

Une santé

Il est passé en coup de vent sur le marché, mais il y a laissé une empreinte durable. Dans le KZJ-73, les fanatiques du tout-terrain et du franchissement se reconnaissent. Il n'est pas paradoxal de dire que cet authentique vétéran a encore de l'avenir en occasion.

Par Jean-Pierre Joyeux.

Il y a aujourd'hui près de cinq ans que les Land Cruiser de la série 70 ont cédé la place à la nouvelle génération. Cette relève a été un épisode douloureux aux accents d'adieux, les modèles de la famille KZJ ayant été certainement parmi les derniers vétérans d'une époque. Jusqu'aux KZJ, les Land Cruiser avaient encore cette dégaîne de camions miniatures qui faisait leur charme. Après eux, tous les spécialistes ont compris que plus rien ne serait jamais comme avant. En 1985, avec le passage de la série 40 à la série 70, les sentiments s'étaient un peu révoltés mais, en 1996, la réaction des fidèles de la marque japonaise a pris une tournure de résignation. Bien que la transmission intégrale et les roues avant indépendantes aient marqué un progrès considérable, il a fallu se résoudre à tourner la page sur un épisode de l'histoire automobile.

Ce choc, si l'on ose bien entendu parler d'un choc, rend le KZJ probablement encore plus vivant malgré qu'il soit définitivement mort et enterré dans le monde haletant du V.N. Par contre-coup, il est sans doute l'un des acteurs les plus dynamiques du marché V.O. Sa brève carrière au catalogue, trois ans et des poussières entre 1993 et 1996, lui donne en outre le prestige des héros trop tôt dispa-

rus. Quand on le repère dans une petite annonce ou derrière la vitrine d'un concessionnaire, on le remarque immédiatement. Sa «gueule» fait un peu penser à celle des cow-boys à la Sergio Leone, son gros moteur 3.0 TD 4-cylindres, finalement précurseur de ceux que nous connaissons maintenant, sert d'aimant.

De la pureté sans trop de dureté

Ce «Toye», qui a la bonne bouille du vrai «Toye», incarne également la robustesse depuis longtemps signée par le constructeur asiatique. Ceux qui avaient confiance dans les BJ et autres LJ de «l'ancien régime», en ont fait de même avec ce costaud sur roulettes. On avait vu des BJ courir le monde, donner le vertige à leur compteur jusqu'à plusieurs centaines de milliers de kilomètres, on se disait donc qu'il n'y avait aucune raison pour qu'il n'en soit plus toujours ainsi. C'était presque aussi vrai à propos du KZJ, les talons d'Achille de la mécanique 3.0 TD ayant surtout à souffrir des goujats du volant et des kamikazes du crabot. On voit bien que tous les KZJ encore en circulation sont vaillants sur leurs essieux et fiers de leur santé.

L'idée d'accueillir un KZJ 73 V.O. dans une famille n'est pas mauvaise. Cet engin de compromis a du potentiel et de la réserve, il sera serviable envers les populations rurales et les tracteurs de caravanes. Ses capacités routières et son confort sont honnêtes. Il est suffisamment rustique pour ceux qui aiment la simplicité, et quelques exemplaires VX s'occuperont de choyer les utilisateurs plus délicats. Il fait manifestement un clin d'œil à tous les automobilistes pas trop conformistes qui ne possèdent pas sur leur compte en banque les économies d'un roi du pétrole.

J.-P. J.

MÉMO-RÉTRO «4x4 MAG»

Peu avant sa disparition, le Toyota KZJ-73 a fait ses adieux dans «4x4 Magazine» n° 174 du mois de mars 1996.

