Toyota LandCruiser Station HDJ 80 Special

Der Luxus-Bulle

Nicht nur wegen seiner stattlichen Erscheinung, auch wegen seines 4,2-Liter-Dieselmotors übt der LandCruiser HDJ 80 seit dem Verkaufsstart 1990 eine besondere Anziehungskraft auf diejenigen aus, die in ihrem Geländewagen eine Mixtur aus Kraft, Solidität und Vernunft vereint sehen wollen. Seine Attraktivität will Toyota durch jüngst vorgenommene Änderungen an Motor, Allradantrieb und Bremsen steigern, den Luxus durch die neue Ausstattungsversion Special, die auch der OFF ROAD-Testwagen aufwies

Von Martin Braun

Man kann jetzt 83250 Mark für einen HDJ 80 Special ausgeben, muß es aber nicht, denn die bisherige Ausstattungsversion bleibt zum Preis von 74600 Mark im Programm. Der teurere Special bietet zusätzlich Lederausstattung, elektrisch verstellbare Frontsitze mit Beheizung, Klimaanlage und Kassettenradio samt Motorantenne. Alles andere, auch das seit neuestem eingebaute ABS, bekommt man schon im Grundmodell.

Ob Special oder Nicht-Special, die Höchstleistung wurde leicht reduziert: 160 PS statt der bisherigen 167 PS weist das Datenblatt aus, resultierend aus einer Modifizierung der Dieseleinspritzung. Im unteren und mittleren Drehzahlbereich senkten die Toyota-Techniker den Einspritzdruck von 150 auf 130 bar an den Zweistufen-Einspritzdüsen ab, um einmal eine weichere Verbrennung zu erzielen und außerdem in diesem Drehzahlbereich den Kraftstoffverbrauch sowie – daraus resultierend – die Abgasemission zu reduzieren. Der Turbomotor selbst bleibt unverändert.

Und wie wirkt sich die Überarbeitung aus? Beim Kaltstart merkt man zunächst nichts. Nach wie vor springt der Direkteinspritzer ohne Vorglühen bei der ersten Berührung durch den sechs PS starken 24-Volt-Anlasser an und gefällt mit seinem dezenten Verbrennungsgeräusch auch den Nachbarn. Beeindruckend, mit welcher Lässigkeit der Sechszylinder den 2,4-Tonner voranschiebt. Rangieren und Anfahren

Toyota LandCruiser Station HDJ 80 Special

Motor	Flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Diesel-Reihenmotor (Direkteinspritzung), vorne längs eingebaut, 7fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Verteilereinspritzpumpe, Abgasturbolader; Ölwechselmenge 9,3 l
Hubraum	4164 cm³
Bohrung × Hub	94 × 100 mm
Verdichtung	18,6 : 1
Leistung	118 kW (160 PS) bei 3600 U/min
Max. Drehmom.	360 Nm bei 1800 U/min
Leistungsgew.	19,7–25,1 kg/kW (14,6–18,5 kg/PS)
Literleistung	28,3 kW/l (38,4 PS/l)
Kraftübertragung	Allradantrieb permanent (v:h 50:50), Zentraldifferential mit Viskobremse und zusätzlicher Sperre (100%) bei Geländereduktion, Vorder- und Hinterachsdifferential manuell sperrbar (100%), 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion (teilsynchronisiert)
Übersetzungen	**I:** 4,081; **II:** 2,294; **III:** 1,490; **IV:** 1,000; **V:** 0,881; **R:** 4,313; **Straße:** 1,000; **Gelände:** 2,488; Achsantrieb 3,727
Gesamtuntersetzung in **I/G:** 37,84; maximales Drehmoment an jedem Rad dabei 3406 Nm bei etwa 7 km/h (Reifen 275/70 R 16)	
Fahrwerk	**vorne** Starrachse an 2 Längslenkern, Panhardstab, Stabilisator, Schraubenfedern; **hinten** Starrachse an 4 Längslenkern, Panhardstab, Stabilisator, Schraubenfedern
Bremsanlage	Zweikreis, saugluftunterstützt; **vorne** Scheiben (innenbelüftet); **hinten** Scheiben (innenbelüftet); ABS; Handfeststellbremse über separate Trommeln auf die Hinterräder wirkend
Lenkung	Kugelumlauf, servounterstützt; 3¼ Umdrehungen; Lenkrad-∅ 390 mm
Felgen	8 × 16 Leichtmetall
Reifen	275/70 R 16

