande modellen is de voorkant geslaagd te noemen. De achterzijde van de Land Cruiser is eigenlijk het minst sterke punt van de auto. Toyota heeft duidelijk geprobeerd de stijl van de voorganger door te trekken naar het nieuwe model, maar dat is niet echt gelukt. De oude vormen zijn in een modern jasje gestoken en dat doet toch wat verouderd aan. Ook volgen de achterlichten jammer genoeg de trend die Toyota toepast op bijna al haar nieuwe modellen. Door een dikkere rand lijken de lampen te zijn opgelegd in plaats van mooi geïntegreerd. Het geeft de Land Cruiser wellicht wat meer driedimensionaal profiel aan de achterzijde, maar in samenspel met de speelse lay-out van de lichten komt het toch gekunsteld over. Daarnaast loopt de achterklep bij het nieuwe model niet meer snaarstrak naar beneden, waardoor de auto weliswaar breder maar ook ronder vormgegeven dan de voorkant oogt. Het geheel komt uiteindelijk te heterogeen over, wat afbreuk doet aan de stoere uitstraling.



King of my castle

Eenmaal de hindernisbaan bestaande uit een hoge instap en brede dorpel achter je latend word je verwelkomd door een serene rust aan boord. Binnenin lijkt bijna niets de inzittenden te herinneren aan de niet kinderachtige terreincapaciteiten van de Land Cruiser. Mede bepaald door het succes van de Land Cruiser in de Verenigde Arabische Emiraten heeft Toyota ervoor gekozen om dit model uit te werken tot een luxueus paleis op wielen. Bij de huidige generatie is het onderscheid tussen de gewone Land Cruiser en het volledig andere V8 model groter dan ooit. De Land Cruiser V8 richt zich steeds meer op de klanten die een luxe grote terreinwagen willen hebben met de daarbij horende terreincapaciteiten. Qua uitrusting is het huidige model dan ook best vergelijkbaar met een topklasse limousine als een 7 serie of S-Klasse. Werkelijk alle denkbare luxe is aan boord. Volledig elektrisch verstelbare stoelen, een gescheiden vier zonen airco en zelfs een echte koelkast bestaan vanzelfsprekend tot de

Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D Executive

standaarduitrusting van de weelderige Executive. Zelfs de meest verwende personen der aarde zullen zich direct aangenaam welkom voelen in de Land Cruiser V8. Het is dan ook niet verwonderlijk dat al deze luxe op de gewone man nogal verbluffend overkomt. De robuuste simpele Land Cruiser van weleer is inmiddels geëvolueerd tot een rijdend vijf sterren hotel. Wie niets van dit alles moet hebben kan ook kiezen voor de minder extreem aangeklede VX.

Al deze luxe items zijn helaas wel op een typische Japanse manier verpakt. De materialen in het interieur laten nogal wat te wensen over, zo had het gebruikte plastic over de gehele linie best wat hoogwaardiger mogen aanvoelen. Ook het gebruikte houtmotief komt zelfs kitscherig en Koreaans op ons over. Het donkergrijze leder zou niet misstaan in een Lexus uit de jaren negentig, gelukkig is er de mogelijkheid om voor wat frivoler beige leder te kiezen. Meer keuzeopties herbergt de brochure echter niet. Waar verder veel Japanse merken last van hebben - en dat is bij deze Toyota niet anders - is het traditionele gebruik van historische knoppen en stoffige digitale klokjes. Ook in deze Land Cruiser zitten de bekende 'Carina E' knoppen onder het stuur en ontbreekt het knullige wekkerradio klokje uiteraard niet. Blijkbaar staat ergens in Japan nog een volle loods met deze onderdelen op voorraad. Het is tragisch dat een verder zo innoverend merk als Toyota geen afscheid kan nemen van deze bedieningselementen die niet uit de beste periode van het merk stammen. Door tal van deze onvolkomenheden komt de auto namelijk verouderder over dan dat die in werkelijkheid is. Ook het navigatiesysteem lijkt zijn beste jaren al lang gehad te hebben, terwijl deze Land Cruiser pas een jaar op de markt is. Het is betreurenswaardig dat Toyota deze kritieke punten na tal van jaren nog steeds niet herkent of wil herkennen.

Want voor de rest is de Land Cruiser een uiterst comfortabele en gebruiksvriendelijke auto. De bedieningselementen zijn zo ontworpen dat het mogelijk is om alles met handschoenen te bedienen, mocht men onverhoopt ergens op de Noordpool strandden. En dat is zelfs met flinke bodyguards geen probleem, ook die vinden een riante plek op de tweede zitrij. Ongeacht op welke plek men plaats genomen heeft, elke zitplaats lijkt wel een troon. Dit 'King of my castle' gevoel wordt versterkt door de ontzagwekkend brede middenconsole en het grandioze uitzicht over de rest van het

verkeer. Dit verheven gevoel zet zich door dankzij de uitstekende stilte aan boord.



© Rijtesten.nl

Kraftwerk

Dankzij de volledig nieuwe en beresterke V8 dieselkrachtbron laat zich de Land Cruiser V8 met een verbluffend gemak als een ballerina door het verkeer regisseren. Elke minieme beweging van het gaspedaal mond uit in een oplaaierende grom en een kalme gevoelvolle voorwaartse beweging. De gebundelde oerkracht die deze diesel opwekt lijkt op elk commando exact te gehoorzamen. Als er echter meer wordt gevraagd van het 286pk en 650Nm leverende blok volgt de gasrespons niet meteen. De diesel - die stationair slechts 500 toeren draait - lijkt dan verdacht veel het karakter van een scheepsdiesel te hebben die eerst zijn krachten moet bundelen om het gevaarte voorwaarts te duwen. Maar als de automatische transmissie het juiste verzet ingeschakeld heeft en de gebundelde kracht naar de vier aangedreven wiel vloeit gaat

de Land Cruiser er vandoor als op hol geslagen olifant. De versnelling is voor een auto met dit formaat snel te noemen, zo is het mogelijk om binnen 8,2 seconden naar de 100km/h te knallen. Dat dwingt niet alleen respect af bij de overige medeweggebruikers, ook als bestuurder leer je deze krachtcentrale te eerbiedigen. Het gemiddelde verbruik bedraagt overigens een royale 15 liter per 100 kilometer, maar dat is slechts van ondergeschikt belang bij een auto van dit kaliber.

