Tony Vos
3 september 2018

Is Nederland te geciviliseerd?

In de jaren tachtig en negentig waren terreinauto's immens populair in ons vlakke land. Dat lag niet aan de wegengesteldheid, maar aan het feit dat terreinauto's ontdaan van hun achterbank voldeden aan de gunstige eisen voor het grijze kenteken. Dat geldt eigenlijk nog steeds, maar die voordelen bestaan er nu alleen nog voor zakelijke gebruikers. En daarmee is de populariteit van bijvoorbeeld de splinternieuwe Toyota Land Cruiser tot vrijwel nul gereduceerd. En toch is er sprake van een trouwe gebruikersgroep.

Functionaliteit voor schoonheid

Helemaal nieuw is de Land Cruiser overigens niet. Het is een flink aangepakte variant van de bestaande auto. Dat valt aan de buitenkant meteen te zien aan de indrukwekkende grille waarbij chroom een geliefd materiaal is. De koplampen liggen nadrukkelijk hoog in het front en achter het gladde logo gaat de nodige vooruitstrevende techniek schuil. Omdat de auto zo hoog is, vormen de treeplanken geen overbodige luxe. Aan het profiel valt op dat de 19 inch wielen met 265/55 banden relatief klein ogen. Niet het meest fraai qua ontwerp, maar wel praktisch onder extreme omstandigheden als aanspraak wordt gemaakt op maximale uitslag van de veerpoten. Daar is simpelweg volop ruimte voor in de wielkasten. Een Toyota Land Cruiser moet immers niet in de eerste plaats mooi zijn, maar functioneel kloppen.

Luxe en comfort

En die functionaliteit komt ook in het interieur goed tot uitdrukking. Alles is overbemeten. Volop ruimte voor vijf passagiers en tegen meerprijs zelfs voor zeven. Genoeg opbergvakken op diverse plekken, alle moderne aansluitmogelijkheden en een fraaie JBL geluidsinstallatie. Een glazen schuif/kanteldak, automatische airconditioning in twee zones die tegen extreme warmte is opgewassen en elektrisch verstelbare stoelen, het hoort er allemaal bij. Stoelen die bovendien een behoorlijke zijdelingse steun geven, dat was in het verleden nog wel eens anders.

Toyota ontkomt er niet aan om de Land Cruiser steeds meer van elektronische hulpmiddelen te voorzien en met allerhande luxe uit te dossen. Daar vraagt de klant immers om. Wie het portier van deze Executive opent, belandt meteen in een wereld van leer en hout. De basis van het dashboard is behoorlijk rechthoekig, maar de aankleding oogt uitermate compleet. Tegelijk kiest Toyota voor bewezen technieken. Denk daarbij aan traditionele, analoge meters voor toerental, snelheid, brandstofvoorraad en motortemperatuur. Ook een digitale uitlezing voor de klok en de

ingestelde temperatuur per wagenhelft. Natuurlijk wordt de middenconsole verrijkt met een digitaal scherm voor audio en navigatie. Maar de verwarming kent weer vertrouwde drukknoppen. Dat geldt ook voor de instelling van het onderstel.

Solide aandrijving

Toyota nam jaren geleden al afscheid van grote zescilinders en past ook in deze oplage de 2,8 liter diesel toe. De krachtbron levert een keurige 177 pk en een koppel van 450 Nm. Geen topwaarden, maar meer dan voldoende voor de taken waar de auto voor wordt ingezet. Die D4-D motor wordt afhankelijk van het uitrustingsniveau en dus de portemonnee van de koper gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak of een zestraps automaat. En dat laatste is het geval bij deze Executive. Die combinatie lijkt weinig moeite te hebben met de 2.115 kg die de mastodont zonder passagiers en bagage weegt. In een bescheiden tijd wordt de 100 km/h al bereikt. Hoog gezeten op de troon heb je daar als bestuurder eigenlijk nauwelijks weet van. De wereld lijkt in z'n geheel een beetje een 'ver van je bed show'. Die Toyota komt er toch wel.

