

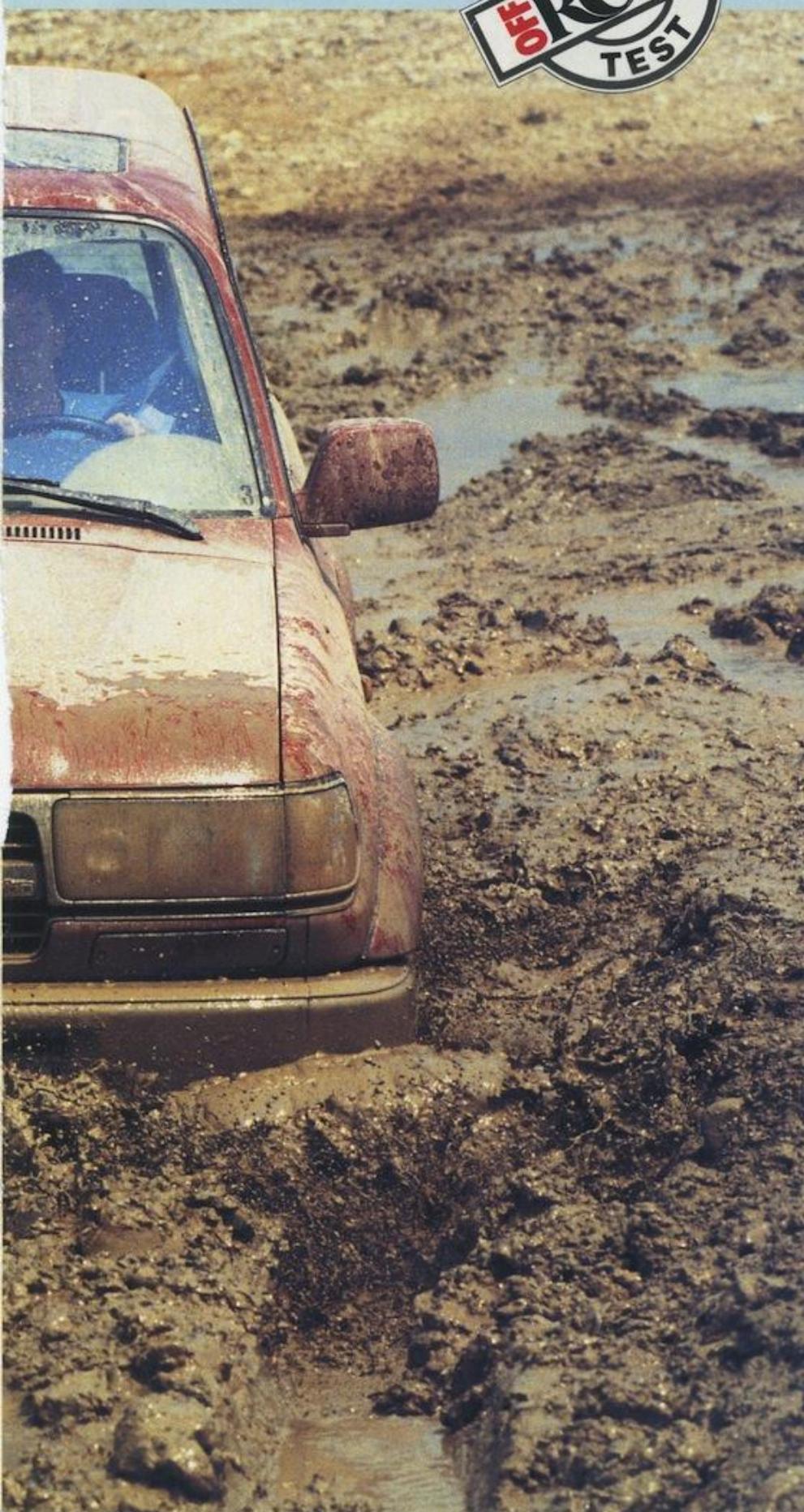
Toyota LandCruiser

**Einer
kam
durch**



Bärenstarker Dieselmotor, kurze Reduktion, große 16-Zöller, glänzende Verschränkung, Permanent-Allrad – und dazu noch zwei Vollsperrn in Vorder- und Hinterachse: Wer das hört und sich ein bißchen auskennt, dem ist von vorneherein klar, daß man mit einem solchen Auto noch weiterkommt, wenn andere schon das Handtuch werfen müssen. Wie weit, hat OFF ROAD getestet

