



SO BREIT WIE HOCH

TEXT **KARL SEILER** FOTOS **SEILER/HERSTELLER**

Toyota Land Cruiser: Turbo-diesel-Klassiker mit acht Plätzen, Allradantrieb, 173 PS starkem Common-Rail-Einspritzer und Fünfstufen-Automatik



Mit bis zu 2,8 Tonnen Anhängelast eignet sich der Land Cruiser auch als Zugpferd

Toyota hat den 2003 gestarteten Land Cruiser in diesem Frühjahr dezent überarbeitet und ihm eine erweiterte Ausstattung spendiert. Unverändert empfiehlt er sich besonders mit dem 173 PS (127 kW) starken Dreiliter-Vierzylinder-Common-Rail-Direkteinspritzer als Zugfahrzeug, wenn statt des serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebes die als Extra erhältliche Fünfstufen-Automatik gewählt wird.

Im Lauf seiner Modellgeschichte entwickelte sich der Land Cruiser durch seine sprichwörtliche Qualität, Haltbarkeit und Zuverlässigkeit zu einem legendären Klassiker. Seit der Markteinführung 1951 in Japan wurden mehr als fünf Millionen Exemplare verkauft. Heute wird er an neun Standorten in fünf Ländern produziert und in 140 Ländern gefahren.

»» Seine Rahmenkonstruktion macht den Land Cruiser zum Vollblut-Offroader und robusten Zugfahrzeug

Die siebte Generation des Land Cruisers hat seit der Modellpflege einen permanenten Allradantrieb. Die Namen der vier Ausstattungsstufen wurden den anderen Baureihen angepasst, wobei weiterhin zwei Triebwerke zur Wahl stehen. Preislich oberhalb des teuersten Diesels für 55.500 Euro gibt es in der Top-Version Executive noch einen Vierliter-V6-Benziner mit 249 PS (183 kW) und Fünfstufen-Automatik, der 57.450 Euro kostet.

Der Dieselmotor in unserem Testfahrzeug bietet als 16-Ventiler mit variablem Turbolader und Ladeluftkühler ein maximales Drehmoment von 410 Nm, und das ab 1.600 Umdrehungen pro Minute. Für Laufruhe sorgen zwei Ausgleichswellen und die elektrohydraulische Schwingungsdämpfung. Die Automatikversion ist – wie der Handschalter – 175 km/h schnell, und auch die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h ist mit etwa 11,5 Sekunden nahezu identisch. Auch der Durchschnittsverbrauch von gut neun Litern Diesel je 100 km unterscheidet sich kaum. Entsprechend liegen die CO₂-Emissionen um 240 g/km. Der nicht ganz so durchzugsstarke Ottomotor wäre mit 180 km/h Spitze und 9,1 Sekunden für den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 im Solobetrieb zwar etwas flotter, er verbraucht jedoch durchschnittlich 12,4 Liter, was einem CO₂-Ausstoß von 291 g/km entspricht.

Zum Vollblut-Offroader und robusten Zugfahrzeug macht den Land Cruiser seine Rahmenkonstruktion. Mit jeweils rund 1,86 m ist er so breit wie hoch. Im Fünftürer genießen fünf Passagiere den Raumkomfort einer Luxuslimousine, und ebenso großzügig sind 620 Liter Kofferraumvolumen. Werden in der Langversion alle acht verfügbaren Plätze genutzt, bleibt nur Raum für ein paar kleinere Koffer oder Taschen.

Zum Sicherheitspaket gehören das ABS mit der elektronischen Bremskraftverteilung EBD, ein Bremsassistent und die

elektronische Stabilitätskontrolle VSC, die Tendenzen zum Über- oder Untersteuern entgegenwirkt. So bleibt der Land Cruiser auch in extremen Kurvensituationen auf Kurs. Zum zweistufig auslösenden Fahrer- und Beifahrerairbag kommen Seitenairbags vorne und Kopfairbags für alle Sitzreihen. Das Verteilergetriebe mit Torsen-Differenzial ist für maximale Traktion zu 100 Prozent sperrbar. Andernfalls verteilt es die Kraft variabel, im Normalfall zu 60 Prozent nach hinten und 40 Prozent nach vorn.

Die elektronische „Hill-Start Assist Control HAC“ erleichtert das Anfahren am Hang, die „Downhill Assist Control DAC“ ergänzt bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die geringere Motorbremswirkung bei steiler Bergabfahrt durch Bremsengriff. Die aktive Traktionskontrolle wirkt ähnlich einem Differenzial mit begrenz-

tem Schlupf, aber ohne störende Einflüsse auf die Lenkung. Das halbaktive Federungssystem im Executive-Modell vermindert bei Kurvenfahrt die Karosserieneigung und wirkt Achslastverlagerungen beim Anfahren oder Bremsen entgegen. Schraubenfedern rundum tragen zu hoher Geländetauglichkeit und gutem Fahrkomfort auf der Straße bei.

Im Trailerbetrieb ist neben der Einzerradaufhängung vorn besonders die Mehrlenker-Hinterachse von Vorteil. Deren automatischer Niveaue Ausgleich ermöglicht es, die Karosserie um drei Zentimeter anzuheben, um mehr Bodenfreiheit zu erhalten. Zum leichteren Beladen oder Ankuppeln eines Trailers lässt sich die Hinterachse auch um dieses Maß aus der Normalposition absenken. Das ist überaus praktisch: Wird die Zugdeichsel vor dem Abkuppeln in der hohen Stellung



NOCH MEHR TOYOTA-ALLRADLER ALS ZUGFAHRZEUGE

Der neue **Land Cruiser V8**, nicht zu verwechseln mit dem von uns gefahrenen Modell, ist bereits die achte Generation des Station Wagons mit langem Radstand. In der Executive-Version gibt es für jeweils 79.900 Euro ein 285 PS (210 kW) starkes 4,5-Liter-D-4D-Dieselmotorwerk oder einen 4,7-l-Benziner mit 288 PS (212 kW) in serienmäßiger Kombination mit Sechs- oder Fünfstufenautomatik.

