

We



**Toyota LandCruiser Station HDJ 80**

# r bietet mehr?

Als OFF ROAD vor wenigen Wochen die ersten Fahrindrücke mit dem neuen Toyota LandCruiser Station HDJ 80 sammeln konnte, wurden die hohen Erwartungen an den HJ 60/61-Nachfolger durchaus erfüllt. Entstand dieser positive Eindruck zu Recht, oder wurden da möglicherweise übereilt Vorschußlorbeeren verteilt? Der Test bringt es an den Tag; hier liegt die Meßlatte ein Stück höher, da zählen Fakten mehr als Eindrücke





wendung des permanenten Allradantriebs in einem Geländewagen und nicht zuletzt auch der Umstellung des Fahrwerks von Blatt- auf Schraubenfedern hat Toyota den Station nicht nur technisch aufgewertet, sondern sich auch erkennbar bemüht, den Anschluß an den Zug der Zeit wiederherzustellen. Trotz seiner unbestrittenen Qualitäten wollte das zuletzt mit dem HJ 61 nicht mehr recht gelingen.

Nach Deutschland liefert Toyota den neuen Station J8 in der gehobenen „VX“-Ausstattung mit einem neuen, 123 kW (167 PS) starken 4,2-Liter-Turbodiesel mit Direkteinspritzung, der seine Kraft wahlweise über ein Fünfgang-Schaltgetriebe oder eine Vierstufen-Automatik permanent auf alle vier Räder überträgt. Für verschiedene Märkte stehen neben anderen Motoren auch noch unterschiedliche Ausstattungsvarianten zur Verfügung, unter anderem eine Modellversion mit zuschaltbarem Allradantrieb.

Wie seine Vorgänger verfügt auch der LandCruiser Station J8 über einen Leiterraum aus verschweißten Kastenprofilen als tragende Struktur. Der Ganzstahlaufbau ist mit dem Rahmen verschraubt und in weiten Teilen aus verzinkten Blechen geformt. Zusammen mit weiteren umfangreichen Maßnahmen zur Rostverhütung soll das den J8 so weit gegen vorzeitige Korrosion immun machen, daß Toyota sechs Jahre lang dafür garantiert, ohne vom Kunden Nachbehandlungen zu verlangen.

Die Linienführung des neuen Station J8 ist gewöhnungsbedürftig, aber durchaus gefällig. Die weichgezeichneten Linien und gerundeten Kanten folgen dem Trend des haus-eigenen Designs à la 4Runner, lassen daneben aber in vielen Details auch den aerodynamischen Feinschliff erkennen, der sich spürbar positiv auf die Fahrleistungen und auf die Verbrauchswerte auswirkt und zudem die Windgeräusche auch bei hohem Tempo auf ein erstaunlich niedriges Niveau reduziert. Geschickt kaschieren die absolut stimmigen Proportionen die tatsächlichen Dimensionen. Wie groß und wuchtig der J8 in Wirklichkeit ist, wird immer wieder erst im direkten Vergleich mit anderen Fahrzeugen offenbar.

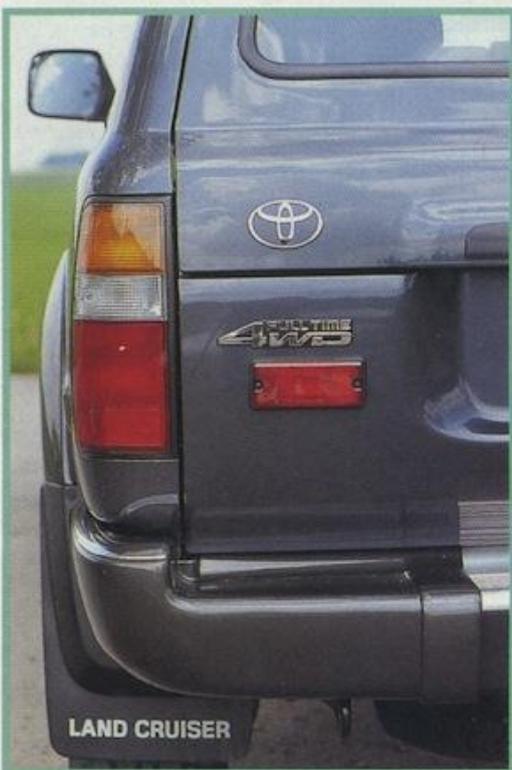
Die Lösung mit der horizontalen Teilung der Heckklappe ist nicht ideal, weil das nach dem Öffnen waagrecht wegstehende Unterteil trotz seiner Kürze den Zugang zum Laderaum doch behindert. Die für die Van-Versionen angebotene mittig senkrechte Teilung der Hecktüre würde zwar den Zugang zum Gepäckabteil erleichtern, hätte aber

