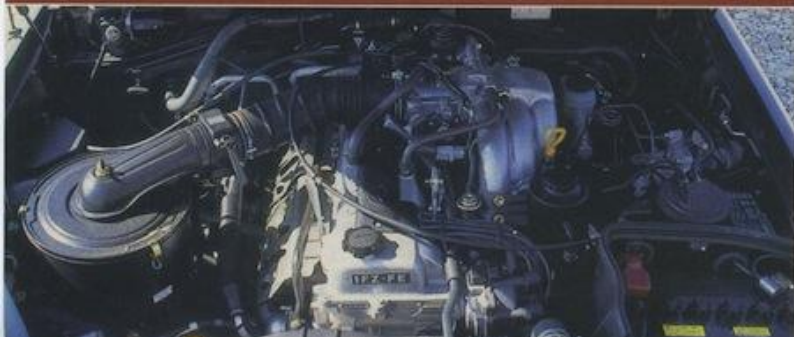


# Liebling der Diebe



Alle LandCruiser J8 haben Reihen-Sechszylinder unter der großen Motorhaube: 4.2 Turbodiesel mit zwei Batterien (oben) oder 4.5 Benziner (unten)



■ Es ist ein Kompliment der besonderen Art, das Toyota gemacht wurde: Der LandCruiser Station ist das prozentual am häufigsten gestohlene Auto in Deutschland! Als zu Beginn der 90er Jahre die Regime des Warschauer Pakts zusammenbrachen und die Grenzen Osteuropas durchlässiger wurden, stieg die Gefahr für die deutschen Besitzer eines LandCruiser Station enorm, wenn sie ihr Auto am Straßenrand parkten. Egal wo, die Diebe warteten bereits.

Schon früh kristallisierte sich in den Ländern der ehemaligen Sowjetunion der große LandCruiser Station als eines der begehrtesten Fahrzeuge heraus. Die Nachfrage neureicher GUS-Staatsbürger war gewaltig.

Der Geländewagen war aus drei Gründen so heiß begehrt: 1. Der massive LandCruiser macht viel her

und hat viel Platz. 2. Er hält als eines der wenigen Westfahrzeuge auch betont zügige Fahrweise auf grauenhaften Schlaglochstrecken aus. 3. Toyota hatte zügig eine gut funktionierende Ersatzteilversorgung im früheren Ostblock aufgebaut.

Es kam, wie es kommen musste: Zunächst wurden viele Allrad-Toyota gegen Bargeld-Kofferchen mit teilweise obskurer Herkunft eingetauscht und verschwanden in Richtung Ural. Doch der Bedarf im Osten wuchs weiter, was Diebesbanden auf den Plan rief. Zunächst wurde der LandCruiser-Bestand in den fünf neuen Bundesländern fast systematisch weggestohlen. Dann waren auch der Süden und Norden nicht mehr sicher. Die deutschen Kaskoprämien stiegen auf das extrem hohe Ferrari-Niveau.

Heute hat sich der Wirbel etwas gelegt. Doch noch immer ist der



Obwohl acht Jahre lang gebaut, ist der große LandCruiser Station J8 auf Deutschlands Straßen selten geworden. Nicht weil der Bestand schnell verschlissen war, sondern weil viele Exemplare in den Export gingen – meist unfreiwillig. Kein anderes Auto wurde in Deutschland so oft gestohlen wie der LandCruiser



LandCruiser das relativ meistgestohlene Auto Deutschlands: Werden im Durchschnitt 1,4 von 1000 Exemplaren eines Fahrzeugtyps entwendet, so ist die Quote beim großen LandCruiser mehr als 20-mal so hoch! Man muss den Dieben und ihren Auftraggebern eines zugestehen: Sie verstehen offenbar etwas von Autos. Denn der große LandCruiser ist einfach besonders robust und zuverlässig.