• **Le lancement des versions LX et VX doit être assimilé à un lifting.**

- **«Le Land Cruiser de Toyota, qui est une insti-**

tution, fait des efforts de présentation et de mise à jour, mais il reste très académique dans sa vocation de 4x4. Un vrai tout-terrain, viril, musclé, avec des essieux rigides, une transmission classique et des pistons à poigne. Mais ce n'est plus un jeune loup! Toyota a dédoublé le catalogue pour lui faire prendre des vitamines. Le VX reçoit un équipement luxueux. Le client du LX doit faire son deuil d'éléments superflus quand il s'agit de se battre contre les reliefs du terrain et se priver de radio, de velours, de jantes couleur alu, d'élargisseurs d'aile et d'air conditionné. En revanche les LX se pavant sur des roues de 16, beaucoup mieux indiquées pour la pratique du franchissement».

• **Le KZJ 73 VX est parvenu au stade de la qualité et de la maturité.**

- **«Pour ce qui est des généralités, de l'habitabilité et du confort, le consciencieux 73 ne s'est montré ni plus ni moins généreux que naguère. L'arceau est toujours encombrant, dans un volume utile qui semble rapetisser en regard des nouveaux 4x4 lancés sur le marché. L'étroitesse de la porte arrière gauche est inconmode, le hard-top est seyant, mais vouloir le démonter frise toujours le défi. La qualité de fabrication se maintient à un excellent niveau tandis que le véhicule conserve une mentalité de baroudeur. La planche de bord est sérieuse, massive, complète. Toutefois, elle a pris un coup de vieux avec des commandes de chauffage malaisées».**

• **Le châssis reste fidèle à certains principes.**

- **«La suspension et l'amortissement soutiennent assez bien une carrosserie haute et large. Le confort ne se dégrade véritablement que sur des routes affreuses ou sur des pistes criblées de trous, surtout à mesure que la vitesse augmente. La transmission courte, les risques d'aquaplanage dus aux gros pneus et l'appétit du moteur ont, du reste, une influence apaisante; un conducteur sensé n'aura pas la sottise de tenter le diable. Les sonorités du moteur sont dans l'ensemble discrètes, mais les quatre gros fûts ne tourneront jamais avec le velouté d'un 6-cylindres d'envergure comparable. La mécanique fonctionne toutefois à un régime élevé, régime sans doute supérieur à celui qu'il serait naturel de lui imposer. La consommation de carburant s'en ressent».**

• **Un pied de velours est recommandé.**

- **«Une pression modérée sur l'accélérateur suffit amplement. Rien ne sert de courir, il vaut mieux tirer parti de l'excellent couple du KZJ plutôt que de brûler les étapes avec un turbodiesel qui s'époumone et qui s'use. L'engin fera un bon tracteur de van ou de caravane. Les reprises puissantes, brillantes et uniformes, té-**

de fer

moignent de la santé du KZK 73, de son endurance, de ses qualités et de ses handicaps. Bonne pâte, avec un potentiel têtu et un gros réservoir, l'engin est affable, ni vélocé, ni paresseux. Son inertie l'empêche de se soumettre aux conducteurs trop fougueux. Il s'accroche à la route et téléphone les limites à ne pas franchir. En ville, il n'est pas comme un éléphant chargeant entre des rayons de porcelaine, mais il n'est pas tout à fait dans son élément non plus».

- Une efficacité réfléchie en tout-terrain.

- «C'est à pied d'œuvre, sur le terrain ou dans la nature, qu'on le sent véritablement chez lui. Il n'y aurait pas cette taille à gifler les branches basses, ces pneus et ces marchepieds très seizième arrondissement, qu'il serait beaucoup mieux dans sa peau. Sûr de sa motricité, entraîné par son couple moteur, conditionné par une réduction record, et en dépit d'un glissement

limité arrière timide, le véhicule refuse rarement l'obstacle. Les grands coups de gaz sont contre-indiqués. En revanche, la tenue en dévers recommande la prudence. Enfin, la sensibilité des interrupteurs de la transmission est telle qu'on ne doit les actionner qu'à l'arrêt».

