

RESUME SUR L'HISTOIRE DES TOYOTA (Land Cruiser + Station Wagon)

Fondement et évolution de la marque (4x4) au fil des ans:

1930: Tout commence réellement cette année là avec **Kiichiro** fils de **Sakichi TOYODA** (inventeur des premiers métiers à tisser automatiques). Passionné d'automobile **Kiichiro** lance l'étude, le développement et la fabrication de moteurs. Ceci grâce au prix de revient de la vente en 1929 à une compagnie anglaise (Platt Bros) des droits d'exploitation des métiers à tisser de son père.

1934: **Kiichiro** mets au point son 1er moteur le 29 janvier. Ce moteur est un bloc 6 cylindres essence 3400cc de 75ch dénommé « **A** ». Son lancement en production se déroule en septembre. La **Toyoda Automatic Loom Works Compagny « TALWC »** (usine familiale de fabrication de métiers à tisser) crée donc pour cela un département automobile.

1935: En mai le 1er véhicule prototype fait ses premiers pas sous le nom de code **A1**.

Kiichiro s'oriente vers la fabrication de camions plutôt que de berlines car au Japon le marché de ces dernières est déjà occupé par Datsun, Mitsubichi + quelques autres... Le 1er camion (sous modèle **GA** puis **G1**) fera ses 1er essais sur route le 25 août.

1936: **Toyoda** devient **Toyota** car ce dernier comporte huit signes en orthographe Katakana ce qui est plus esthétique à l'écriture. De plus le chiffre huit est symbole de porte-bonheur et de prospérité au Japon.

1937: Le 28 août la **TALWC** devient la **TMC (Toyota Motor Corporation) Ltd**.

1938: Implantation de la 1ère usine à Koromo et officiellement inaugurée en novembre. Elle sera plus tard connue sous le nom de Honsha Plant et habitera le site de production de la gamme **TLC (Toyota Land Cruiser)**. Le 1er véhicule produit dans cette unité est le camion type **BM** animé par bien entendu le moteur **A**.

1939: Déclenchement de la seconde guerre mondiale ce qui entraine le Japon dans le conflit.

1941: Le gouvernement nippon réquisitionne les ateliers de **TMC** et l'oblige à ralentir sa production de ses véhicules. Ceci afin d'augmenter la fabrication de camions, assembler des avions et produire des armes et munitions.

1945: Réelle reprise de la production après la capitulation Japonaise mais cette fois-ci en plus grande série.

1947: Etendue de la gamme des camions avec d'un coté les petits porteurs dénommés (**SB**) et de l'autre les gros (**BM**).

1950: **TMC** connaît de gros soucis financiers et réorganise sa distribution en créant **TMS (Toyota Motor Sales)**. L'armée américaine lance cette même année un appel d'offre aux constructeurs Japonais pour la fourniture de 1000 véhicules 4x4 qu'elle souhaite utiliser dans son conflit avec la Corée. **Datsun** (plus tard **Nissan**) y réponds en présentant le **Patrol 4W60**, **Fuji Heavy Industries Ltd** sous sa marque **Subaru** conçoit comme **Isuzu** sont 1er 4x4, tout comme **Daihatsu** établit les premières bases des futurs Taft et Rocky et **Suzuki** celle du **LJ10 Jimny** ancêtre des **SJ410** et **413**. La démarche de **Mitsubishi Heavy Industries Ltd** est différente. La division automobile fabriquera sous licence la **Jeep J2** version Japonaise du **CJ3**. **Toyota** y réponds lui dès septembre par un prototype assemblé sur la base du châssis/carrosserie du camion **SB** et motorisé par un bloc **B** (6cyl., Essence, 3400cc, 85ch).