### Die Aggregate halten mehr als eine halbe Million Kilometer

Das kommt auch den noch verbliebenen deutschen Besitzern zugute. Schäden an Rahmen, Fahrwerk und Lenkung gibt es nach jahrelangem Einsatz kaum. Auch die Getriebe – egal ob Schaltung oder Automatik, Verteilergetriebe oder Differenziale – halten bei korrektem

Ölstand in der Regel eine halbe Million Kilometer und mehr.

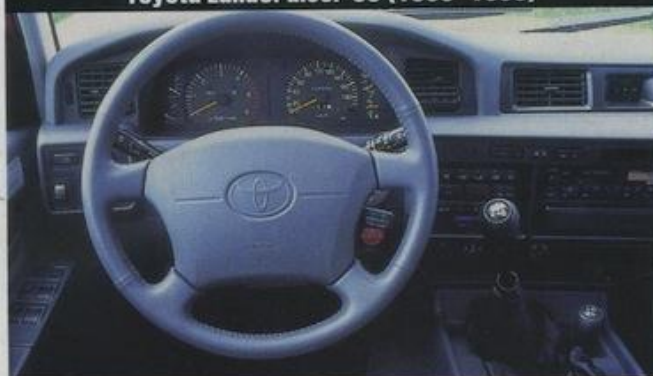
Selbst der Turbodieselmotor des HDJ 80 ist meist für 300 000 Kilometer oder mehr gut. Solche Laufleistungen ohne grundlegende Reparaturen sind bei heutigen Turbodieselmotoren längst die Ausnahme. Die Zeiten, da Dieselmotoren länger hielten als Benzin, sind endgültig vorbei. Heute ist es umgekehrt. Das belegt sogar der große Toyota: Beim 4,5-Liter-Ottomotor des FZJ 80 führen nicht einmal ausbleibende Wartungen zum Kollaps. 500 000 Kilometer gelten als Minimum. Dafür verbraucht er übermäßig viel Normalbenzin: 17 bis 18 Liter/100 km müssen es schon sein.

Da ist der 4,2-Liter-Turbodiesel schon wesentlich sparsamer. Der heute noch im Nachfolger Land-

Bitte umblättern

## DATENBLATT

### Toyota LandCruiser J8 (1990–1998)



Fahrer- und Beifahrerairbag gab es beim LC J8 erst ab 1995

#### MODELLGESCHICHTE

- 1990** Modelleinführung als Nachfolger LandCruiser J6; neu entwickelter 4,2-Liter-Turbodiesel mit Direkteinspritzung, 167 PS, Schaltgetriebe oder Automatik; Länge 4,78 m, Breite 1,90 m, Höhe 1,89 m
- 1992** serienmäßig 100%-Achsdifferentialsperre vorne und hinten
- 1993** 160 statt 167 PS, größere Bremsen, ABS, Reifen 275/70 R 16 statt 265/75 R 15, neue Verbreiterungen (Breite 1,93 statt 1,90 m)
- 1995** 170 statt 160 PS dank Viertakt-Zylinderkopf; nur noch Schaltgetriebe; neues Armaturenbrett mit 2 Airbags, neuer Kühlergrill; zusätzlich Benziner FZJ 80 mit Automatik, 4,5 Liter, 205 PS
- 1998** Nachfolger J10 kommt als LandCruiser 100 auf den Markt

#### SCHWACHSTELLEN / ZUVERLÄSSIGKEIT

Die vorderen **Bremsscheiben** halten beim großen LandCruiser je nach Fahrweise zwischen 80 000 und 120 000 km.

Vor **Rost** ist der J8 mäßig geschützt. 48% der Leser beklagen leichte Rostspuren, 22% bereits erhebliche. Der Auspuff hält dafür im Schnitt 5 Jahre.

Wer die sechs **Einspritzdüsen** des Turbodieselmotors alle 150 000 km überholen lässt, hat nur ganz selten Ärger mit der Maschine.

**Undichtigkeiten** treten kaum auf; nur 11% der Leser beklagen Ölverluste an den Aggregaten; weitere 9% Wassereintritte, meist am Modell 93–95.

