

Wie lange hält heute ein neues Automobil in unseren Breiten durch? Zehn Jahre, vielleicht 15 oder gar 20 Jahre – bei pfleglicher Behandlung und dem enormen Glück, dass die elektronische Motorsteuerung nie den Geist aufgibt. Wem das alles zu kurzlebig, zu unwägbare ist, für den gibt es auch heute noch eine Neuwagen-Alternative: den Toyota LandCruiser in Heavy-Duty-Ausführung, der sogar im autostrengen Deutschland 2007 zulassungsfähig ist. Sein seit nunmehr 14 Jahren gebauter Sechszylinder-Saugdieselmotor kommt dank großzügig eingeschenktem Hubraum von 4,2 Litern nicht nur ohne Turbolader aus, sondern läuft auch ohne Motorelektronik. Die vom deutschen Importeur zum Erreichen der EU3-Abgasnorm aufgesetzte Hilfselektronik stoppt den Motor auch bei einem elektrischen Totalausfall nicht.

Die Technik ist seit Jahren wohlbekannt und bewährt. Neues gibt es beim Auto selbst. Denn Toyota gönnte dem J7-LandCruiser nach sage und schreibe 22 Jahren Bauzeit das erste Facelift. Rundscheinwerfer und abstehende Blinker sind passé, eine komplett neue Frontpartie mit lichtstärkeren Rechteckscheinwerfern müht sich um mehr Modernität.

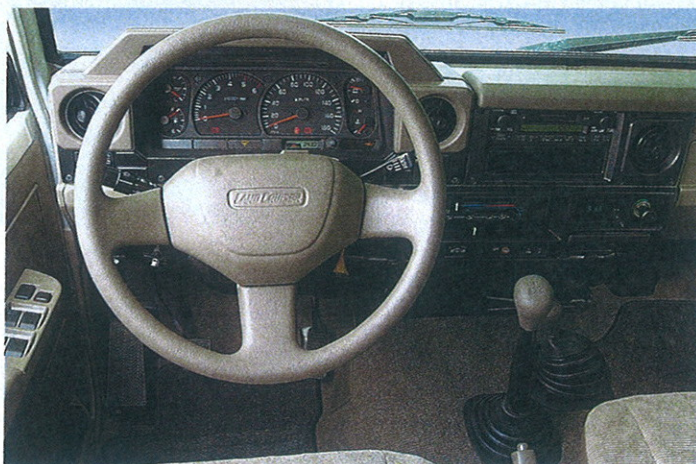
Das erste große Facelift kommt nach 22 Jahren Bauzeit

Damit sieht der wohl belastbarste Personenwagen der Welt moderner aus, als er ist. Denn im Grunde seines Herzens bleibt er seiner Konzeption treu, dernach er Mensch und dessen Gepäck mindestens 30 Jahre und eine halbe Million Kilometer über die grässlichsten Pisten Schwarzafrikas oder des Nahen und Mittleren Ostens zuverlässig trägt.

Wie lange hält ein solches Auto auf den samtigen Asphaltstraßen Europas? Wohl doppelt so lang. Es sei denn, es stirbt den verfrühten Unfalltod. Denn im rasenden Europa soll ein Auto heutzutage nicht einen unzerstörbaren Motor und ein tremensicheres Fahrwerk haben, sondern superkurze Bremswege und ein idiotensicheres Lenkverhalten, um zu überleben. Und hier liegt der Haken. Denn weder mit dem einen, noch mit dem anderen kann ein solcher Dritte-Welt-LandCruiser dienen. Selbstverständlich gibt es weder Airbags noch ABS. Die Bremswege sind überlang, das

Rente mit 76?