Elektrische Anlage	Batterie 2 × 12 V/64 Ah Lichtmaschine 12 V/960 W (80 A)	
Meßwerte	bei km-Stand 3533	
Höchstgeschwindigkeit	166,4 km/h bei 3800 U/min im V. Gang	
Beschleunigung	0– 80 km/h	10,6 s
	0–100 km/h	14,8 s
	0–120 km/h	22,3 s
	0–140 km/h	31,6 s
	1 km stehender Start	35,1 s
Elastizität	60–100 km/h im IV. Gang	11,8 s
	80–120 km/h im V. Gang	16,2 s
Abweichungen	Anzeige km/h	real km/h
	80	74,3
	100	94,5
	120	113,2
	140	132,7
	Anzeige km	real km
Strecke	100	100,5
Innengeräusch im V. Gang	bei km/h	dB (A)
	60	63
	80	65
	100	70
	120	71
	V_{max} 166,4	76
	Leerlauf	53
Verbrauch im Test	**Diesel**	**l/100 km**
	Minimal	8,1
	Maximal	19,7
	Testdurchschnitt	13,9
nach ECE-Norm	Stadtzyklus	11,4
	konstant 90 km/h	9,1
	konstant 120 km/h	14,3
Tankinhalt	95 l	
Reichweite	max. 1173/min. 482 km	

Karosserie	Leiterrahmen, aufgeschraubte Kombikarosserie; 4 Türen; horizontal geteilte Heckklappe; 5 Sitzplätze

Gewichte	(Angaben in kg)
Zulässiges Gesamtgewicht	2960
Leergewicht, Werksangabe	2285
Testwagen, vollgetankt	2330
Zuladung, Testwagen	630
Anhängelast, gebremst	2960
ungebremst	750
Dachlast	200

Abmessungen		(Angaben in mm)
L × B × H		4780 × 1930 × 1890
Radstand		2850
Spur v/h		1595/1600
Wendekreis		12,80 m
Bodenfreiheit min.		220
Böschungswinkel v/h		37°/25°
Rampenwinkel		25°
Innenhöhe über Sitzen v/h		935–960/935
Sitzfläche Länge v/h		490/460
Sitzhöhe über Fußraum v/h		255–270/240
Knieraum h		190–400
Laderaum	Länge	1160–1590
	Breite	1125–1530
	Höhe	1090
Hecköffnung	Breite	1110–1350
	Höhe	970
Ladehöhe		825

mit Leerlaufdrehzahl erledigt der Motor mit stoischem Gemurmel ohne jede Neigung zum Absterben. Beim Beschleunigen setzt ab 1500 Touren der Turbolader ein, um ab 1800 Umdrehungen seine volle Wirkung zu entfalten. Sanft drückt es dann die Passagiere in die Sitze, bis bei etwa 3800 Touren der nachlassende Schub anzeigt, daß der 1 HD-T (interne Motorbezeichnung) allerspätestens jetzt nach einem Gangwechsel verlangt. Das riesige Toyota-Getriebe erfordert dabei eine deutliche Schaltpause, schnelles Durchreißen ist mit so einer Box nicht möglich. Und wer über-

haupt nicht schalten will, kann für 4330 Mark die Vierstufen-Automatik mit Wanderüberbrückung ordern.