TOUS LES SECRETS DU CATALOGUE

La trace des KZJ-70 et KZJ-73 au catalogue Toyota ressemble à une parenthèse dans la grande saga des Land Cruiser depuis le début des années 50 jusqu'à nos jours. Autrefois rustiques et bourrus, les modèles de la série «40» avaient une dégaine inspirée de l'ancêtre commune à tous les véhicules de franchissement, la

fameuse Jeep de la fin de la guerre. En un mot, ils étaient encore très militaires. Les «70» ont ensuite laissé tomber leurs treillis pour devenir plus champêtres, à la limite citadins quand l'emploi du temps de leurs propriétaires s'arrêtait sur une soirée mondaine. Chemin faisant, en éloignant les constructeurs de la philosophie rurale, les nécessités du commerce ont sonné le glas des ressorts à lames tout en annonçant le règne des ressorts hélicoïdaux. Intérieurement, les Land Cruiser sont devenus plus hospitaliers, ils préparaient le terrain des futurs modèles, en circulation aujourd'hui.

Pour être précis, les KZJ 70 et KZJ 73 ont tous deux mené des carrières parallèles, mais relativement éphémères. Conformément à leurs appellations, il faut les considérer comme la suite logique des la série «70», c'est-à-dire des LJ 70 et des LJ 73. En vérité, ces deux modèles ont été le trait d'union entre la génération des Land Cruiser apparus au milieu des années 80 (gamme commercialisée en 1985 et remaniée en 1990) et celle que la marque japonaise a lancée au début de l'été 1996, et que les initiés répertorient comme étant de la série «90-95». La conception et l'architecture des KZJ étaient donc identiques à celles des LJ, à l'exception du gros moteur 3.0 TD qui, avec un gain notable de performances, justifiait le légitime statut de nouveauté de ces véhicules. Cette mécanique a été le pôle d'intérêt des fidèles de la marque qui ne négligeaient pas d'avoir une forte cylindrée sous le capot. En ce temps-là, et ce n'est pas si vieux en regard de la grande histoire automobile, la forte carrure du 3.0 TD a été le marchepied du constructeur vers des Land Cruiser encore plus étoffés. Parallèlement, une atmosphère plus confortable s'est installée à bord avec la version VX, qui proposait des

sièges en velours ainsi qu'une climatisation. Pivot d'un bouleversement qui a remodelé le paysage 4x4, la famille KZJ doit être saluée pour le rôle qu'elle a pu jouer sur le marché. Il est d'ailleurs intéressant de noter que, contrairement au KZJ 70, le KZJ 73 n'a jamais eu le privilège d'exister en version bâchée et que seules des versions tôlées ou «hard-top» ont été proposées à la vente.

- Juillet 1993 (Millésime 1994). Apparition des KZJ 70 et KZJ 73. Ces deux modèles recevaient un 4-cylindres KZ-T turbocompressé de 2982 cm³ développant une puissance de 125 ch. La gamme KZJ 73 était composée d'une version utilitaire 2 places et d'une version VP 5 places hard-top. Ces derniers étaient équipés d'un système de débrayage des moyeux à commande électrique. La boîte de transfert bénéficiait d'un dispositif identique, avec interrupteur au tableau de bord. Les principales caractéris-



TOYOTA KZJ 73 3,0 L TD, 5 places, 06/95, 37 000 km, excellent état, révisé, alarme SRA4, pneus neufs, jamais TT, prix intéressant. Tél.: 04.74.11.02.62

PIÈCES ET BARÈME HORAIRE DE MAIN D'ŒUVRE

Pièces	Prix H.T.	Temps
Moteur neuf (bloc et culasse assemblés)	53 682 F	10,90
B.V. neuve	18 507 F	5,00
Boîte de transfert neuve	12 159 F	4,80
Pompe à eau	1 029 F	2,50
Alternateur neuf	2 819 F	0,50
Alternateur reconditionné (Optifit)	1 818 F	0,50
Démarrateur neuf	3 343 F	0,60
Démarrateur reconditionné (Optifit)	1 894 F	0,60
Embrayage neuf (disque, mécanisme, butée)	2 408 F	3,10
Échappement complet	3 596 F	1,90
Amortisseurs AV et AR	1 243 F	1,10
Jeu de plaquettes de freins AV (neuf)	459 F	0,80
Jeu de plaquettes de freins AV (Optifit)	314 F	0,80
1 jante chromée d'origine	1 509 F	n.c.
1 aile AV	1 481 F	1,70
1 pare-choc AV	3 362 F	0,30
1 bloc optique AV	403 F	0,50

