

Auf ihn haben wir gewartet

Toyota schiebt seine Modelle der Heavy-Duty-Baureihe J7 hin und her. Was haben wir davon? Einen ganz neuen Offroad-Star.

Hinter den Kulissen wird geschoben und getrickst. Ein Modell stirbt, ein halbes neues wird hierhin verschoben, das andere dorthin. Wie im Krimi. Wer profitiert davon? Wir alle.

In Australien nahm das Gemäusel seinen Anfang, durch die Einführung strenger Abgasrichtlinien. Dort gilt seit Januar 2007 hier die Vorschrift Euro 4. „Down Under“ ist ein wichtiger Markt für die Heavy-Duty-Land Cruiser-Baureihe J7. Doch dem dort dienenden Diesel-Väterchen, dem 4,2-Liter-Reihensechszylinder, wollte Toyota die Euro-4-Roskur nicht mehr angedeihen lassen. Hatte doch die Entwicklung des neuen 4,5-Liter-V8-Diesels, der den im Herbst erscheinenden Luxus-Land Cruiser 200 (Baureihe J14) antreiben soll, schon jede Menge Geld verschlungen. Für die Euro-0-Länder auf dem afrikanischen Kontinent und den Märkten des Mittleren Ostens ist der rüstige Reihensechser aber immer noch das Gelbe vom Ei.

Was tun? Die Toyota-Ingenieure verpassten dem J7 einfach eine

TESTPROFIL	
■ Motor/Getriebe	++
■ Onroad-Eigenschaften	+
■ Offroad-Eigenschaften	++
■ Innenraum	+
■ Preis-Leistung	+

++ = hervorragend, + = gut,
o = durchschnittlich
- = ausreichend, -- = unbefriedigend

Ein echter Klassiker mit kräftigem Motor und viel Platz, der im Alltag und im Gelände gleichermaßen seine Fans begeistert wird.

um 80 Millimeter breitere Schnauze und eine um 95 Millimeter breitere Vorderachse. Fertig! Der riesige Motorraum schafft Platz für den V8 für die umweltbewussten Australier und ein luftiges Umfeld für den altgedienten R6.

Der Krimi ist noch nicht zu Ende. Das Modell mit mittellangem Radstand HZJ74 musste leider sterben. Um Beschwerden vorzubeugen, bietet man ein anderes an: Den „Dreiviertel-Radstand“ HZJ76, den es bislang nur in Japan gab – mit dem Lenkrad auf der falschen Seite wohl gemerkt. Ab sofort auch als Linklenker zu haben,

270 Millimeter kürzer als unser geliebtes Buschtaxi, mit vier Türen. Ein Traum! Ein Auto für Alltag und Fernreise gleichermaßen. Im Größenvergleich etwa wie ein Land Rover Defender 110.

Wer abstehende Kotflügel liebt, wird womöglich schockiert sein, denn die mussten beim Verbreiterungs-Gedengal weichen. Und Autos, die vorn breiter sind als hinten, kennt man schon seit der Erfindung der Stromlinienform. HZJ-Importeur Extrem in Beuron holt den Neuen ins Land und Fahrzeugtechnik Huber arbeitet bereits emsig an der Euro-4-Adaption.

Da sich an der HZJ-Technik bis auf den größeren Motorraum rein gar nichts geändert hat, kann man vom Vorhandenen wie schon früher schwärmen: Vom unnachahmlichen Sechszylinder, der ab Leerlaufdrehzahl wie kein anderer zieht und dabei ein Geräusch fabriziert, das alle Sinne betört. Von der Präzision, mit der sich Schalt- und Verteilergetriebe bedienen lassen, sowie vom „Dieses-Auto-lässt-mich-nie-im-Stich“-Gefühl, das nur ein Heavy-Duty-Toyota zu vermitteln vermag.



Bis auf etwas Luxus keine Änderungen.



Die Doppelsitzbank blufft: In der Mitte fehlt der Dreipunktgurt.



Im riesigen Motorraum wirkt der Sechszylinder wie verloren.



Hohe Nutzlast verlangt nach Blattfedern hinten.



Sitzposition und Übersicht sind irgendwie überirdisch.



Alltagsauto, Klettertier und Reisemobil in einem.