Station HDJ 80



W Von Thomas Rönnerberg

enn „Weltenbummler“ Hardy Krüger heute in seiner gleichnamigen Fernseh-Sendereihe durch exotische Länder reist, mag man sich darüber streiten, ob dies dem Niveau des langjährigen deutschen Vorzeige-Macho angemessen ist. Als er hingegen 1958 unter der Regie von Roy Blaker im obengenannten Kriegsdrama gespielt hatte, waren die Kritiken noch einhellig positiv gewesen. In diesem Streifen hatte er mit großer Eindringlichkeit einen gefangenen Nazi in England gemimt, der alles daransetzt zu entkommen – mit Erfolg, siehe Titel. Der Toyota LandCruiser HDJ 80 ist weder blond noch blauäugig; und doch hat er zumindest eine Gemeinsamkeit mit der erwähnten Filmfigur: Je härter die Probleme, die er zu bewältigen hat, desto besser bewährt er sich – mit dem Ziel, der eine zu sein, der durchkommt.

Dieses Kämpfernautorell hat dazu geführt, daß der große Station trotz moderner Technik und modisch gerundeter Karosserie sogar von Puristen für voll genommen und als echter Geländewagen akzeptiert wird – obwohl der aktuelle HDJ 80 im Interesse besserer Straßenfahreigenschaften in einigen Geländepunkten deutlich schlechter ist als noch das Vorjahresmodell: Beispielsweise mag das neue 16-Zoll-Fahrwerk mit Niederquerschnittsreifen und härteren Vorderachsfedern (weniger Windungen, höhere Federrate) zwar ein exakteres Asphaltgefühl herbeiführen; es verschlechtert aber nicht nur den Federungskomfort spürbar, sondern auch die Verschränkung – jenes Maß, bei dem der „alte“ HDJ 80 mit 320 Millimetern alles bislang Dagewesene geschlagen hatte.

Jetzt kann der diagonal durchfahrene Graben „nur“ noch 285 mm tief sein, ehe der große Toyota ein Beinchen hebt – zwei Finger weniger als beim Vormodell, und sogar drei Finger weniger, als der lange Luftfeder-Range Rover mit allen Tricks schafft (340 mm). Dennoch empfindet man auch den verstrafften J8 noch als sehr gut verschränkendes Auto. Und außerdem hat er ja zwei Achsdifferentialsperren, die über einen Drehschalter aktiviert werden können: entweder nur die hintere, oder aber hintere und vordere zusammen.

Allerdings – und dies ist die zweite Verschlechterung des HDJ 80 ab Modelljahr '93 gegenüber dem gleichfalls schon sperrenbewehrten Vorjahresmodell – sind die Sperren nur zu benutzen, wenn zuvor die Untersetzung eingelegt wurde. Die Achssperren funktionieren nämlich nur bei gesperrtem Zentraldifferential; und dieses läßt sich ab Modelljahr '93 nicht mehr per Druckknopf blockieren, sondern nur noch durch Einlegen der Reduktion.

Dann allerdings – die dritte und gravierendste Verschlechterung – ist unausweichlich Schluß mit dem Drehzahlausgleich zwischen Vorder- und Hinterachse, weil die Zentralsperre neuerdings nicht mehr elektrisch, sondern über eine mechanische Verbindung innerhalb des Verteilergetriebes

aktiviert wird. Einfach wie beim Vorgänger einen Stecker abziehen und so die Zwangssperre eliminieren? Vorbei. Knifflige und enge Passagen gefühlvoll in der Reduktion, aber ohne starren Durchtrieb bewältigen, so wie man das auch bei Rover und Mercedes kann? Ade. Alle Sperren nach Gebrauch durch einen einzigen Knopfdruck wieder herausnehmen und bei erneutem Bedarf jederzeit wieder aktivieren? Das war einmal. Jetzt heißt es: vor dem Hindernis anhalten, Untersetzung rein – sie ist nicht voll-, sondern leider nur teilsynchronisiert, kann also nur während der Fahrt herausgenommen, aber nicht eingelegt werden –, und erst jetzt die Sperre(n) aktivieren. Sonst blinken zwar die entsprechenden Kontrolleuchten eifrig, aber auf das Einrasten der Sperren wartet man vergebens.

So gewöhnt man sich nach einiger Zeit an, die Untersetzung – und damit leider auch die Zentralsperre – wider besseres Wissen generell eingelegt zu lassen, wenn man sich in schwierigerem Terrain bewegt. Das verschlechtert die Manövrierbarkeit erheblich, ist aber noch aus einem anderen Grund ratsam: Nur durch Einlegen der Reduktion läßt sich nämlich das ABS außer Betrieb setzen, das etwa auf rutschigem Erdboden oder lockerem Kies eine optimale Abbremsung verhindert, weil sich die Räder nicht in den Untergrund eingraben und einen „Bremskeil“ aufbauen können. Aber man soll ja nicht unbescheiden sein –



Der 4,2-Liter-Turbodiesel stellt reichlich Kraft bereit – 360 Nm maximal, 245 Nm schon bei 1000 U/min

bei allen anderen Japanern muß zum Abschalten des Blockierverhinderers die Motorhaube geöffnet und die entsprechende Sicherung ausgebaut werden.