Dieser Dritte-Welt-LandCruiser macht jetzt schon das, was uns allen in 20 Jahren blühen wird: Er schuftet bis ins hohe Alter und kann sich – wenn überhaupt – erst als Methusalem zurückziehen



Seit 1985 praktisch unverändert: Blech-Kunststofftafel, blind bedienbar



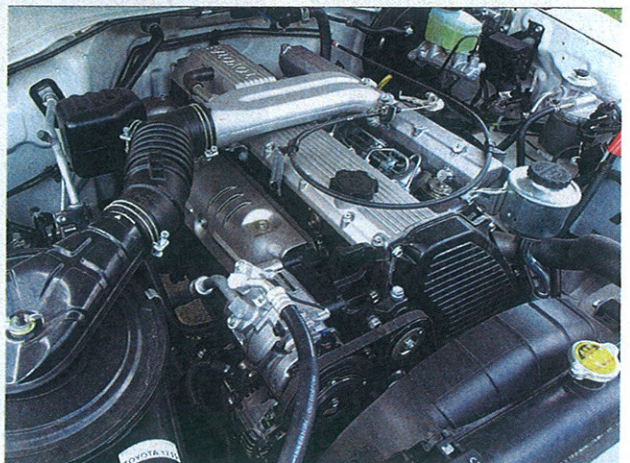
Der Deckel des recht geräumigen Handschuhkastens besteht bei solch einem Fahrzeug selbstverständlich aus stabilem Stahlblech, nicht aus Kunststoff



Asymmetrisch geteilte Hecktüre mit größerem Türflügel rechts



Arabische Schriftzeichen im Spiegel (oben), Knopf des Leerlaufreglers



Maschinenbau, bewährt seit 1990: 4.2-Diesel ohne Turbolader



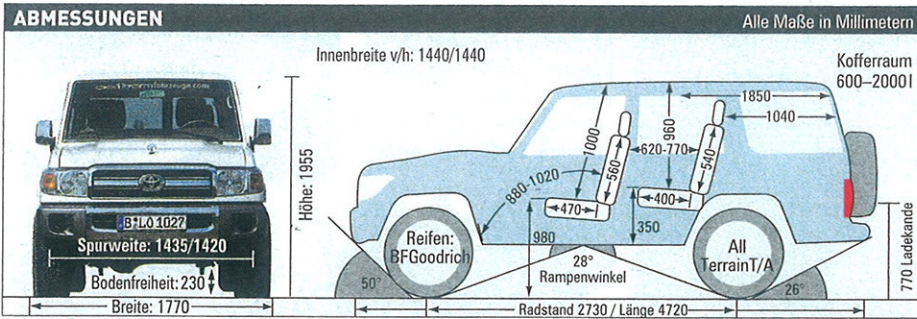
Der Knieraum im Fond fällt zugunsten des Kofferraums knapp aus. Zurrösen sichern das Gepäck. Die Sitze sind nicht unbequem



76 steht für den viertürigen J7-LandCruiser



Solche Steigungen bezwingt der HZJ 76 lässig mit 1000 Touren

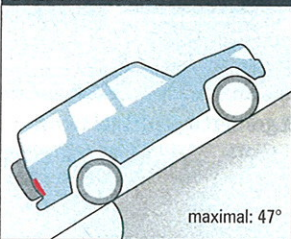


▲ Der 76 ist der lange Viertürer der J7-Baureihe. Zur Auswahl stehen noch ein superkurzer Zweitürer (HZJ 71), ein mittlere

rer Zweitürer mit Kunststoff-Hardtop (HZJ 74), ein superlanger Zweitürer mit erhöhtem Dach (HZJ 78) und ein Pickup mit Ein-

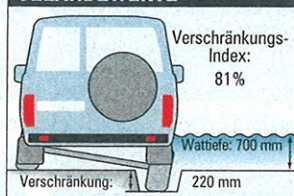
zelkabine (HZJ 79). Die kantige Silhouette bringt viel Raum. Der Heckstoßfänger begrenzt den hinteren Böschungswinkel.

STEIFÄHIGKEIT



▲ Ein Motor, der nicht erst auf den Turboladendruck warten muss, ist an Extremsteigungen stets eine Klasse für sich. Trotz des gewichtigen Sechszylinder-Diesels geriet der LandCruiser nicht kopflastig.