Technik / Messwerte / Kosten

Toyota Land Cruiser HZJ76	
MOTOR / GETRIEBE	
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage	Diesel/6-R/längs
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	2/1 (oben liegend)
Verdichtung/Aufladung/LLK	22,4:1/-/-
Hubraum/Bohrung x Hub	cm ³ /mm 4.164/94,0 x 100,0
Leistung	kW (PS)/min ⁻¹ 96 (131)/3.800
Drehmoment	Nm/min ⁻¹ 285/2.000
Gemischaufladung/Schadstoffkl.	mech. Verteilerp./Euro 3/Euro 4 (451/469)
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Übersetzungen	1./2./3./4./5. 4,31/2,33/1,44/1,0/0,84
	Gelände/Achse/Rückw. 2,30/4,30/4,22
KAROSSERIE / FAHRWERK	
Fahrzeugaufbau	Leiterrahmen, aufgeschr. Kombikarosserie 4 Türen, Doppelfügel Türen hinten 4 (8) Sitzplätze
Radführung	vorn Starrachse an 2 Längslenkern + Panhardstab Schraubenfedern hinten Starrachse an Blattfedern
Bremsanlage	Zweikreisbremsanlage, Bremskraftbegr. hi. innen belüftete Scheiben vorn Trommeln, SA: Scheiben hinten
Lenkung (Umdrehungen)	Kugelumlauf lenkung (4,25)
Wendekreis	m 12,6
Räder	Felgen; Reifen (Basis) 5,5x16 Zoll; 7.50R16 Felgen; Reifen (Testwagen) 8x16 Zoll; 265/75R16 Testwagenbereifung BFGoodrich All-Terrain T/A KO
MESSWERTE / GEWICHTE	
Höchstgeschw.	km/h (min ⁻¹ ; Gang) 153 (3.800; 5. Gang)
Beschleunigung	
0 - 80 km/h	s 11,8
0 - 100 km/h	s 19,4
0 - 130 km/h	s -
0 - 160 km/h	s -
Elastizität	
60 - 100 km/h im 4. Gang	s 13,3
80 - 120 km/h im 5. Gang	s 19,4
Tachoabweichung	
bei 30/50/100/130 km/h	real km/h 27/47/95/125
Innengeräusch	
bei 50/100/130/160 km/h	dB(A) 62/68/69/-
Verbrauch	Diesel
Tankinhalt	L 90
Normverbrauch gemäß EU-Zyklus	
innerorts/außerorts/Mix	L/100 km 13,8/11,2/-
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km 12,7
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg 2.185-2.280/3.000
Anhängelast ungebremst/gebremst	kg 750/3.500
Stützlast/Dachlast	kg 150/100
PREISE*/AUSSTATTUNG	
Basispreis	35.990 (HZJ76)
Testwagenpreis	41.400 (HZJ76)
Einstiegsmodell	33.990 (HZJ79 Pick-up)
ABS/ESP	-/-
Differenzialsperren vorn+hinten	1.990
Außenspiegel elektrisch verstellbar	350
Fensterheber elektrisch (4fach)	690
Freilaufnaben manuell	149
Klimaanlage/Klimaautomatik	1.990/-
Kraftstofffilter 2fach	119
265/75R16-Bereifung auf 8x16-Stahlfelgen	1.190
Längssitzbänke 2+2 im Laderaum	690
Nebelscheinwerfer integriert	490
Seilwinde elektrisch	1.690
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar	
FAHRZEUGUNTERHALT*	
Versicherungskosten**	Haftpflicht 730 (TK 23) Teilkasko 190 (TK 23) Vollkasko 889 (TK 24)
Kfz-Steuer	674 (S-Nr. 451) / 657 (S-Nr. 469)
Werkstattintervalle	15.000 km/6 Monate
Garantie/Gewährleistung	Garantie 2 Jahre/100.000 km
* Jahreskosten; ** Tarife der HUK-Coburg Allgemeine; Standort München, 100 % Beitragssatz, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse	
Importeur: Extrem, Bahnhof 4, 88631 Beuron-Hausen, Tel.: 07579/2498, Fax: 07579/911836 www.extremfahrzeuge.com	

Man muss nicht zum neuen Viertürer greifen, das klassische längere und zudem garagenunfreundlich höhere Buschtaxi HZJ78 gibt es weiterhin. Auch der Einzelkabiner-Pick-up HZJ79 bleibt uneingeschränkt im Angebot. Beide sind übrigens ab Werk mit zwei 90-Liter-Tanks erhältlich, einer Option mit der der Viertürer nicht dienen kann. Beim Fahren im Gelände fängt das Genießen an. Hastig überflogene Verwerfungen werden von Fahrwerk und Karosserie ohne jegliche Geräusche absorbiert. Es geht auch langsam. Ein kurz übersetzter erster Gang kaschiert in Verbindung mit der kurzen Achsübersetzung die mäßige Geländereduktion. Ganz gleich wie steil das Hindernis auch sein mag, mit 600 Touren auf der Uhr krabbelt der 76er mit 2,1 km/h über jedes Hindernis. 24 Zentimeter diagonale Achsverschränkung bereits im Leerzustand verdeutlichen das Geländetalent. Und das ist wichtig, denn in der Basisausstattung kommt der HZJ ohne Differenzialsperren daher. Importeur Extrem kann aber beide – für Vorder- und Hinterachse – gegen 990 Euro Aufpreis liefern. Im Tiefsand werden Nordafrika-Reisende mit ihm allerdings mehr Mühe haben als mit dem älteren Bruder des Jahrgangs 2006. Die stark unterschiedlichen Spurwei-

ten erzeugen dort höhere Fahrwiderstände. Spurverbreiterungen an der Hinterachse sollten jedoch für Abhilfe sorgen. Daran, dass Toyotas Afrika-Modelle grundsätzlich über nur eine Batterie verfügen, stört sich keiner mehr. Das wird sich mit dem Neuen nicht ändern, weil er Platz für zwei weitere und einen Kompressor obendrein bietet. Liebhaber von Luxus werden voll auf ihre Kosten kommen. Gegen Aufpreis bekommt man elektromotorisch betätigte Fensterheber und ebensolche Außenspiegel. Wo Licht ist, muss auch Schatten sein. Bei der Zahl der Sitzplätze wird es bald Ärger geben. Dem Mittelsitz der zweiten Reihe fehlt der dritte Punkt am Sicherheitsgurt. Noch weiter hinten können 2+2-Sitzbänke quer zur Fahrtrichtung als mehr oder weniger gemütliche Ruhestätte dienen. All das ist ab Oktober 2007 nicht mehr rechtens. Zählt man Sitzplätze in Fahrtrichtung und vorhandene Dreipunkt-Sicherheitsgurte zusammen, kommt man auf die Zahl „vier“. Das bedeutet: Bei der Familienplanung bitte auf dem Teppich bleiben. Luxus hin oder her: Extrem-Fahrzeuge in Beuron und der neue Viertürer zeigen klar, dass die Kernigen nicht aussterben werden. ■

T | Ronald Partsch F | Peter Kasper