Geändert wurden gegenüber den ersten J8 auch Felgen und Reifen, weil größere Bremscheiben 16 Zoll Felgendurchmesser erforderlich machten. Im Geländeeinsatz gibt es bei den Reifen keine nennenswerten Unterschiede: Die früher verwendeten

Dunlop RV Major waren mäßig stabil auf spitzem Gestein und taugten auf losem Boden wenig, die jetzt ab Werk aufgezogenen Dunlop Grand Trek TG 28 sind hier allenfalls nochmals eine Idee schlechter. Dafür hat die Schottertauglichkeit des HDJ 80 gelitten, und zwar durch die hübschen neuen Felgen: Diese schaufeln nicht nur reichlich Kühlluft, sondern auch Kies an die Bremscheiben.



Auch wenn man die schöne kurze 2,488er Geländereduktion nicht zur Hilfe nimmt, bereitet die Bewältigung größerer Steilpassagen keinerlei Probleme

Von dieser ausstattungsbedingten Einschränkung abgesehen, ist der große Toyota ein Auto, das gegen die Folgen rauen Einsatzes sehr gut gewappnet ist. Vor allem profitiert er hier von seinem robusten, gut gedämpften Fahrwerk und dem wirklich überzeugenden Qualitätsniveau: Auch auf materialmordender Pistenfahrt klappert nichts, schnarrt nichts; man glaubt diesem Auto, daß selbst nach mehreren Wüstdurchquerungen noch alles funktioniert wie am ersten Tag. Die Motorabdeckbleche nach unten sind recht stabil ausgeführt, ungeschützte Weichteile sucht man am Toyota-Bauch vergebens. Auch Wasser kann dem LandCruiser wenig anhaben: Die Achsentlüftungen sind sorgfältig abgedichtet und nach oben geführt, die nässe-sensiblen Nebenaggregate des Motors hoch angebracht (Lichtmaschine 68 cm), und der Luftfilter saugt auch ohne Außenschnorchel schon 88 cm über dem Boden an.

So hat man wenig Hemmungen, den HDJ 80 mal etwas härter ranzunehmen.

Und hier zeigt sich, daß er sich – solange rundum genug Platz ist – von keinem der üblichen Hinderisse aufhalten läßt. Üble Steigungen: Kein Thema. Fieser Schlamm? Er wühlt sich durch. Derbe Bodenwellen? Er bügelt sie zwar nicht glatt, aber steckt sie locker und ohne durchzuschlagen weg. Beruhigend wirkt vor allem, daß der Motor stets kräftig durchzieht und den zweikommadrei Tonnen schweren Wagen ab 1700 U/min – ab dieser Drehzahl baut der Turbolader ordentlich Druck auf – unerbittlich durchs gröbste schiebt. Bergab erfreut die auch im Straßengang gute Motorbremswirkung; so könnte man die meisten Geländesituationen verspannungsfrei ohne Reduktion bewältigen, wenn da nicht die Sache mit dem ABS wäre.

Trotz des langen Radstandes erreicht der Rampenwinkel mit 25 Grad immerhin noch befriedigendes Maß. Reicht das nicht, lassen sich spitze Kuppen wegen der immer noch guten Verschränkung und der Achssperren schräg überfahren. Eng kann es in

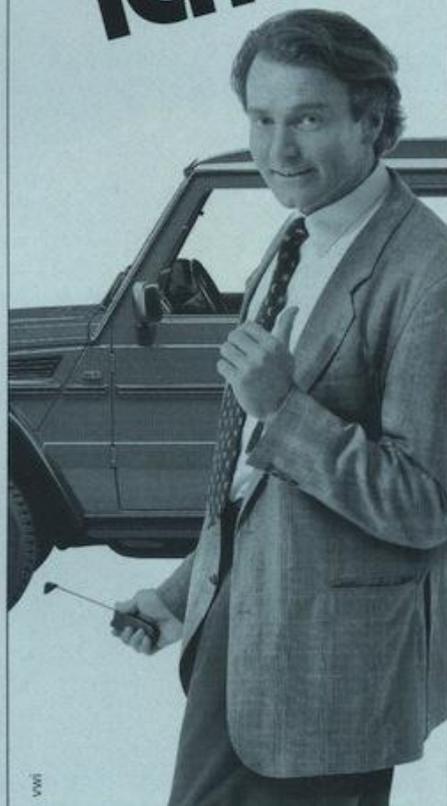


Seit 1992 serienmäßig im HDJ 80: per Drehschalter aktivierter Differentialsperren in beiden Achsen