Aber auch mit dem Fünfgang-Getriebe braucht man sich wirklich nicht über zuviel Schaltarbeit zu beklagen, denn schon auf der Landstraße ist Schalten meist überflüssig. Ob man den OHC-Motor mit 3500 Umdrehungen jubeln läßt oder auf den Durchzug bei 1800 Touren vertraut, der Vortrieb bleibt praktisch immer gleich. Ab Tempo 70 erledigt der HDJ 80 alles im fünften Gang. Auf der Autobahn gibt es erst recht keinen Grund, sich mit dem Schalthebel und der leichtgängigen Kupplung zu beschäftigen. Bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von 166 km/h reicht auch hier der Fünfte.

Den Unterschied zum Motor des vergangenen Modelljahres bemerken zunächst einmal die Hinterherfahrenden, denn der 160-PS-HDJ 80 stößt kaum mehr sichtbaren Ruß aus. Feine Ohren mögen außerdem ein leicht reduziertes Nageln im Innenraum ausmachen, aber da gab es sowieso noch nie Anlaß zu Tadel. Der immer etwas nach großem Lastwagenmotor klingende Sechszylinder dominiert bei jedem Tempo das Geräuschspektrum, wirkt aber nie störend.

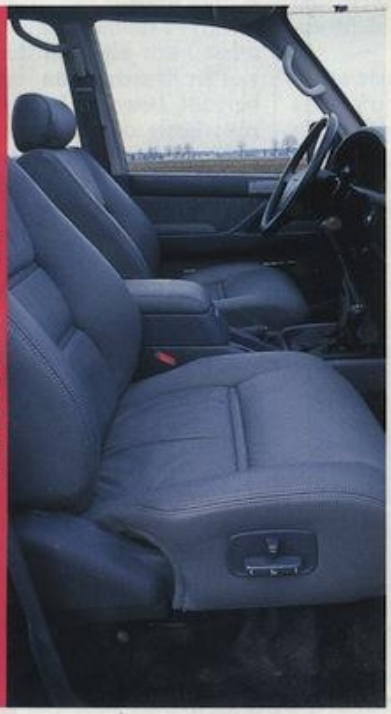
Verringert hat sich der Dieselverbrauch. Der aktuelle HDJ 80 konsumierte im Test-

durchschnitt 13,9 Liter pro 100 km, somit einen Liter weniger als das 167-PS-Modell, wobei sich die Einsparungen am deutlichsten im Teillastbereich ausmachen lassen. Es ist schon erstaunlich, daß sich dieser Brocken samt seinem 4,2-Liter-Motor auf Landstraßen mit weniger als 10 Liter bewegen läßt. Als sparsam entpuppt sich der HDJ 80 auch – kaum zu glauben – im Stadtverkehr, wo selten mehr als 11 bis 12 Liter in die Brennräume in den Kolbenböden tröpfeln. Nach mehr als 15 Litern verlangt der Turbodiesel praktisch nur ab Tempo 140 auf der Autobahn. Hier sind auch Werte bis zu 20 Liter möglich, wenn man die Höchstgeschwindigkeit ständig auskostet.

Souveränität beim Schnellfahren geht nicht nur von der zielgenauen Servolenkung aus, die bei hohem Tempo absichtlich kaum mehr Servowirkung verspüren läßt, sondern auch von der neuen Bremsanlage. Die vier innenbelüfteten Scheiben mit um 2,5 Zentimeter vergrößertem Durchmesser verzögern das Schwergewicht respektabel und dank des neuen serienmäßigen ABS in jeder Situation kontrollierbar. Die neuen Bremsen schätzt man bei längeren Paßabfahrten, wo die Bremsleistung nun länger auf gleich hohem Niveau bleibt.

Durch die größeren Scheiben wurden am HDJ 80 Felgen mit 16 statt 15 Zoll Durchmesser nötig, die gleichzeitig das einzige äußere Erkennungsmerkmal der überarbeiteten HDJ 80-Generation sind. Auf diesen Leichtmetallfelgen montiert Toyota einen neuen Reifen von Dunlop, den Grandtrek TG 28, im wahrhaft üppigen Format 275/70 R 16. Er gefällt durch Geräuscharmut und weiche Reaktion im Grenzbereich, enttäuscht aber bei Seitenführung und vor allem bei der Wintertauglichkeit; tragisch deshalb, weil nur er im Moment für den HDJ 80 werksseitig freigegeben ist.