tiques techniques mentionnaient des freins à disques à l'avant et à l'arrière. Toutes les versions étaient montées sur des pneus de 265/70 R 15, à l'exception du KZJ-70 bâché qui, comme les KZJ-70 et KZJ-73 VU, avait la chance de rouler sur des jantes de 16 pouces chaussées de pneus 215 R 16.

• **Décembre 1995.** Le catalogue s'enrichit de nouvelles versions. La gamme comprend alors une finition LX, relativement dépouillée (sans élargisseurs d'ailes), à côté de versions VX (communes aux KZJ 70 et 73) habillées d'un intérieur en velours, équipées de l'air conditionné et d'une radio à façade amovible.

• **Août 1996.** Les KZJ sont remplacés par les Land Cruiser de la série «90-95». Le dernier des vétérans s'efface devant des machines moins exotiques, mais c'est un fait, plus accueillantes.

L'AGRÈMENT

Avec une véritable vocation tout-terrain et une goutte de parfum utilitaire, le KZJ 73 appartient indéniablement à la race des seigneurs de la confrérie 4x4. Sa structure est charpentée, sa mécanique l'est aussi. Montée «courte», sa transmission est à l'origine d'une évidente vitalité, et d'un appétit qui reste copieux quand on décide d'augmenter la moyenne horaire. Mais la cylindrée et le couple font merveille quand il s'agit de tracter, de franchir, d'escalader les cols de montagne et, même, de se faufiler au beau milieu de la pâteuse circulation des grandes agglomérations. *A contrario*, l'engin n'a ni la finesse, ni l'élégance, ni le confort d'un berline routière ou d'un break moderne.

La présentation des premiers exemplaires est assez spartiate, celle des dernières versions VX, bien que plus sociables, est encore très loin du raffinement des plus récents Lexus RX-300 ou BMW X5. D'une manière très relative, la suspension peut sembler confortable quand on replace le véhicule dans le contexte de son époque. Si les essieux ne sont pas trop raides et les ressorts hélicoïdaux pas trop sévères, les étapes marathon d'un grand raid sur des pistes sauvages ne seront tout de même pas de tout repos.

Sous l'angle pratique de l'habitabilité et du volume, le châssis moyen KZJ 73 ne monte certes pas sur le podium, mais il garde une bonne longueur d'avance sur le châssis court KZJ 70 et il sera infiniment plus maniable en ville qu'un 4x4 long ou qu'un pick-up. Ces remarques s'appliquent également au franchissement, le gabarit passe-partout du modèle étant la garantie d'une certaine agilité. Motricité et couple moteur sont deux atouts qu'un conducteur expérimenté se chargera sans mal d'exploiter au mieux. A la frontière entre les 4x4 très rustiques et les 4x4 dénaturés d'aujourd'hui, le KZJ représente une valeur sûre, parfaitement à sa place sur le marché V.O., à laquelle il est temps de s'intéresser avant qu'il ne soit trop tard.

A VOIR... OU A REVOIR

Du point de vue de l'utilisateur, le KZJ 73 fait honneur à la réputation de solidité Toyota. Il peut aller loin, s'aventurer dans les zones les

TOYOTA KZJ 73

CARACTÉRISTIQUES

Les modèles KZJ n'ont reçu aucune modification particulière pendant leur carrière commerciale. Certaines valeurs entre parenthèses indiquent des caractéristiques spécifiques à certaines versions.