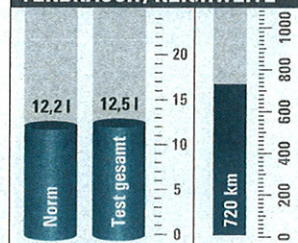
GELÄNDEWERTE



GEWICHTE

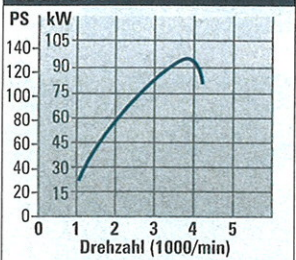


VERBRAUCH/REICHWEITE



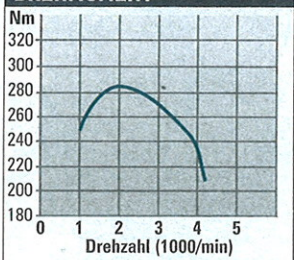
▲ Durch Schleichfahrt mit Lkw-Tempo kann man den Verbrauch auf 10,5 l/100 km drücken - weniger geht nicht. Bei Autobahn-Dauervollgas nimmt der Diesel maximal 17 Liter/100 km zu sich.

LEISTUNG



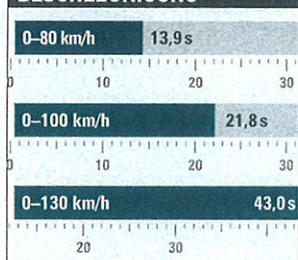
▲ Der 4,2 Liter große Saugdiesel entwickelt nie besonders viel Schub, aber dafür bei jeder Drehzahl ausreichend. Egal ob 600 Touren oder 4200 Umdrehungen.

DREHMOMENT



▲ Hier zeigt sich einmal mehr der Vorteil eines großen Saugmotors: Schon bei 1000 Touren liegen 250 Nm an. Zum Vergleich der Land Rover Defender: 160 Nm.

BESCHLEUNIGUNG

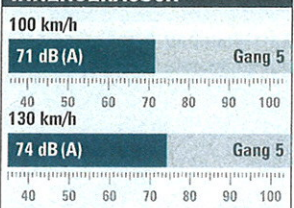


▲ Nach heutigen Maßstäben wirkt der schwere LandCruiser HZJ schlicht lahm. Ab Tempo 130 legt er nur mehr sehr langsam zu - bis maximal echte 148 km/h.



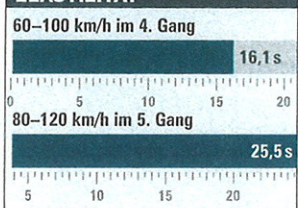
▲ Traditionelle Simpeltechnik: Auf der Straße fährt man mit Heckantrieb (H2; H für High), im Gelände mit starrem Allrad (H4), am Steilhang zusätzlich mit Untersetzung (L4; L für Low). Der Leerlauf (N) entkoppelt den Antrieb komplett.

INNENGERÄUSCH



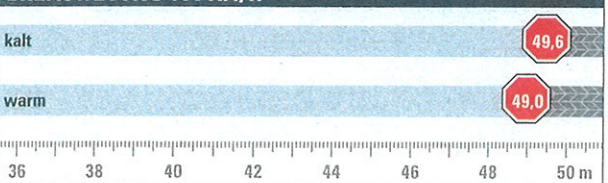
▲ Der LandCruiser HZJ ist trotz seines Sechszylindermotors kein leises Auto. Zum Dieselknurren gesellen sich ab Tempo 120 deutliche Windgeräusche.

ELASTIZITÄT



▲ Mangels Turboschub muss man beim Überholen auf der Landstraße zurückschalten. Tut man es nicht, braucht der Saugdiesel-LandCruiser mehr Zeit.