De diesel laat wel van zich horen, maar de geproduceerde decibellen worden nooit te veel. De bak houdt het toerental bij normale rijsnelheden op een voldoende laag niveau. Het gemiddelde praktijkverbruik hangt bij dit type auto sterk af van de manier waarop ermee wordt gereden. Zonder aanhangwagen en met een bescheiden gewicht aan boord lust de diesel graag iedere 12 kilometer een verse liter dieselolie. En Toyota zou toch stoppen met diesels? Inderdaad toont het Japanse merk dat commitment aan het milieu, maar dan rekenen ze voor het gemak bestelwagens en terreinauto's niet mee. Voorlopig vraagt de wereldwijze klant van dit soort auto's gewoon om een diesel. Een diesel die al enige tijd meegaat, niet tot het uiterste wordt gedwongen en mede daardoor een lang leven beschoren is, zelfs onder de zwaarste omstandigheden.

Veiligheid tot in de woestijn

Toyota rust zoveel mogelijk nieuwe modellen uit met het zogenaamde Safety Sense, een verzamelnaam voor alle veiligheidssystemen. Zo beschikt deze auto over Pre-Collision System met voetgangerdetectie, adaptieve cruise control, automatische

koplampen en camera's die het overschrijden van strepen op de weg signalen en waarschuwen als daarbij de richtingaanwijzer niet wordt gebruikt. Klinkt wel een beetje belerend. Daarbij komen dan ook nog een Blind Spot Monitor en het zogenaamde Rear Cross Traffic Alert. En dat zijn toch allemaal zaken die vooral in de overbevolkte wereld van pas komen. Toch is het evenzeer prettig als de woestijnreiziger een dromedaris over het hoofd dreigt te zien.

Vooral op grijs kenteken aantrekkelijk

Sinds de invoering van de BPM berekend op basis van de CO2-uitstoot vallen zware en minder zuinige auto's buiten de boot. Zo ook bij deze woestijnreus van Toyota. De 4,84 meter lange en vooral met 1,84 meter indrukwekkend hoge terreinwagen maakt van iedere koper een weldoener voor de Nederlandse staatskas. In het geval van de zeer luxueuze Executive maken dealer of importeur bijna de helft van de aanschafprijs over aan de heren in Den Haag. En dan wordt meteen duidelijk dat er op grijs kenteken voor de Land Cruiser nog steeds volop kansen bestaan.

Waar kunnen we deze rauwdouwers vooral aantreffen? Denk aan activiteiten in de agrarische sector, bij bouwbedrijven, in de bosbouw, feitelijk bij alle bedrijfsmatige activiteiten waarvoor een flink trekgewicht van doorslaggevende betekenis is bij de autokeuze. Deze nieuwe Land Cruiser mag namelijk een aanhanger trekken van 3 ton! Veel, maar er zijn concurrenten die naar de maximale 3,5 ton gaan.
Toyota houdt bij de basis en bouwwijze van de Land Cruiser vast aan de vertrouwde constructie met een ladderchassis. Natuurlijk zijn er volop auto's met vierwielaandrijving die een hoge mate van stijfheid kunnen bieden met een zelfdragende constructie, maar onder de zwaarste omstandigheden blijft het ladderchassis de absolute top.

Land Cruisers rijden in onherbergzame gebieden, in woestijnen, oerwouden en vaak ook in oorlogsgebieden waar snelheid, robuustheid, betrouwbaarheid en ongekende terreincapaciteiten zelfs het verschil betekenen tussen leven en dood. En tegen die achtergrond kunnen we rustig roepen dat bij de ontwikkeling van deze nieuwste generatie wederom de Nederlandse klant totaal niet op het netvlies stond van de ontwerpers.

Plus

+ Volop ruimte
+ Luxueuze uitrusting
+ Onoverwinnelijk

Min

- Duur op geel kenteken
- Te groot voor stadsverkeer
- Brandstofverbruik