Eenmaal op snelheid valt op dat de automatische transmissies, die voorzien is van zes versnellingen, nogal lang na moet denken voordat het hoogste verzet wordt ingeschakeld. Door deze wachttijd wordt de motor op toeren gehouden in geval er weer een vlugge doorstart wordt gemaakt. Maar ook tijdens kalme acceleraties zijn we niet gecharmeerd van het trage karakter van de bak. Dit geldt eveneens voor terugschakelen, wat door de automaat net te veel tijd vergt. Het zijdezachte schakelgedrag weet dit gebrek echter ruimschoots te compenseren. Zijdezacht is ook de vering van het ladderchassis. De Land Cruiser rolt met veel comfort over allerlei kuilen en gaten, zonder daarbij stoterig of nerveus aan te voelen. Slechts het rollen over de lengteas verraad dat deze mastodont voorzien is van een ladderchassis. Dit rollen uit zich in vlugge bochtcombinaties in een overhellende koets. De Executive is echter voorzien van AVS (Adaptive Variable Suspension) en AHC (Active Hight Control) die de demp- en veerkracht schijnen bij te stellen om dit overhellen te voorkomen. Veel is er onder dagelijkse omstandigheden niet van te merken, de Land Cruiser V8 volgt zijn ingeslagen pad gedwee. De duikneigingen worden door beide systemen ook in enige mate onderdrukt, al wint de natuurkunde het uiteindelijk toch van alle elektronische poespas.

Zo moeten er ook niet al te hoge verwachtingen aan de besturing worden gesteld. De afstemming is vooral gericht op comfort gericht, wat ten nadele komt van het contact met het wegdek. Vooral in de rechttuit stand is de besturing vaag en gevoelloos, tijdens het insturen wordt de weerstand wel groter wat ten goede komt aan de precisie. Natuurlijk stuurt de Land Cruiser daardoor niet meteen snaarstrak, maar voor een auto met een ladderchassis is het op z'n minst zeer acceptabel. Samen met de dempkracht op standje 'Sport' kunnen we niet anders concluderen dan dat de Land Cruiser V8 zijn

koers prima weet te volgen, al is het verschil ten opzichte van de normale stand gering. Een ledig gewicht van ruim 2,5 ton doet nu eenmaal wat het wil, ongeacht de aanwezige elektronica.

Dat laatste werd vooral pijnlijk duidelijk toen we gedreven door enthousiasme vast kwam te zitten in mul zand tijdens de fotoshoot. Met ingeschakelde sper, de niveauregeling in standje hoogwater en de hulp van de elektronica werd een laatste poging gewaagd om op eigen kracht uit het verraderlijke zand te komen. Maar zodra de Land Cruiser met zijn buik op het zand ligt moeten zelfs de meest geavanceerde elektronische hulpsystemen zich geslagen geven aan een primitieve schep en een paar houten planken. Zodra de grip ontbreekt heeft men ook niks meer aan de boomontwortelende 650Nm, die dan niets meer weten te verrichten. De 20 inch asfaltbanden werken in het ruwe terrein natuurlijk ook niet echt mee, net als het reservewiel dat zich onder de achterzijde van de auto bevindt. Daardoor zorgt het ervoor dat de achterste vrijloophoek een slag kleiner wordt, om maar te zwijgen over het feit dat al het zand zich ervoor ophoopt en voor meer onnodige weerstand weet te zorgen. Na een hoop zand geschept te hebben blijven we met de gedachte zitten dat door alle luxe de Land Cruiser V8 wellicht zijn doel reeds voorbij geschoten is.



© Rijtesten.nl

Te luxe voor het echte werk?

Je kunt er niet omheen dat de Land Cruiser V8 een zeer indrukwekkende auto is. Het formaat is overweldigend, de luxe aan boord is fenomenaal en de beresterke krachtbron weet het respect voor zich op te eisen. De kritiek houdt zich in grenzen tot de beleving van het interieur en de wellicht doorgeschoten luxe gedachte achter de auto. Beide werelden gaan goed met elkaar samen tot een bepaalde grens, zodra de terreincapaciteiten worden aangetast door de drang naar steeds meer luxe en comfort verliest elke terreinauto echter zijn kernelement.

Gelukkig is dat nog niet het geval met de Land Cruiser V8, maar we blijven met de vraag zitten hoe ver men kan gaan als producent zijnde. Uiteindelijk konden we ons niet aan de indruk onttrekken dat de Land Cruiser V8 stiekem een volwaardige SUV schijnt te willen zijn. Onder dit voorwendsel zullen de verkoopstatistieken met name in

Toyota Land Cruiser V8 4.5 D-4D Executive

de VAE en de westerse wereld de Land Cruiser V8 bepaald geen windeieren leggen. De gedachte achter de simpele en doeltreffende terreinauto van ooit lijkt echter naar de achtergrond te zijn verbannen.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + Weelderig comfortabel
- + Beresterke dieselkrachtbron
- + Onverwoestbare uitstraling

Min

- Ouderwetse elementen in interieur
- Omslachtige bediening navigatiesysteem
- Onhandige plaatsing reservewiel