BREMSWEG AUS 100 KM/H



◀ Wenig überraschend brems der Dritte-Welt-LandCruiser auch wie ein Dritte-Welt-Fahrzeug. Daran sind nicht nur die eher auf Langlebigkeit getrimmten Bremsen schuld, sondern auch die am Testwagen montierten All-Terrain-Reifen von BFGoodrich mit ihren bekannt langen Bremswegen. Mangels ABS ist zudem die Dosierung bei Notbremsungen schwierig.

TECHNISCHE DATEN

Motor	6-Zylinder-Reihen-Saugdiesel
Einbaulage	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	2 pro Zyl./1 oben liegend
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Einspritzung	indirekt, mech. Verteilerpumpe
Hubraum	4164 cm ³
kW (PS) bei 1/min	96 (131)/3800
max. Drehmoment Nm	285
bei 1/min	2000
Höchstgeschwindigkeit	148 km/h bei 3625/min (5. Gg.)
Drehzahl bei 130 km/h	3050/min
Radaufhängung vorn	Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern
Radaufhängung hinten	Starrachse, Blattfedern
Lenkung	Kugelumlauf mit hydraul. Servo
Allradantrieb	Heckantrieb, Frontantrieb während der Fahrt zuschaltbar
Kraftverteilung vorn:hinten	0:100 oder 50:50
Traktionshilfen	Achsdifferenzialsperre (100%) v+h (Aufpreis)
Getriebe	Fünfgang-Schaltgetriebe mit Geländeuntersetzung
Übersetzungen	I: 4,31; II: 2,33; III: 1,44; IV: 1,00; V: 0,84; R: 4,22; Achsen: 4,30
Verteilergetriebe	high: 1,00; low: 2,295
Geschw. 2000/min, 1./Low	7 km/h
Karosseriekonstruktion	Stahlblech auf Leiterrahmen
Türen/Sitzplätze	4/5 (auf Wunsch: 9)
Hecköffnung	vertikal geteilte Hecktüre
Bremsen vorn/hinten	innenbelüft. Scheiben/Trommeln
Serienbereifung	7.50 R 16
Testwagenbereifung	265/75 R 16
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	90 l/Diesel
CO ₂ -Ausstoß	326 g/km*
Anhängelast geb./ungebr.	3500/750 kg
Stützlast/Dachlast	140 kg/100 kg
Wendekreis links/rechts	13,0/13,0 m

* berechnet

BETRIEBSKOSTEN

Abgas-/Steuerklasse	EU3/Diesel Euro 2
Steuer/Jahr	674 Euro
Versicherungsklassen	HPF 23/VK 21/TK 23
Werkstattintervall	15 000 km/0,5 Jahr

GARANTIEN

Technik	2 Jahre, km unbegrenzt
Importeur	Extrem-Mobile, 88631 Beuron Telefon 0 75 79-24 98

PREISE

ABS/ESP/Airbags	N/N/N
Automatikgetriebe	N
Klimaanlage	1990 Euro
elektr. Fensterheber	690 Euro
Zentralverriegelung	S
Servolenkung	S
Stahlfelg. + 265/75-Reifen	1286 Euro
Nebelscheinwerfer	490 Euro
dritte Sitzreihe (2x längs)	690 Euro
el. Außenspiegel	350 Euro
el. Seilwinde	1690 Euro
Differenzialsperre v+h	1990 Euro
Freilaufnaben vo., manuell	149 Euro
Metalllackierung	N
Grundpreis	35 990 Euro

S = Serie, N nicht lieferbar

KONKURRENTEN



Hierzulande ein Exot: Santana PS 10



Der Klassiker: Land Rover Defender

■ **Betont rustikale Geländewagen** traditionellen Zuschnitts - da gibt es sogar auf dem deutschen Markt noch mehr als den Toyota LandCruiser HZJ 76. Allerdings hat die Konkurrenz kleine Dieselmotoren mit Turbolader und Elektronik statt eines großvolumigen Saugdiesels. Aus England kommt der Land Rover Defender 110 TD4 mit Permanentallrad, in seiner aktuellen Auflage mit einem 2.4-Vierzylinder-Turbodiesel (122 PS) aus dem Ford Transit. Preis: 29 800 Euro. Noch rustikaler fährt sich der strikt blattgefederte Santana PS 10 aus Spanien. Er wird von einem 2.8-Vierzylinder-Turbodiesel (125 PS) von Iveco angetrieben. Sein Preis: 25 970 Euro.