## Toyota LandCruiser Station HDJ 80

<b>Motor</b>	Flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Dieselmotor-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, 7fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Reiheneinspritzpumpe (Direkteinspritzung), Abgasturbolader; Ölwechsellmenge 9,3 l	<b>Elektrische Anlage</b>	Batterie 2 x 12 V/80 Ah Lichtmaschine 24 V/80 A
Hubraum	4164 cm <sup>3</sup>	<b>Meßwerte</b>	bei km-Stand 4600
Bohrung x Hub	94 x 100 mm	<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	176,6 km/h bei 3950 U/min im V. Gang
Verdichtung	18,6 : 1	<b>Beschleunigung</b>	0-80 km/h 9,8 s 0-100 km/h 14,4 s 0-120 km/h 21,1 s 0-140 km/h 29,1 s 1 km stehender Start 33,1 s
Leistung	123 kW (167 PS) bei 3600 U/min	<b>Elastizität</b>	60-100 km/h IV. Gang 11,9 s 80-120 km/h V. Gang 15,1 s
Max. Drehmom.	360 Nm bei 1800 U/min	<b>Abweichungen</b>	Anzeige km/h real km/h Geschwindigkeit 80 76,9 100 95,5 120 114,3 140 134,3
Leistungsgew.	18,7-24,1 kg/kW (13,7-17,7 kg/PS)	<b>Strecke</b>	Anzeige km real km 100 96,9
Literleistung	29,5 kW/l (40,1 PS/l)	<b>Innengeräusch</b>	bei km/h dB (A) im V. Gang 60 km/h 63 80 km/h 64 120 km/h 71 V <sub>max</sub> 176,6 km/h 77 Leerlauf 56
<b>Kraftübertragung</b>	Allradantrieb permanent (v:h 50:50), manuell sperrbares Zentraldifferential; 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion; Differentialbremse an der Hinterachse	<b>Verbrauch</b>	<b>Diesel</b> I/100 km im Test Minimalverbrauch 7,7 Maximalverbrauch 16,9 Testdurchschnitt 14,9
Übersetzungen	<b>I:</b> 4,08; <b>II:</b> 2,29; <b>III:</b> 1,49; <b>IV:</b> 1,00; <b>V:</b> 0,88; <b>R:</b> 4,31; <b>Straße:</b> 1,00; <b>Gelände:</b> 2,48; Achsantrieb 3,72	nach DIN 70030	Stadtzyklus 12,1 konstant 90 km/h 9,7 konstant 120 km/h 15,4
Gesamtübersetzung in V/G	37,84; maximales Drehmoment an jedem Rad dabei 3406 Nm bei etwa 7 km/h (Reifen 265/75 R 15)	Tankinhalt	95 l
<b>Fahrwerk</b>	vorne Starrachse an Längslenkern, Panhardstab, Stabilisator, Schraubenfedern; hinten Starrachse an Längslenkern, Panhardstab, Stabilisator, Schraubenfedern	Reichweite	max. 1230/min. 630 km
Bremsanlage	Zweikreis, saugluftunterstützt; vorne Scheiben (innenbelüftet); hinten Scheiben (innenbelüftet); Handfeststellbremse auf die Hinterräder wirkend		
Lenkung	Kugelumlauf (servounterstützt); 3/4 Umdrehungen; Lenkrad-Ø 390 mm		
Felgen	7 JJ x 15 Leichtmetall		
Reifen	265/75 R 15 112 S		