1951: En janvier les lignes techniques du 1er 4x4 de la marque sont définies et deux nouveaux

prototypes sont mis en fabrication. Le 1er mai voit la présentation officielle des prototypes finaux dénommés **BJ** et ces véhicules sont baptisés « **Toyota Jeep** ». Néanmoins le terme **Jeep** étant la propriété de **Willys**; ce dernier force la firme Nipponne à abandonner le mot Jeep. La présentation au grand public des deux 4x4 baptisés **B-85** se déroule en juillet au Mont Fudji pour une démonstration grandeur nature. Ces véhicules sont entraînés par le moteur **B** et ils atteignent le 6ème niveau du Mont Fudji (chose encore jamais réalisée à l'époque par un véhicule à moteur) ceci en présence des représentants du gouvernement et des armées. La presse couvre l'évènement et plébiscite la performance.

1952: Décès de **Kiichiro TOYODA** à l'âge de 58 ans mais la dynastie reste aux mains de la famille. C'est **Eiji TOYODA** son cousin qui âgé de 39 ans à l'époque a la lourde charge de contrôler ce grand groupe industriel et financier.

1953: Lancement de la production en série de la 1ère évolution du **BJ**. Plusieurs déclinaisons sont alors produites et disponibles. Pour cette 1ère année 289 **BJ25** sont sortis des ateliers de **Koromo** au **Japon**.

1954: Le 24 juin un nouveau terme est choisi qui sera **Land Cruiser (LC)**. D'où la dénomination courante et toujours d'actualité **TLC (Toyota Land Cruiser)**.

1955: Premières exportations de 23 unités de **TLC BJ25** et ce vers l'**Arabie Saoudite**. Ils deviennent rapidement populaires et les exportations se succèdent.

1956: Le 21 février deux **TLC BJ25** sont exportés au **Vénézuéla** puis rapidement en **Birmanie**, **Malaisie** et **Puerto Rico**. Cette année voit aussi la sortie du **FJ35** 1er Station Wagon de la gamme **LC**. C'est un châssis long, 4 portes avec motorisation de type **F**. Ce 6cyl. essence de 3878cc qui développe 105ch équipe déjà le **FJ25**.

1957: En janvier introduction au **Costa Rica** et en février en **Thaïlande**. Introduction aussi de **TLC FJ25** cette même année sur les continents **Africain** et **Américain**. En mars **TMC** lance le **DA60** qui est le 1er camion de la gamme à être propulsé par un moteur diesel. Le succès est si grand que **TMC** doit sous-traiter la fabrication de certains de ses moteurs à **Hino Motors** (fabricant de camions à moteurs diesel) appartenant aujourd'hui à **TMC**. **Hino** devient plus tard l'un des deux fabricants de moteurs **B** et **H** montés sur les **TLC** séries **4#**, **5#** et **6#**.

1959: Exportation en **Equateur**, **Norvège** et **Australie** où il rencontre un succès immédiat. Au cours du mois de mai de la même année **TMC** commence l'assemblage de **TLC** au **Brésil** dans les usines **Hanomag-Henschel**. C'est la 1ère fois que des véhicules Toyota sont assemblés en dehors du Japon.

1963: Mise en place d'une unité de production de **TLC** série **4#** au **Vénézuéla**.

1964: C'est au tour du **Canada** de voir débarquer les 1er **TLC** et dès 1971 **TMC** y devient le 1er importateur d'automobiles.

Pour le marché **Européen**, premières exportations en 1964 au **Danemark** puis rapidement dans l'ordre en **Finlande**, **Hollande**, **Belgique**, **Suisse**, **Angleterre**, **Italie**, **Autriche**, **Grèce** et enfin **Allemagne**.

1970: Mise en place d'unités de fabrication de **TLC** série **4#** en **Indonésie** et au **Pakistan** (stoppée en 1986 pour ce dernier).

1974: Importation en **France** (enfin!) par l'intermédiaire de la **SIDAT** (Société d'Importation Des Automobiles Toyota).

1977: Montage d'une unité de production de **TLC** au **Kenya**.

1982: **Bengladesh**.

1984: Implantation de **TMC** dans l'état du **Michigan**.

1988: le **Kentucky** et en **Ontario**.

1994: Démission de **Eiji TOYODA** qui est remplacé par **Tatsuro TOYODA** pour la présidence du groupe.