Die **Zuverlässigkeit** des LandCruiser J8 ist sehr gut: Nur 2,4% der Fragebogen-Einsender blieben mit ihrem HDJ 80 unterwegs liegen; mit dem FZJ 80 Benziner niemand. Startversagen trotz geladener Batterien gab es bei 7,1%; immer war ein defekter Anlasser schuld. Beim FZJ: 0%!

#### REPARATURKOSTEN

Kotflügel vorn .....	330 Euro	Preise inklusive Mehrwertsteuer am Beispiel eines Toyota LandCruiser HDJ 80, Baujahr 1996. Horrend teuer ist der Dieselmotor, den es nicht als Austauschteil gibt. Günstig sind nur Bremsen- und Wasserpumpe. Gut, dass man selten Ersatzteile braucht.
Scheinwerfer komplett .....	187 Euro	
Bremsscheiben vorn (ein Satz) .....	149 Euro	
Bremsklötze vorn (ein Satz) .....	37 Euro	
Getriebe (AT) .....	2274 Euro	
Motor ohne Anbauteile neu .....	10 281 Euro	
Lichtmaschine (AT) .....	234 Euro	
Anlasser (AT) .....	342 Euro	
Wasserpumpe neu .....	134 Euro	
Auspuff ohne Kat .....	635 Euro	

#### TECHNIK

**Allradantrieb:** permanenter Allradantrieb mit manuell sperrbarem Zentraldifferential (v:h 50:50); Geländeuntersetzung; ab 1992: 100%-Achssperren

**Aufbau:** Leiterrahmen, aufgeschraubte Karosserie aus Stahlblech

**Verbrauch:** HDJ 80 bis 1993: 14 Liter; HDJ 80 1993–95: 13,5 Liter; HDJ 81 1995–98: 13,1 Liter/100 km; FZJ 80: 17,5 Liter Normalbenzin/100 km

**Höchstgeschw.:** HDJ 80 mit 160 PS: 166 km/h; alle anderen: 175 km/h

#### URTEIL

Der große Toyota LandCruiser J8 ist einer der solidesten und zuverlässigsten Gebrauchtwagen überhaupt. Ein Geheimtipp für Vielfahrer und Langzeitautofans. Einzige Nachteile: hohe Versicherungskosten, hohe Diebstahlquote und inzwischen geringer Bestand in Deutschland. Doch die Suche lohnt sich, denn nur wenige Autos halten so lange.

Martin Braun



Riesiger Gepäckraum mit geteilter Rücksitzbank. Der Knierraum im Fond geriet dafür im Verhältnis zur stattlichen Fahrzeuggröße etwas knapp

Cruiser 100 verwendete Direkteinspritzer klingt stets etwas nach Lkw, ist aber ausreichend gedämmt. Mit 13 bis 14 Liter/100 km gibt er sich zufrieden. Sparfüchse kommen notfalls mit 10 Liter aus. Wichtig: Für eine lange Motorlebensdauer sollten beim Turbodiesel die sechs Einspritzdüsen alle 150 000 Kilometer überholt werden.

**Wer seinen J8 liebt, sollte Vorsorge gegen Rost treffen**

Wer seinen LandCruiser J8 lange behalten will, sollte ihm eine nachträgliche Blechversiegelung gönnen. Hier war Toyota zu sparsam für deutsche Winterverhältnisse mit extrem aggressivem Streusalz auf unseren Straßen. Bereits 22 Prozent der Fragebogeneinsender mussten erheblichen Rost feststellen. Die neuralgischen Stellen sind die Unterkanten von Türen und Hauben, die Radläufe und Kotflügel, die Bodenbleche und Schweller.

Typische Reparaturen am J8 beschränken sich auf den Austausch der Auspuffanlage alle fünf Jahre, der Bremscheiben alle 100 000 Kilometer und - beim Diesel - auf den Anlasser, der im Schnitt „nur“ 200 000 km hält. Der Kühler wird oft nach acht Jahren undicht, die Wasserpumpe nach durchschnittlich 250 000 Kilometer. Ölundichtigkeiten sind selten und beschränken sich meist auf den Dieselmotor.