FAZIT



Wer sich von neuzeitlichen Autos bevormundet fühlt, findet im Dritte-Welt-LandCruiser das geeignete Fahrzeug. Hier funktioniert nichts, aber auch rein gar nichts automatisch. Dafür fehlen die Errungenschaften moderner Autotechnik: Komfort, Sicherheit und Tempo. Ein echter Toyota-HZJ-Fahrer hält dies für entbehrlichen Firlefanz oder gar für nur vermeintlichen Fortschritt. Er will zu jeder Zeit sicher sein, ans Ziel zu kommen. Die unerschütterliche Robustheit und Zuverlässigkeit durch die Beschränkung auf das Notwendige macht die Faszination dieses Auto aus. Früher waren fast alle Autos so gebaut. Heutzutage ist das bemerkenswert. [Martin Braun]

Fotos: Erwin Fleischmann



Notfalls kann man auf zwei schlichten Notbänkchen im Gepäckraum bis zu vier duldsame Personen transportieren. Die voluminösen 265/75-R-16-Reifen kosten Aufpreis. Das Typenschild mit arabischer Schrift verrät die ursprüngliche Bestimmung für den Mittleren Osten



Der launig röhrende Sechszylinder-Reihendiesel bringt mangels Turboloch sehr spontan die Kraft an die Räder

Kurvenverhalten entspricht dem der 80er-Jahre. Schon vergessen? Wer zu schnell ist, fliegt raus oder kippt um. Des Fahrers Verstand und ein wenig Glück ersetzen ESP und vollmundige Versprechungen des Herstellers.

Und doch unterstützt dieser Toyota seinen Besitzer so nach Kräften, dass der sich mindestens die nächsten 30 Jahre wohlfühlt. Beispielsweise mit einer sehr hohen Sitzposition, die vorausschauende Fahrweise und damit rechtzeitiges Reagieren ermöglicht. Man thront über dem fließenden Verkehr, dessen Hektik zuverlässig draußen bleibt. Der riesige Reihensechszylinder-Diesel knurrt stets hörbar, aber be-

ruhigend seine Melodie der unbedingten Zuverlässigkeit. Man startet aus der heimischen Garage und weiß, dass man am Ziel ankommt. Auch dann, wenn die Garantie längst abgelaufen ist. Auch dann, wenn das Ziel nicht die Alpenpension Blumenau ist, sondern der befreundete Dorfschmied im zentralafrikanischen Burkina Faso.

Zugegeben, die Fahrt ist beschwerlicher als in einem hochaktuellen Neuzeitauto. Denn das Starrachsachsfahrwerk federt höchst hölzern. Schalten muss man das mächtige Lkw-Getriebe selbst. Und auch die aufpreispflichtige Klimaanlage verlangt nach bedienender Hand. Aber dafür tut dieses Auto auch genau

das, was sein Fahrer ihm befiehlt: Es springt an, wenn man den Schlüssel dreht. Es nutzt den fünften Gang, wenn man den fünften Gang einlegt. Es erhellt die Fahrbahn, wenn man das Licht einschaltet - und es fährt mit Allradantrieb, wenn man ihn aktiviert. Es gibt keine Fahrlichtautomatik, keinen Regensensor, keine Klimasteuerung, keine Türfunkbedienung, keine Wartungsintervallanzeige, keine Parkpiepser und ganz sicher keinen automatischen Allradantrieb mit Bergabfahrprogramm und elektronischer Schlupfregelung. Solch ein Auto hat keinerlei Eigenwillen, verweigert nie einen Befehl, weil es sich für schlauer hält. Wie beruhigend.