Im fünftürigen **Toyota RAV4** stehen drei Vierzylinder zur Wahl: Der Zweiliter-Benziner (ab 26.600 Euro) hat 152 PS (112 kW) und statt Fünfganggetriebe optional Vierstufen-Automatik, während es vom 2,2-Liter Turbodiesel-Direkteinspritzer (ab 28.600 Euro) eine Variante mit 136 PS (100 kW) und das 177 PS (130 kW) starke Flaggschiff gibt, die beide in Kombination mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe zu haben sind.

AUTO



Bei der Executive-Ausstattung liegt das Reserverad unterm Heck, was den Öffnungswinkel der Hecktür bei Trailerbetrieb vergrößert

TECHNISCHE DATEN WIE GEFAHREN

Länge: 4,82 m (mit Hängerkupplung)

Leergewicht: 1.925 bis 2.265 kg

Zuladung: maximal 775 kg

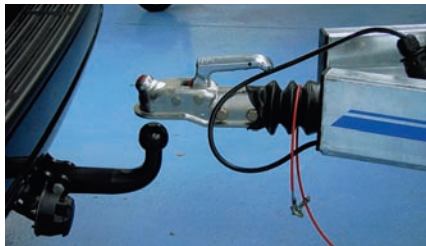
Anhängelast, gebremst: 2,8 t

zulässige Stützlast: 130 kg

Preis: ab 34.700 Euro



Per Rückfahrkamera lässt sich der Kugelkopf ohne Einweiser exakt unter die Anhängerkupplung rangieren



Um 6 cm aus der höchsten Position abgesenkt, trennt genügend Zwischenraum den Kugelkopf von der Anhängerkupplung



Transportraum für einen kleinen Außenborder bleibt, wenn nur eine Hälfte der dritten Reihe zum Sitzen genutzt wird

abgestützt, kann man das Heck um insgesamt sechs Zentimeter herunterlassen und dann mühelos wegfahren. Mithilfe der serienmäßigen Rückfahrkamera und der im Bildschirm für das Einparken eingeblendeten Hilfslinien ist später ohne zusätzlichen Einweiser der Kugelkopf wieder leicht unter die Kupplung zu rangieren, und der Anhänger kann mühelos aufgenommen werden. Die starre Anhängerkupplung kostet beim Händler etwa 700 Euro extra und verträgt 130 kg Stützlast.

Zugobjekt im Test war der einachsige Ohlmeier-Motorboottrailer M 1800 mit der Rinker Captiva 192 Bowrider, die uns beide von der Motorland GmbH in Mannheim zur Verfügung gestellt wurden. Das mit Badeplattform 6,43 m lange Sportboot bringt mit vollem 158-Liter-Tank 1.370 kg auf die Waage und reizt zusammen mit dem Trailer (Leergewicht 360 kg) die 2,8 t Anhängerkapazität des Land Cruisers nicht einmal annähernd aus. Unser Sichteindruck: Bei maximal 2,43 m Breite ist der nachfolgende Verkehr mit den großen Serien-Außenspiegeln des Land Cruisers gerade noch zu überblicken.

Der einachsige Hänger mit Einzelradfederung ist leicht zu rangieren, folgt im Stadtverkehr willig durch enge Kurven und erweist sich auf Schnellstraßen als spurtreu. Innenbelüftete Scheibenbremsen rundum garantieren kurze Bremswege und lassen die Auflaufbremse schnell ansprechen. Die rund 2,2 t Leergewicht des Zugfahrzeugs erfordern zum Fahren des Gespanns jedoch zumindest die „alte“ Führerscheinklasse III oder die

neue Berechtigung BE. Etwas Erfahrung mit schweren Trailern sollte der Lenker des Zugfahrzeugs jedoch haben, denn im serienmäßigen Stabilitätsprogramm VSC ist keine Anhänger-Stabilisierungsfunktion integriert. Diesen kleinen Mangel könnte auch eine Anti-Schlingerkupplung ausgleichen.

Auf einem relativ steilen und etwas rutschigen Slip am Altrhein bei Waldsee bewährte sich der Land Cruiser beim Foto-Shooting hervorragend. Wird zum Anfahren vom Bremspedal auf das Gaspedal gewechselt, hält das System den Bremsdruck für fünf Sekunden aufrecht und verhindert auf diese Weise ein unkontrolliertes Zurückrollen des Gespanns. Anschließendes Gasgeben deaktiviert die Berganfahrkontrolle HAC automatisch. Mit der 2,6-fachen Geländeuntersetzung fehlt es nie an Zugkraft, und die wird von den Allwetterreifen der Größe 265/65 R 17 zuverlässig übertragen. Die Wandlerautomatik nimmt auch mehrere Anfahrversuche klaglos hin. So beeindruckte der Land Cruiser als Diesel mit Automatikgetriebe nicht zuletzt unseren Begleiter von Motorland-Charter, der sonst einen „wesentlich durstigeren“ amerikanischen Pick-up zum Trailern benutzt. <<<

Toyota Deutschland GmbH

Toyota-Allee 2

50420 Köln

Tel. (02234) 10 20

toyota.de