Beim Einladen in den sehr großen Gepäckraum stört der waagrecht liegende Teil der horizontal geteilten Heckklappe. Trotz der zwei Batterien und des 24-Volt-Anlassers besitzt der LandCruiser HDJ 80 die herkömmliche 12-Volt-Bordspannung, da die Batterien nur während des Anlaßvorgangs in Reihe geschaltet werden, sonst aber parallel



Augenfällige Besonderheit der Special-Ausstattung: Lederbezüge für die beheizbaren Sitze und die Türverkleidungen, elektrisch verstellbare Sitze

Der Toyota LandCruiser HDJ 80 Special im Vergleich

	Toyota HDJ 80 Modell 1993*	Toyota HDJ 80 Modell 1992	Mercedes 350 GD Turbo lang**
Hubraum cm³	4164	4164	3449
Leistung kW (PS) bei U/min	118 (160) 3600	123 (167) 3600	100 (136) 4000
Max. Drehmoment Nm bei U/min	360 1800	360 1800	305 1800
Testwagengewicht kg	2330	2295	2400
Höchstgeschwindigkeit km/h bei U/min	166,4 3800	176,6 3950	147,4 4275
Beschleunigung in s			
0– 80 km/h	10,6	9,8	11,2
0–100 km/h	14,8	14,4	17,5
0–120 km/h	22,3	21,1	28,1
0–140 km/h	31,6	29,1	49,0
Testverbrauch l/100 km	13,9	14,9	16,0
Preis DM inklusive MwSt.	83 250,–*	68 280,–***	94 760,–**

* mit Special-Ausstattung ** serienmäßig mit Automatik *** letzter Preis

Der rote Bereich des Drehzahlmessers beginnt bei 4300 U/min. Links vom Lenkrad sitzt der Drehschalter, der zuerst die Hinterachssperre (RR), dann Vorder- und Hinterachssperre (FR.RR) aktiviert

Toyota LandCruiser Station HDJ 80 Special

Preise und Kosten

Ausstattung und Preise*

Basispreis **DM 83250,–**

Serienausstattung: getönte Scheiben, Heckscheibenheizung, Heckscheibenreinigungsanlage mit Intervall, lederbezogenes, höhenverstellbares Lenkrad, elektrisch einstellbare und beheizbare Sitze vorne, lederbezogene Sitze, elektrisch einstellbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber 4fach, Zentralverriegelung, elektrisches Schiebedach, Kassettenradio mit Motorantenne, Klimaanlage, Servolenkung, geteilte Rücksitzbank, Kopfstützen hinten, ABS, Differentialsperre (100 %) vorne und hinten, Leichtmetallfelgen

Testwagenpreis **DM 83804,–**

Zusatzausstattung

Metalliclackierung	DM 554,–

Kosten

Unterhalt*

Teilkasko TK 21	DM 229,–
Vollkasko TK 23	DM 2050,–
Haftpflicht	DM 1699,–
Steuer	DM 1596,–

Wartung**

Ölservice	alle 10000 km ca.	DM 282,–
Inspektion	alle 20000 km ca.	DM 777,–

Garantie

3 Jahre, 100000 km

Ersatzteile**

Kupplung (neu)	DM 751,–
Anlasser (neu)	DM 1295,–
Lichtmaschine (neu)	DM 739,–
Kotflügel vorne	DM 445,–
Satz Stoßdämpfer	DM 592,–
Satz Bremsbeläge	DM 231,–
Ölfilter	DM 38,–

Adressen

Deutschland:	Toyota Deutschland GmbH Bachemer Landstraße 2 W-5000 Köln 40
Östereich:	Toyota Frey Austria Ges.mbH Wiedner Gürtel 2 1040 Wien
Schweiz:	Toyota AG 5745 Safenwil

* Jahreskosten, bezogen auf den Standort München (Teilkasko R 1, ohne Selbstbeteiligung, Vollkasko R 4, Beitragssatz 100 % mit 650 Mark Selbstbeteiligung für Vollkasko- und 300 DM Selbstbeteiligung für Teilkaskoschäden, Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Beitragssatz 100 %, RS5), Tarife der HUK-Coburg Allgemeine

** Bezogen auf den Standort München; Preise (Wartung ohne Material) geben nur einen ungefähren Anhalt. Alle Beträge inkl. MwSt.