Dickleibig und unübersichtlich: Für enge Geländepassagen ist der große LandCruiser weniger geeignet

EIS-KRATZEN ICH?!



vwv

„Nie! Ich hab' doch eine Webasto Standheizung. Mein Auto hat immer eis- und beschlagfreie Scheiben und ist schon beim Einsteigen gemütlich warm. Außerdem belastet ein vorgewärmter Motor die Umwelt weniger. Einsteigen und losfahren, so viel Komfort muß schon sein!“

Machen Sie's doch auch so! Mit Vorwahluhr oder einer handlichen Funkfernbedienung.

Webasto Standheizungen gibt's ab Werk bei Audi, BMW, Mercedes-Benz und als Originalzubehör bei den Händlern von Alfa Romeo, Citroën, Fiat, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Opel, Toyota und VW, sowie bei Bosch-Diensten und Kfz-Fachbetrieben.

DIE ZENTRALHEIZUNG FÜRS AUTO

Webasto Thermo Top

Webasto Thermosysteme GmbH
Postfach 80 · D-82132 Stockdorf
Tel. (089) 857 94-511 · Fax (089) 857 94-633



Spürbar schlechter als beim '92er HDJ 80, aber mit 285 mm immer noch sehr gut: die Achsverschränkung



Das ABS ist nur abschaltbar, indem man die Untersetzung einlegt und so das Zentraldifferential sperrt



Wenn man dies nicht macht, verschenkt man etwa auf losem Boden spürbar Bremsweg, ohne dadurch nennenswert an Richtungsstabilität zu gewinnen

sehr unebenem Gelände jedoch hinten werden: Der lange Überhang begrenzt den hinteren Böschungswinkel auf 25 Grad, bei voller Beladung noch weniger. Durchfährt man eine entsprechende Passage im rechten Winkel, steht meist zuerst das sichtgünstig unter dem Laderaumboden angeordnete Ersatzrad an, das dies meist ohne bleibende Schäden verzeiht; bei schräger Durchquerung einer Senke scheuert man sich jedoch die Kunststoff-Stoßstangen-ecken wund oder malträtiert das Auspuffendrohr. Am kurzen Frontüberhang gibt es dagegen keine Probleme.

Schwierigkeiten tauchen stets auf, wenn es gilt, den nun um drei cm auf 1,93 m verbreiterten Riesen durch enges Terrain zu dirigieren. Störend ist hier außer den absoluten Abmessungen vor allem die mäßige Übersichtlichkeit: Die wuchernden Kotflügel sind vom Fahrersitz aus nicht einschubar; und auch die mächtige Fronthaube ist bisweilen im Wege. Sie verwehrt etwa an Kuppen die Übersicht über den Bereich direkt vor dem Wagen – hier würden sich insbesondere kurzleibige Fahrer(innen) eine Sitzhöhenverstellung wünschen, mit der man für einen günstigeren Blickwinkel sorgen könnte.

Ansonsten gibt es an Interieur und Bedienung wenig auszusetzen. Mitfahrer finden reichlich Haltegriffe und Ablagen vor, der Fahrer ist auf seinem mit verstellbaren Lehnenwangen und Lendenwirbelstütze ausgerüsteten Sitz zwar nicht anatomisch optimal, aber bequem und ermüdungsarm untergebracht; auch bei Dunkelheit findet er alle Schalter und Hebel zielsicher genau dort vor, wo er sie sucht.

Besonderes Lob verdienen auch im Geländebetrieb die servounterstützte Kuppelung, die wirksame Handbremse und die



Guter vorderer Böschungswinkel (37°), aber die Alufelgen schaufeln Schmutz und Kies in die Bremsen



Mit seinem pistentauglichen Fahrwerk ist der geräumige, solide HDJ 80 ein vorzügliches Fernreiseauto



Eine Waschanlage für die Halogendoppelscheinwerfer ist leider nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich

Classic Action

CUSTOM ACCESSORIES

Ein Geländewagen schafft die Voraussetzung für individuelle Gestaltungsvarianten. Eigene Ausdrucksweise. Kompromißlos...

GLASTEP - Suzuki Vitara



Formschöne Einstiegsleisten im neuesten US-Design. Individuelle Gestaltung für jedes Fahrzeug. Lackierbar. Anti-Rutsch-Pads aus Vollgummi.