<b>Karosserie</b>	Leiterrahmen, aufgeschraubte Kombikarosserie; 4 Türen, horizontal geteilte, oben und unten angeschlagene Heckklappe; 5 Sitzplätze	<b>Abmessungen</b>	(Angaben in mm)
<b>Gewichte</b>	(Angaben in kg)	L x B x H	4780 x 1900 x 1950
Zulässiges Gesamtgewicht	2960	Radstand	2850
Leergewicht, Werksangabe	2280	Spur v/h	1575/1580
Testwagen, vollgetankt	2295	Wendekreis	12,8 m
Zuladung, Testwagen	665	Bodenfreiheit	220
Anhängelast, gebremst	2960	Böschungswinkel v/h	37°/25°
ungebremst	750	Rampenwinkel	19°
Dachlast	200	Innenhöhe über Sitzen v/h	980/980
		Sitzfläche Länge v/h	450/430
		Knieraum h	205-415
		Laderaum	Länge 1180-1622 Breite 1115-1540 Höhe 1092
		Hecköffnung	Breite 1084-1352 Höhe 971
		Ladehöhe	803



wiederum den Nachteil, daß der Mittelsteg die Sicht im Innenspiegel behindert. Das Thema Hecköffnung ist jedoch schon ausreichend diskutiert und soll hier nicht vertieft werden. Aber die ideale Lösung hat noch kein Hersteller gefunden.

Dank der weit öffnenden Türen und den gegenüber dem Vorgänger deutlich vergrößerten Türausschnitten gelingt der Ein- und Ausstieg trotz der doch relativ hoch angesetzten Schwellerkanten gut. Kleingewachsenen erleichtern Handgriffe die Prozedur. Ebenfalls deutlich besser als beim Vorgänger sind die Sitze im J8. Weniger straff und vor allem höher aufgepolstert als im HJ 61, bieten sie überdurchschnittlichen Sitzkomfort auch auf langen Strecken. Die zahlreichen Verstellmöglichkeiten bieten Fahrern jedweder Körpergröße eine individuelle Sitzposition. Nur besonders langbeinige Zeitgenossen werden sich unter Umständen längere Verstellwege wünschen. Der Seitenhalt in den Sitzen ist gut, die Sitzflächen selbst sind etwas zu kurz geraten. Auf den vorderen Plätzen sind die

Sicherheitsgurte höhenverstellbar, und die Gurtschlösser – Premiere im Geländewagenbau – befinden sich direkt an der Sitzkonsole.

Gemessen an den Außenabmessungen entspricht das Platzangebot im Innenraum nicht den Erwartungen. Trotzdem ist immer noch mehr Platz vorhanden als in den meisten vergleichbaren Fahrzeugen. Kopf- und Ellenbogenfreiheit vermitteln ein sehr gutes Raumgefühl, welches leider durch den weit nach innen ragenden Instrumententräger und die dadurch reduzierte Kniefreiheit vorne wieder eingeschränkt wird.

Trotz ihrer gewaltigen Abmessungen wirkt die Karosserie des J8 sehr übersichtlich. Das Sichtfeld der Außenspiegel ist gut, die Dachpfosten schränken die Sicht nicht nennenswert ein, und nach hinten stört kein Reserverad die Aussicht beim Einparken.

Die Schalter und Bedienungselemente sind griffgünstig und übersichtlich im neu gestalteten Instrumententräger untergebracht, wobei sich Toyota in diesem Fall glücklicherweise nicht der um sich greifen-