Leider verschlechtern die neuen Reifen den Federungskomfort des ansonsten unveränderten LandCruiser-Fahrwerks, das mit seinen schraubengefederten Starrachsen dem technischen Standard schwerer Geländewagen entspricht. Die Serie-70-Reifen schlucken kleinere Unebenheiten weniger gut als die bisherigen 265/75 R 15. Dies ist um so bedauerlicher, als Federungskomfort noch nie zu den herausragenden Stärken dieses Toyota gehörte. Sicher, Nickschwingungen oder Schläge braucht man nicht zu befürchten, doch bei einem Geländewagen der 80000-Mark-Klasse bleiben Wünsche offen, wenn die Federn auf kurzen und mittleren Wellen immer etwas steif wirken und die Karosserie – besonders das Heck – stuckern lassen. Dafür kann man mit einem LandCruiser ohne jeden Fahrwerksumbau die übelsten Schlaglochpisten unter die Räder nehmen. Der HDJ 80 nimmt auch derbe Behandlung und heftige Zuladung nicht krumm und läßt alles über sich ergehen, was man ihm zumutet.

Die gleiche Gelassenheit zeigt er auch bei den Fahreigenschaften. Wer in brenzliger Situation ein abruptes Ausweichmanöver vornehmen muß, darf mit gutmütigem Untersteuern und relativ geringer Seitenneigung rechnen, selbst bei Gaswegnehmen in Kurven bleibt der HDJ 80 neutral. Und mit der tempoabhängig gesteuerten, direkten Servolenkung verblüfft er auch im Stadtverkehr mit einer Handlichkeit, die man bei diesem Wagenformat nicht erwartet.

Mitverantwortlich für die Ausgewogenheit ist der permanente Allradantrieb. Ist der Fahrbahnbelag sehr glatt und dreht deshalb irgendein Rad durch, verteilt die neue am Zentraldifferential sitzende Viskobremse ohne Zutun des Fahrers die Motorkraft so, daß der Achse mit der höheren Bodenhaftung vermehrt Kraft zugeleitet wird. Dies funktioniert auf der Straße, aber auch im Schnee einwandfrei, allerdings nur bis zu gewissen Extremfällen: Stehen die Vorderräder am Berg auf Schnee und die Hinterräder auf Asphalt, so reicht die milde Wirkung der Viskobremse meist nicht aus, um den Hinterrädern so viel Kraft zuzuleiten, daß sich der Toyota bergauf bewegt. In diesem Notfall hilft zuverlässig das Einlegen der zusätzlichen 100%-Sperre am Zentraldifferential, die wiederum nur über das Einlegen der Geländereduktion aktiviert werden kann.

Der dafür zuständige zweite Schalthebel liegt gut erreichbar auf dem Mitteltunnel, wie auch die übrige Bedienung des HDJ 80

Äußerlich gibt es am Station HDJ 80 keinerlei Hinweise auf die 8650 Mark teure Special-Ausstattung

Ob extrem gefahrene Kurven oder steile Auffahrten, Probleme mit durchdrehenden Rädern gibt es dank des modernen Antriebsstrangs des neuen HDJ 80 selten

Sollte die hervorragende Verschränkung (285 mm) nicht reichen, bleiben noch die drei Differentialsperren

nicht die geringsten Rätsel aufgibt. Von den etwas kurz geratenen Sitzen aus gelingt der Überblick auf die üppigen Rundungen der Station-Karosserie ganz gut. Immerhin gilt es 4,78 Meter Länge einzuparken, wobei solche Manöver durch die im Stand spielerisch leichtgängige Lenkung, die großen Außenspiegel und die ungehinderte Sicht nach hinten erleichtert werden; das bei anderen Geländewagen oft störende Reserverad liegt unter dem Heck.