TIRESAFE COLLECTION



Hochglänzender Edelstahl-Ring. ABS Centre-Dish. Kantenschutz. Ein Ring für jede Reifenbreite. Jetzt neu! Schloß aus 100%igem Edelstahl, abschließbar.

HERSTELLUNG - VERTRIEB

EUROPA	U.S.A.
Owens Classic GmbH	Owens Classic Intl. Inc.
Die Lächner 15	1000, Progress Street,
D-6842 Bürstadt	Sturgis, MI 49091
Germany	
Tel.: (49) 6206-707505	Tel.: (1) 616-651-2300
Fax.: (49) 6206-707506	Fax.: (1) 616-651-9326

Toyota LandCruiser Station HDJ 80

Karosserie: Leiterrahmen mit aufgeschraubter Kombikarosserie, 4 Türen, 5 Sitzplätze, horizontal geteilte Heckklappe; Länge 4780 mm, Breite 1930 mm, Höhe 1890 mm, Radstand 2850 mm, Überhang v/h 845/1085 mm; Bodenfreiheit 220 mm; Böschungswinkel v/h 37°/25°; Rampenwinkel 25°, Kippwinkel statisch 42°; Wendekreis \varnothing 12,8 m; Testwagengewicht (vollgetankt) 2300 kg

Motor: Flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Diesel-Reihenmotor (Direkteinspritzung), vorne längs eingebaut, 7fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Abgasturbolader, Verteilereinspritzpumpe; Hubraum 4164 cm³; Leistung 118 kW/160 PS bei 3600 U/min, maximales Drehmoment 360 Nm bei 1600 U/min (245 Nm bei 1000 U/min)

Kraftübertragung: Allradantrieb permanent (v : h 50 : 50), Zentraldifferential mit Viskobremse und zusätzlicher Sperre (100 %) bei Geländereduktion, Vorder- und Hinterachsdifferential manuell sperrbar (100 %) bei Geländereduktion, 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion (teilsynchronisiert, Straße 1,00/Gelände 2,488), hydraulisch betätigte Kupplung (saugluftunterstützt)

Fahrwerk: Vorne Starrachse an zwei Längslenkern, Panhardstab, Stabilisator, Schraubenfedern; hinten Starrachse an vier Längslenkern, Panhardstab, Stabilisator, Schraubenfedern; Federweg v/h 570/650 mm, maximale Verschränkung 285 mm; Scheibenbremsen (innenbelüftet) vorne und hinten; Reifen 275/70 R 16, Felgen 8 x 16 Leichtmetall

Fahrleistungen: Steigfähigkeit in I/G 45°, Wattiefe 600 mm, maximale Zugkraft in I/G (37,84) pro Rad 3406 Nm bei ca. 7 km/h; Verbrauch 8–16 l/h (Tankinhalt 95 l)

Preis: 75910 DM (einschließlich Servolenkung, Differentialsperren)

geschwindigkeitsabhängig geregelte Lenkung: Letztere ist bei Langsamfahrt angenehm leichtgängig, bei schnellerer Gangart dennoch exakt genug und läßt mit ihrer vorzüglichen Dämpfung auch bei flotter Pistenfahrt keine harten Schläge ins Lenkrad durchkommen.

So präsentiert sich Toyotas Größter als empfehlenswertes Auto für alle, die Wert auf Prestige, gutes Straßenfahrverhalten und einen gewissen Fahrkomfort legen, aber dennoch ein besonders dauerhaftes und belastbares Auto für harten Einsatz in unwirtlichen Regionen suchen. Daß man mit einem solchen Koloß nicht so behende über die Keshügel turnt und zwischen den Bäumen durchflutscht wie mit einem kleinen Kompaktallradler, ist zu verzeihen – schließlich kauft niemand einen 4,78 m langen Station, um damit Trials zu fahren. Und letztlich sind auch die Verschlechterungen gegenüber dem LandCruiser HDJ 80 Modelljahr '92 – so unnötig sie im einzelnen auch sein mögen – kein Grund, den großen LandCruiser nicht zu kaufen. Denn was nach wie vor bleibt, ist das Gefühl, in einem schier unzerstörbaren Fahrzeug unterwegs zu sein, das auch unter derben Bedingungen noch vorankommt.



Stabil, aber recht tief montiert und daher nicht optimal zugänglich: der vordere Abschlepphaken des J8



Ähnliches gilt auch hinten; der lange Hecküberhang setzt relativ früh (25°) auf – zuerst am Ersatzrad



Die Unterseite des LandCruiser Station ist bestens gegen die Folgen derber Geländeeinsätze geschützt