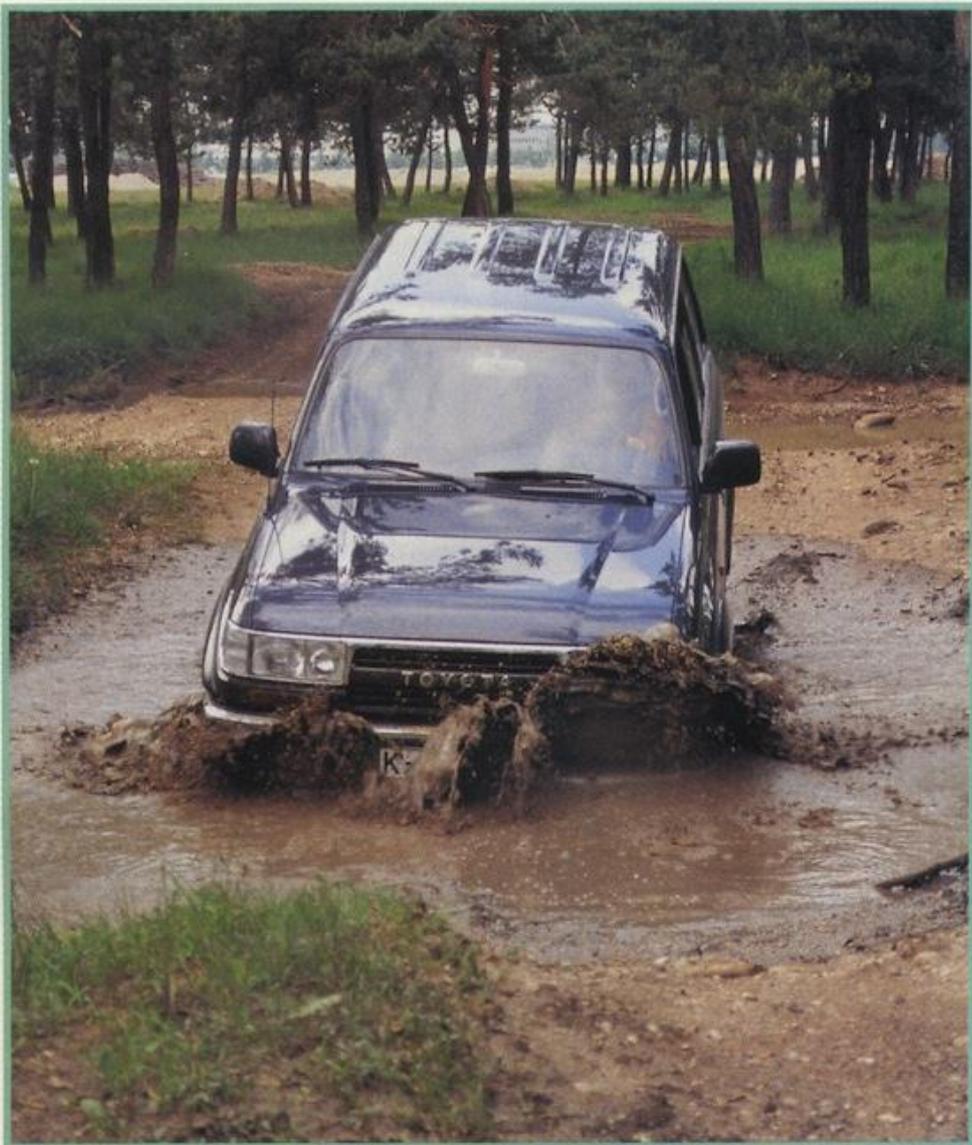
den Unsitte angeschlossen hat, den Warnblinkschalter auf die Lenksäule zu setzen, sondern diesen bestens erkennbar in die Armaturentafel integriert hat.

Über Tipptasten wird die sehr wirksame Heizung und Lüftung gesteuert. Ein eigenes, separat zu schaltendes Gebläse versorgt den Fondraum nach Bedarf mit Warmluft. Eine Klimaanlage ist für die Deutschland-Versionen des J8 auch als Extra nicht vorgesehen, wohl aber ein elektrisch zu bedienendes Schiebedach. Trotzdem verdient die Ausstattung insgesamt die Bezeichnung komplett, denn sie beinhaltet mit elektrischen Fensterhebern, Zentralverriegelung, elektrisch einstellbaren Außenspiegeln und zahlreichen anderen Details mehr als nur den klassenüblichen Durchschnitt.

Die Verarbeitungsqualität des J8 ist innen wie außen absolut perfekt. Ob das die verwendeten Materialien sind, die Nähte der ledernen Schalthebelsummantelung, die satt ins Schloß fallenden Türen, die Paßform der Innenverkleidungen oder die Passungen der Karosserieteile – es stimmt einfach alles. Schon fast langweilig.