Die LandCruiser-J8-Besitzer sind meist gestandene Geländewagenfahrer. 78 Prozent der Aktionsteilnehmer besaßen bereits vor ihrem J8 einen Allradler, meist einen LandCruiser aus den 80er Jahren. 70 Prozent der Fragebogeneinsender besitzen noch mindestens ein weiteres Auto. Auffällig gehäuft werden dabei kleinere Toyota-Pkw wie Corolla und Avenis/Carina sowie größere Mercedes-Modelle der E- und S-Klasse genannt.

Kritik an den Toyota-Werkstätten üben nur wenige LandCruiser-Fah-

rer: 92 Prozent sind mit deren Arbeitsleistung zufrieden - ein absoluter Spitzenwert. Der Preis für eine große Inspektion liegt bei durchschnittlich 480 Euro.

Sparsam gehen die J8-Besitzer mit Kritik am Fahrzeug selbst um. Hauptpunkt ist die hohe Einstufung bei den Versicherungen, die 59 Prozent der Einsender missbilligen. Die straffe Stoßdämpfung monieren 19 Prozent, zu hohe Kfz-Steuern 13 Prozent. Dabei ist manchem Steuerzahler entgangen, dass der J8 ohne jeden Umbau auf Antrag beim Finanzamt nach Gewicht be-

steuert werden kann. Das führt zu einem motorunabhängigen Jahressteuersatz von 172 oder 185 Euro, je nach Ausführung. Da kann man viel Geld sparen, denn nach Pkw-Hubraumtarif würde ein LandCruiser HDJ 80 bis zu 1578 Euro jährlich Kfz-Steuer kosten.

Die ungewöhnlich große Zufriedenheit mit dem LandCruiser J8 lässt ihre Besitzer zu treuen Toyota-Käufern werden. Immerhin 72 Prozent der Einsender des Fragebogens würden beim nächsten Kauf wieder einen J8 nehmen. Zusätzlich darf Toyota auf weitere 26

Prozent bauen, die sich fest vorgenommen haben, seinen direkten Nachfolger zu nehmen, den seit 1998 gebauten LandCruiser 100.

Macht zusammen rekordverdächtige 98 Prozent, nur gerade mal zwei Prozent bleiben übrig, die der japanischen Marke den Rücken kehren wollen. Unter ihnen lässt sich aber keine einheitliche Strömung hin zu einem bestimmten Fahrzeugtyp feststellen. Mal wird der Mercedes G 400 CDI genannt, mal der neue Range Rover. Ein paar LandCruiser-Besitzer sind allerdings noch völlig unentschieden.



Oben die Normal-Ausstattung mit Stoffsitzen, unten die Spezial-Ausführung mit Leder



Der J8 hat eine horizontal geteilte Heckklappe. Links: Alufelgen (Special), rechts Stahl

**Gebrauchtwagenpreise Toyota LandCruiser J8**

Versicherungs-Klassen

Typ	Türen	kW/PS	Neupreis	HPF	VK	TK	1994	1995	1996	1997	1998
FZJ 80	4	151/205	40837	24	32	38		13 450	15 500	17 950	20 400
FZJ 80 Spec.	4	151/205	46 712	24	32	38		15 450	17 750	20 500	23 300
HDJ 80	4	125/170	41 358	24	32	38	12 500	15 400	17 600	20 300	23 100
HDJ 80 Spec.	4	125/170	47 673	24	32	38	14 000	17 800	20 300	23 400	26 600
km-Stand							158 000	141 000	124 000	106 000	87 000

Quelle: DAT. Händlerverkaufspreise (in Euro inkl. MwSt.) ausgewählter, unfallfreier Modelle mit mindestens einem Jahr TÜV

Fotos: Erwin Friesemann, Tom Müller