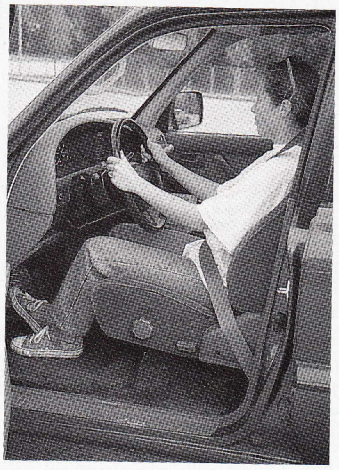
gleich deutlich werden. Im Diesel-Spitzenmodell der Mercedes G-Reihe (vergleichbare Gewichte und Maße) werkelt im günstigsten Fall beim 300 GD der 3,0 Liter Sechszylinder Vorkammer-Diesel mit 83 kW (113 PS) bei 4600/min. Mercedes: 37 PS pro Tonne Geländewagen, Toyota: 55 PS pro Tonne. Und dies bei wesentlich geringerem Drehzahlniveau bei hoher Elastizität in den unteren Drehzahlbereichen. Es wird klar – beim Toyota arbeitet ein Direkteinspritzer mit Turbolader. Das ergibt hohe Drücke auf die Kolben – mithin Drehmoment und damit Leistung satt, schon bei 50 Prozent der Nenndrehzahl.

Bei einem Direkteinspritzer von "seidenweicher" Verbrennung zu reden, muß unter Fachleuten anachronistisch wirken. Es ist aber so: Diese Maschine ist mit bloßen Ohren nicht mehr als Direkteinspritzer (Di) zu identifizieren. Der ruhige Lauf des Sechszylinders ist nicht nur während der Fahrt bestechend (hier fällt eher das Rauschen des Fahrtwindes auf), sondern auch im Stand, insbesondere nach dem Kaltstart.

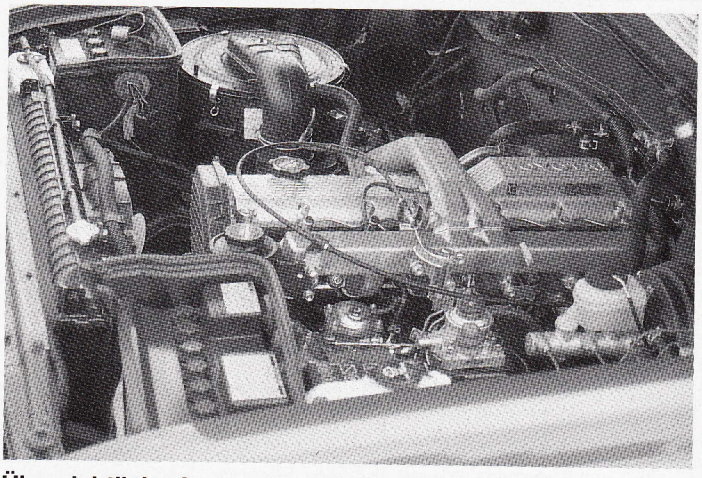
Wer einen Landcruiser Station bewegt, fährt irgendwie anders. Er vermittelt Gelassenheit, Hektik paßt nicht zu diesem lässig agierenden Kraftpaket. Das Fünfganggetriebe zeigt sich auch im schweren Hängerbetrieb als richtig abgestuft. Schaltfaules dahingleiten ist erlaubt, der mächtige Sechszylinder zieht ohne zu murren auch noch im Fünften aus 1000 Umdrehungen heraus.

Echtes "Cruising" (kreuzen), wie es die Amerikaner nennen, sanftes Dahingleiten, bietet aber erst die alternativ erhältliche Vierstufen-Automatik, deren feine Auslegung zu Testen dem Autor bei anderer Gelegenheit bereits vergönnt war. Gut 3000 Mark Aufpreis kostet die Automatik – gerade für den Einsatz mit dem Hänger lohnt sie sich.

Durch die komplette Grundausstattung – Aufpreis erfordern nur noch Klimaanlage und elektrisches Schiebedach – ist der HDJ 80 ein komfortabler Langstrecken-



Bullige Erscheinung von vorne und hinten. Die horizontal geteilte Heckklappe hat Vor- und Nachteile. Große Kopffreiheit, optimale Sitzposition.



Übersichtliche Armaturen mit lederumkränztem Lenkrad, die Verarbeitungsqualität innen wie außen ist von hohem Standard. Für ein mögliches Geamtzuggewicht von fast sechs Tonnen bietet der Landcruiser die meiste Motorleistung unter den Diesel-Geländewagen. Zwei Batterien im Motorraum.

Der Toyota Landcruiser HDJ 80 und seine Konkurrenten

Fahrzeug		Toyota HDJ 80 Station	Nissan Patrol Station GR	Isuzu Trooper Station TDi	Mercedes 300 GD Station
Motor		6-Zyl. Turbo-Diesel	6-Zyl. Turbo-Diesel	4-Zyl. Turbo-Intercooler	5-Zyl. Saug-Diesel
Brennverfahren		Direkteinspr.	Vorkammer	Direkteinspr.	Vorkammer
Hubraum	[cm^3]	4164	2826	2752	2998
Leistung	[kW(PS)/min]	123 (167)/3600	85 (115)/4400	78 (106)/3850	65 (88)/4400
Drehmoment	[Nm/min]	360/1800	235/2400	242/2300	172/2400
Radstand	[cm]	285	297	265	285
Laderaum solo/mit Testhänger	[m^3]	–	10,3	10	10,4
zul. Ges. Gew.	[kg]	2960	2700	2500	2800
Leergewicht	[kg]	2300	2016	1755	2055
Nutzlast solo/mit 2,5 t Hänger	[kg]	660/2682	684/2700	670/3127	745/2767
Anhängelast gebr.	[kg]	2960	2700 (12%)	2500	2800
Leistung pro Tonne GG solo/mit Hänger 1,5 t	[kW/t_{GG}]	42/28	31/20	31/20	23/15
Grundpreis (inkl. MwSt., zirka)	[DM]	62000,–	48000,–	43000,–	70200,–