Wie bereits erwähnt, ist die Zugänglichkeit des Laderaums etwas eingeschränkt, dafür ist das Volumen des Frachtraums gigantisch. Durch Umlegen der symmetrisch geteilten Rücksitzbank läßt es sich nochmals vergrößern und bietet dann eine rund 150 Zentimeter lange, ebene Ladefläche. Die Nutzlast ist mit annähernd 700 Kilo anständig. Zusätzlich dürfen bei 75 Kilo Stützlast noch 2960 Kilo an den Haken genommen werden – ein Wert, den außer des J8 nur noch der neue Mercedes-Benz G serienmäßig erreicht.

Für die Bewegung solcher Lasten sorgt ein völlig neu konstruiertes Triebwerk im J8. Der aufgeladene Selbstzünder mit Direkteinspritzung des Typs „1-HD-T“ (daher auch die Typenbezeichnung „HDJ 80“ des Fahrzeugs) schöpft aus den 4,2 Litern Hubraum seiner sechs Zylinder 123 kW (167 PS), was ihn schlicht zum stärksten Seriediesel im Geländewagen weltweit macht. Wer je einen der HJ 61 fahren konnte, wird die Begeisterung verstehen, die OFF ROAD diesem Prachtstück von Motor immer wieder entgegenbrachte. Doch das neue Aggregat bietet eine nochmalige und kaum für möglich gehaltene Steigerung gegenüber dem für das Nonplusultra gehaltenen 12-H-T-Motor aus dem LandCruiser HJ 61. Es sind weniger die Leistungsdaten an sich, sondern diese unbeschreiblich souveräne Art, wie der Motor seine Leistung zur Verfügung stellt und die absolut un-



### Der Toyota LandCruiser Station HDJ 80 im Vergleich

	Toyota HDJ 80	Toyota HJ 61*	Range Rover 3,9 SEi
<b>Hubraum</b> cm <sup>3</sup>	4164	3980	3914
<b>Leistung</b> kW (PS) bei U/min	123 (167) 3600	100 (136) 3500	127 (173) 4550
<b>Testwagengewicht</b> kg	2295	2145	2020
<b>Leistungsgewicht</b> kg/kW (kg/PS)	18,7–24,1 (13,7–17,7)	21,5–28,0 (15,8–20,6)	15,9–19,7 (11,7–14,5)
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> km/h bei U/min	176,6 3950	160,0 3700	176,5 4400
<b>Beschleunigung</b> in s			
0–80 km/h	9,8	11,1	9,5
0–100 km/h	14,4	16,7	13,7
0–120 km/h	21,1	24,8	20,2
0–140 km/h	29,1	39,2	29,2
<b>Testverbrauch</b> l/100 km	14,9	13,1	17,2
<b>Basispreis</b> DM inklusive MwSt.	61 700,-	55 140,-**	94 950,-

\* Produktion eingestellt; \*\* letzter Verkaufspreis

Dank langhubiger Schraubenfedern und exakt an Längslenkern geführten Achsen legt der neue Station im Vergleich zu seinen Vorgängern ein sehr zivilisiertes Fahrverhalten an den Tag. Der permanente Allradantrieb („Fulltime 4WD“) trägt wesentlich dazu bei. Die Reifen mit der ungewöhnlichen Dimension 265/75 R 15 wirken bei Regen wenig überzeugend, abseits der Straße taugen sie allenfalls für leichtes Terrain

# Toyota LandCruiser Station HDJ 80

## Preise und Kosten

### Ausstattung und Preise

**Basispreis** DM 61 700,-

**Serienausstattung:** Colorverglasung, Heckscheibenheizung, Heckscheiben-Wisch-Wasch-Anlage mit Intervall, elektrisch einstellbare Außenspiegel, Nebelschlußleuchte, Zentralverriegelung, Fernentriegelung der Tankklappe, elektrische Fensterheber 4fach, höhenverstellbares Lenkrad, Teppichboden im gesamten Innenraum, Sitze mit Velourspolsterung, Fahrersitz mit verstellbarer Lendenwirbelsäulenunterstützung und einstellbaren Sitzwangen, höhenverstellbare Sicherheitsgurte vorne, symmetrisch geteilte Fondsitze mit einstellbarer Rückenlehnenneigung und ausklappbarer Mittelarmlehne, Fondraumheizung mit separatem Gebläse, Leichtmetallfelgen 7x15 5fach, automatische Differentialbremse an der Hinterachse, elektronisch geregelte Servolenkung