MOTEUR

Cylindres, cycle : 4 en ligne, diesel 4 temps.
Alimentation : injection mécanique indirecte.
Aspiration : suralimentation par turbocompresseur.
Refroidissement : par eau.
Distribution, soupapes : un arbre en tête, 8.
Cyl. (cm³); A x C (mm) : 2982; 96 x 103.
Puissance (ch à tr/mn) : 125 à 3500.
Couple (mkg à tr/mn) : 29,5 à 2200.

Puissance spécifique (ch/l) : 41,9.
Puissance massique (ch/t) : 65,8.
Puissance fiscale : 12 CV.

CHAÎNE CINÉMATIQUE

Embrayage : commande hydraulique.
Type BV : mécanique manuelle.
Nb rapports : 5.
Transfert : 2 rapports, non synchro.
Type de transmission : 4x2-4x4.
Différentiel central : non.
Pont avant débrayable : commande électrique (moyeux débrayables à commande manuelle ou électrique).
Diff. AV, AR : normal, à glissement limité.

SUSPENSIONS

Suspension AV : essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice, amortisseurs

hydrauliques.
Suspension AR : essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice, amortisseurs hydrauliques.

FREINAGE, DIRECTION, PNEUS

Freins AV, AR : disques, disques.
Antiblocage : non.
Direction : à recirculation de billes, assistée.
Pneus : 265/75 R 15.

CHÂSSIS, CARROSSERIE

Type châssis : échelle.
Carrosserie : break tôlé ou hard-top, 3 portes, 2 ou 5 places.
Équipement électrique : 12 volts, 1 batterie.

DIMENSIONS

Empattement (mm) : 2600.
Voies AV, AR (mm) : 1455, 1440.

L x l x H (mm) : 4 375 x 1 790 x 1 950.
Garde au sol : 214 mm.

MASSES, CAPACITÉS, FRANCHISSEMENT

Poids à vide (kg) : 1900.
PTAC, PTRM (kg) : 2510, 4510.
Carburant : 90 litres.
Pente maxi au PV, PTC (degrés) : 45, 45.
Angles d'attaque, ventral, sortie (degrés) : 45, 27, 33.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Vitesse maximale (km/h) : 149.
1000 m départ arrêté (sec.) : 35,9.
Reprise depuis 40 km/h en 4^e : 36,1.
Reprise depuis 50 km/h en 5^e : 36,0.
Consommation moyenne (l/100 km) : 13,0.

TOYOTA KZJ 73

POINTS FORTS

- Authentique 4x4 de franchissement
- Moteur vigoureux
- Reprises
- Confort acceptable
- Fabrication robuste
- Volume utile supérieur à celui du KZJ 70

POINTS FAIBLES

- Démultiplication de la transmission
- Consommation
- Équipement (avant versions VX)
- Pneus de série
- Hauteur

plus déshéritées de la planète, rouler longtemps, sans que le conducteur ne soit particulièrement obligé de le ménager, une affirmation qui, bien entendu, refuse catégoriquement de prendre les brutes épaisses comme des références. Comme tous les Land Cruiser qui les ont précédés, les KZJ ont été construits pour affronter des froids intenses et des chaleurs torrides, des régions poussiéreuses ou détrempées, des itinéraires sauvages et civilisés. Tous les passeports de l'aventure lointaine sans gros risque de casse sont inscrits sur la carte grise de ces machines.

Cela étant, il ne faut pas se leurrer : l'invulnérabilité

absolue n'existe pas, ou sinon il y a longtemps que tous les ateliers de réparation auraient fait faillite. C'est une lapalissade de dire qu'un Land Cruiser bien entretenu et bichonné par son propriétaire fera de plus «vieux os» qu'un exemplaire négligé, mené à l'extrême sans aucune sollicitude envers sa mécanique. A titre d'exemple, déshabiller la carrosserie de ses marchepieds ou de ses pare-chocs avant d'aborder une zone trialisante est une précaution intelligente. D'un autre côté, si le moteur est apparemment musclé comme un athlète et taillé pour encaisser les travaux de force, ce n'est pas une raison pour exiger de lui plus qu'il ne peut fournir. Au reste, on retrouve fatalement des points communs entre les faiblesses avouées des KZJ 73 et celles des KZJ 70.