Diese Anordnung begünstigt auch die Größe des Gepäckraums, der ohne Umklappen der symmetrisch geteilten Rücksitzbank schon stattliche 1,16 Meter lang ist. Das reicht auch für das umfangreiche Gepäck einer fünfköpfigen Besatzung, die entgegen der Karosseriekorpulenz nicht gerade verschwenderische Raumverhältnisse vorfindet. Der Knieraum hinten beispielsweise ist für Erwachsene schlicht ausreichend. Trotzdem bietet der Station insgesamt genügend Platz, jedoch wurde viel Raum durch die schwellenden Rundungen und die lange Motorhaube verschenkt.

Gerade diese Stilmittel unterstreichen aber den Nimbus der Bulligkeit, den der HDJ 80 auch im Gelände genießt. Tatsächlich gewinnen nur wenige Steilhänge gegen 360 Newtonmeter Drehmoment und die ordentlich kurze Geländereduktion (2,488:1), die praktischerweise den Wechsel von Geländegang auf Straßengang während der Fahrt gestattet, nicht aber umgekehrt. Gleichzeitig mit dem Einlegen der Geländereduktion wird auch das ABS abgeschaltet, um auf losem Untergrund kürzere Bremswege zu ermöglichen. Ungeahnte Fähigkeiten zeigt der Station beim Klettern, wobei die beladungsunabhängig konstant große Bodenfreiheit ebenso angenehm auffällt wie die außergewöhnliche Verschränkung von 285 mm. Sollte dennoch ein Rad den Bodenkontakt verlieren und durchdrehen, gibt es ja noch den kleinen Drehschalter links vom Lederlenkrad, der zunächst die Hinterachssperre auslöst und in der zweiten Stufe auch die gleichartige vordere Differentialsperre; beide werden von kleinen Elektromotoren an den Achsgehäusen betätigt. Da wegen der geschützten Ansaugluftführung auch Wasserdurchfahrten den HDJ 80 vor keinerlei Probleme stellen, bleiben nur wenig Handicaps im Gelände: die großen Außenabmessungen, der lange Hecküberhang und vor allem die Serienreifen, die auf schlüpfrigem Untergrund schnell die Traktion einstellen.

Ein weiterer Nachteil des HDJ 80 ist, daß bei Benutzung der Geländereduktion automatisch das Zentraldifferential gesperrt wird, somit also Vorder- und Hinterräder auch in Kurven zu gleichen Drehzahlen gezwungen werden, was im Gelände den Wendekreis unnötig vergrößert und auf Asphalt das Einlegen der Reduktion verbietet, obwohl man sie eigentlich zum kupplungsschonenden Anhängerrangieren gut brauchen könnte.

Alles in allem muß man sich über die rege Nachfrage nach dem Spitzenmodell in Toyotas Geländewagenprogramm nicht wundern. Der Genuß von üppiger Motorisierung und beruhigender Stabilität wird hier ausnahmsweise nicht durch übertriebene Treibstoffrechnungen getrübt. Nur Federungskomfort-Fetischisten und Altstadtbewohnern ist vom Kauf abzuraten.

Lob und Tadel

Toyota LandCruiser HDJ 80 Special

\+ Drehmomentstarker, kultivierter Dieselmotor, relativ niedriger Verbrauch, problemlose Fahreigenschaften, respektable Geländetauglichkeit, umfangreiche Serienausstattung, großer Gepäckraum, einwandfreie Verarbeitung

— Ausladende Karosserie, unpraktische Heckklappe, eingeschränkter Federungskomfort, Untersetzung mit Zentraldifferentialsperre zwangsgekoppelt

Überfordert auf schwerem Boden: Dunlop-Reifen