**Testwagenpreis** DM 61 700,-

**Zusatzausstattung:** ohne

### Kosten

#### Unterhalt\*

Teilkasko TK 26	DM 363,-
Vollkasko TK 20	DM 1927,-
Haftpflicht	DM 1764,-
Steuer	DM 1260,-

#### Wartung\*\*

Ölservice alle 10 000 km	ca. DM 200,-
Inspektion alle 20 000 km	ca. DM 500,-

#### Ersatzteile\*\*

Kupplung (neu)	DM 582,-
Anlasser (neu)	DM 504,-
Lichtmaschine (neu)	DM 841,-
Kotflügel vorne	DM 327,-
Satz Stoßdämpfer	DM 385,-
Satz Bremsbeläge	DM 176,-
Ölfilter	DM 15,-

### Adressen

Deutschland: Toyota Deutschland GmbH  
Bachemer Landstraße 2  
5000 Köln 40

Österreich: Toyota Frey Austria Ges. mbH  
Wiedner Gürtel 2  
1040 Wien

Schweiz: Toyota AG  
5745 Safenwil

\* Jahreskosten bezogen auf den Standort München (Teilkasko R2, ohne Selbstbeteiligung, Vollkasko R4, Beitragssatz 100% mit 650 Mark Selbstbeteiligung, Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Beitragssatz 100%, RS4), Tarife der HUK-Coburg Allgemeine

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

Als echtes Kraftwerk entpuppt sich der neue 4,2-Liter-Turbodiesel mit Direkteinspritzung. Mit 123 kW (167 PS) derzeit der stärkste Dieselmotor in einem Geländewagen, überzeugt der 1-HD-T in allen Lebenslagen durch Kraft im Überfluß. Die Innenausstattung des HDJ 80 ist komplett, aber ohne originelle Akzente. Abseits der Straße ist der HDJ 80 allenfalls durch seine üppigen Dimensionen und durch das traktionsschwache Straßenprofil seiner Serienbereifung gehandikapt



erreichte Laufkultur, die er dabei an den Tag legt. Er hängt super am Gas, ohne dabei aber so nervös auf jede kleinste Pedalbewegung zu reagieren, wie es die Unart des 12-H-T war. Er ist für einen Diesel dieser Größe erstaunlich drehfreudig und bietet mit seinem gewaltigen Drehmoment (245 Nm schon bei 1000 Touren) in allen Lebenslagen Kraft im Überfluß. Kraft, die sich dank des exzellent auf die Leistungscharakteristik des Motors abgestimmten Getriebes hervorragend nutzen läßt. Die Geräuscentwicklung, beim Direkteinspritzer immer etwas problematisch, ist gering, selbst bei offener Motorhaube gibt sich der 1-HD-T nur einem sehr gut geschulten Gehör als Direkteinspritzer zu erkennen. Wer nach all diesen - zugegeben - subjektiven Eindrücken noch einen Blick auf die Tabelle mit den Meßwerten wirft und die Fahrleistungen in Relation zum Fahrzeuggewicht und zu den Verbrauchswerten mit ins Kalkül zieht, wird sich der uneingeschränkten Begeisterung für diesen Traum von einem Motor nicht verschließen können.