- En toutes choses, l'exagération est très mauvaise conseillère. Mener le moteur d'un KZJ tambour battant peut conduire à quelques déconvenues, particulièrement en ce qui concerne le système de distribution et ses pignons de cascade. Les déboires peuvent survenir prématurément, et ceci bien avant l'espérance de vie moyenne du modèle, lorsqu'on ne prend pas la peine de laisser la mécanique respirer sans jamais lever le pied (sur autoroute par exemple), ou lorsqu'on démarre à froid en tirant à fond sur tous les régimes intermédiaires.

- Ces recommandations sont d'autant plus importantes que la démultiplication totale est relativement courte; en corollaire, le moteur tourne vite. Il est souvent préférable de conduire sagement, de lever le pied et de casser le rythme sous peine de connaître des problèmes de joint de culasse pour des kilométrages inférieurs à 100 000 km, voire proches de 80 000 km.

- Enfin, il convient d'examiner régulièrement et périodiquement les pneumatiques. L'architecture du châssis et des trains roulants des KZJ 70 et 73

provoque parfois une usure rapide de la gomme. Certaines montes (type et marque) sont d'ailleurs plus ou moins sensibles à ce phénomène.

LA VRAIE RETRAITE ATTENDRA ENCORE QUELQUE TEMPS

A la vue d'une analyse qualitative du marché V.O., il apparaît que le KZJ 70 et le KZJ 73 se partagent équitablement les petites annonces. L'un comme l'autre sont des bêtes de transactions qui jouissent d'une enviable réputation. Leur apparence solide et charpentée fait excellente impression sur la majorité des acheteurs, le gros moteur 3.0 TD qui les entraîne est à lui seul une bonne raison de se «jeter à l'eau». Dans l'ensemble, les KZJ héritent de la renommée des anciens Land Cruiser et il faut reconnaître que Toyota a toujours su donner à sa gamme tout-terrain une indiscutable respectabilité.

Dans ce contexte favorable, le châssis moyen KZJ 73 possède un pouvoir attractif certain, encore capable de mobiliser les réseaux de vente V.O. et de dynamiser le négoce des véhicules de seconde ou de troisième main. Son envergure et son volume utile sont déjà des arguments valables pour ceux qui recherchent une machine endurante, logeable et bien armée pour se frotter à des itinéraires difficiles. Il reste compétitif en regard des performances et des puissances annoncées par les Land-Cruiser d'aujourd'hui; encore relativement jeune, il n'est pas relégué au fond de la préhistoire automobile. Il a disparu prématurément en s'effaçant devant la génération montante, mais il reste

un élément très prisé de la discipline des 4x4 de franchissement.

Les exemplaires disponibles sont généralement «prêts au roulage» et possèdent un potentiel d'utilisation non négligeable. Toutefois, cet état

de fait n'exclut pas un contrôle minutieux de l'état du véhicule, de son kilométrage réel et de l'entretien assuré par l'ancien propriétaire avant l'étape décisive de la signature du chèque. Il faut savoir que la marque Toyota est un authentique soutien de la valeur résiduelle et qu'il ne faut pas s'attendre à trouver des affaires en or, inférieures ou égales au barème officiel.

Un KZJ 73 rutilant, sans faiblesses apparentes ni vieillissement prématuré se situe même 20% à 30% au-dessus des cotations standards. Au reste, le prix définitif d'une transaction «à débattre» devrait être fonction du kilométrage affiché par le véhicule et des accessoires supplémentaires qui figurent sur son curriculum. Lancée tardivement et très éphémère au catalogue, la version VX — pour ainsi dire luxueuse — est un cas particulier dont on ne peut sous-estimer l'intérêt.



TOYOTA KZJ 73 3,0 L TD, 08/95, 74 000 km, 5 places, entretien régulier, CT vierge, peinture métal, prix à débattre, radio K7. Tél.: 01.99.20.00.37