1996: Importations au **Nigéria**, en **Russie**, au **Cambodge** et en **Chine** d'où 7 nouveaux sites de production [dont: en février **TMT (Toyota Motors Thailand)**, en mai **TTMEC (Tianjin Toyota Motors Engine Co)**, **TMV (Toyota Motor Vietnam)**,...].

2001: **Hiroshi OKUDA** succède à **Tatsuro TOYODA** pour la tête du groupement. C'est par conséquent la 1ère fois que celle n'est pas occupée par quelqu'un de la famille du fondateur! Note:

Montage d'une unité de fabrication en France à Valenciennes cette même année.

Quelques explications afin de mieux comprendre les différents modèles:

Note: Indications valables à compter de la série 4# car auparavant c'était plus ou moins flou!

1ère lettre: Indique le type de motorisation (**F:** essence, **B:** diesel et **H:** diesel 6cyl.).

2ème lettre: Indique le type de véhicule **J:** abréviation de Toyota Jeep (et pieds-de-nez par la même à Willys).

1er chiffre: Indique la série du véhicule (2#, 3#, 4#, 5#, 6#, 7#, 8#, 9# ou 10#).

2ème chiffre: Indique la longueur du châssis/carrosserie. (**0** et **2:** court, **3** et **6:** moyen, **5:** long). **0** et **3** de 1960 à 1980, **2** et **6** de 1981 à 1987 et enfin **5** de 1960 à 1987 c'est-à-dire pour ce dernier durant toute la durée de vie de la série 4#.

Parfois il y a aussi une lettre après les deux chiffres et en général c'est **V** ou **G**.

V pour spécifier le modèle Station Wagon (4 portes familial tout carrossé).

Années de fabrication (en gros) des principaux modèles:

Série 2# fabriqué de 1953 à 1959.

Série 3# fabriqué de 1956 à 1959.

Série 4# fabriqué de 1960 à 1987 (sauf le FJ45V uniquement de 1960 à 1967 puis remplacé par le FJ55V en juillet 1967).

Série 5# (ou Ironpig) Station-Wagon fabriqué de 1967 à 1981.

Série 6# (successeur de la série 5#) fabriqué de 1980 à 1989.

Série 7# (successeur de la série 4#) fabriqué de 1984 à nos jours.

Série 8# (successeur de la série 6#) fabriqué de 1990 à 1998.

Série 9# (ou Prado) fabriqué de 1996 à 2002.

Série 10# (successeur de la série 8#) fabriqué de 1998 à 2007.

Série 12# (successeur de la série 9#) fabriqué de 2002 à nos jours.

Série 20# (successeur de la série 10#) fabriqué de 2007 à nos jours.

Bandeirante (ou OJ5#) fabriqué au Brésil de 1961 à 2001 (quasi copie de la série 4#).

FJ cruiser fabriqué de 2006 à nos jours.

Mini Cruiser de chez Delta Motors Corporation fabriqué aux Philippines (sous licence Toyota avec boîte de vitesse de chez Général Motors!!!!!!!!!!!!!!) de 1980 à nos jours (sous réserve car je ne suis pas vraiment certain de mes sources!).

Mega Cruiser 3 exemplaires en 1995 puis production de 1996 à 2000 avec seulement 139 exemplaires sortis des usines.

Runner/4Runner fabriqué de 1984 à nos jours.

Le record de longévité toute catégorie confondue doit revenir au **Hilux** qui a su évoluer au fil du temps car fabriqué de 1967 jusqu'à encore de nos jours!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Note: Selon mes source d'informations, j'ai pu noter quelques différences notoires sur certains éléments. Donc soyez indulgents car ce **résumé** n'a pas la prétention d'être une mine d'infos irréfutable mais seulement de pouvoir mieux cerner **les grandes lignes sur l'histoire du Land Cruiser**.

Quelques liens intéressants pour compléments d'informations:

www.vicarlux.com/lc_story.htm

www.caradisiac.com/php/actu_enq/saga/asiati/mg_saga_toyota.php

<http://members.fortunecity.es/galilei9/crono.htm>

www.sealandsafari.com/pages/TLC_homepage.html

www.4rouesmotrices.com/?rub=22&cat=4