Auf der Straße gibt sich der HDJ 80 unerwartet agil und handlich. Dank der sehr zielgenau und geschwindigkeitsabhängig servounterstützt arbeitenden Lenkung läßt sich der 2,3-Tonnen-Brocken in der Stadt ebenso spielend dirigieren wie auf Landstraßen oder Autobahnen. Was die Fahrsicherheit angeht, ist die Fahrwerksabstimmung sehr gut gelungen. Neutral und im Grenzreich leicht untersteuernd umrundet der HDJ 80 Kurven und läßt sich auch bei heftigen Lastwechseln nicht aus der Ruhe bringen, sondern dreht sich sanft und bestens beherrschbar in die Kurve hinein. Was den Komfort angeht, kann die Abstimmung allerdings nicht in gleichem Maß überzeugen. Unbeladen wirkt der

HDJ 80 an der Hinterachse etwas steif. Weichere Federn wären in Verbindung mit einer Niveauregulierung die bessere, aber eben auch teurere Lösung gewesen.

Überaus dankbar nimmt man angesichts der Fahrleistungen zur Kenntnis, daß Toyota dem neuen Station nicht nur eine weitaus wirksamere, sondern vor allem auch standfestere Bremsanlage mit auf den Weg gegeben hat als einst dem HJ 61. Unverständlich bleibt, weshalb der Wagen ohne ABS auskommen muß.

Trotz seiner verschiedenen, letztlich aber doch nur marginalen Mängel kommt der LandCruiser HDJ 80 dem Idealbild eines Geländewagens moderner Prägung derzeit am nächsten. Gleich, ob als Alternative zur Limousine, als Zugfahrzeug oder als Tourer für Weltenbummler - der HDJ 80 bietet sich in allen Fällen als die nahezu ideale Lösung an. Und dabei wurde über den Preis und das Preis-/Leistungsverhältnis noch gar nicht gesprochen.

## Lob und Tadel

### Toyota LandCruiser Station HDJ 80

Die Drehmoment- und Leistungscharakteristik des Motors, die Fahrleistungen auf der Straße, die Verbrauchswerte, der Fahrkomfort, die Fahrsicherheit, die Bremsen, das Fahr- und Fernlicht, die Anhängelast, die Verarbeitungsqualität, das Preis-Leistungs-Verhältnis, der permanente Allradantrieb

Kein ABS lieferbar, Achssperrn in Deutschland nicht lieferbar, die Serienbereifung ohne Alternative, keine Niveauregulierung an der Hinterachse, die zu kurzen Sitzflächen hinten, die hohe Steuerbelastung

Von Thomas Gross

**D**ie Geschichte der Toyota LandCruiser reicht bereits bis ins Jahr 1951 zurück, die der gleichnamigen Station-Modelle immerhin schon bis ins Jahr 1967. Damals wurde die bis dahin nur aus mehr oder minder Jeep-ähnlichen Fahrzeugen bestehende LandCruiser-Palette über die Baureihe J5 und das Modell FJ 55 durch einen klassischen Stationswagen ergänzt. Dieser erste LandCruiser Station ist mittlerweile nicht nur auf unseren Straßen sehr selten geworden. Die wenigen noch gut erhaltenen Exemplare des FJ 55 sind zu echten Liebhaberstücken avanciert und werden von ihren Besitzern sorgfältig gehütet. Weit- aus häufiger anzutreffen sind die Vertreter der Baureihe J6, die den FJ 55 nach 14jähriger Bauzeit im Jahr 1981 ablöste und zuletzt als HJ 61 beziehungsweise FJ 62 nach Europa exportiert wurde. Ende letzten Jahres schließlich erlebte mit dem J8 die nunmehr dritte Generation des LandCruiser Station ihre Premiere auf dem Autosalon in Tokio.

Im Gegensatz zu J5 und J6, die beide auf dem gleichen technischen Grundkonzept basierten und sich im wesentlichen nur optisch voneinander unterschieden, handelt es sich beim J8 um ein technisch wie optisch von Grund auf neu konzipiertes Modell. Mit Details wie der Abkehr vom geradlinig-kantigen Styling der Vorgänger, der erstmaligen Ver-



**Runde und vor allem um die Frontpartie gewöhnungsbedürftige Formen kennzeichnen die jüngste Generation der LandCruiser Station. Die tatsächlichen Dimensionen des Wagens werden erst im direkten Vergleich mit anderen Fahrzeugen offenbar. Aus der Sicht des Fahrers wirkt der HDJ 80 für seine Größe erstaunlich wendig und handlich**

