

Spätestens seit dem Erscheinen von OFF ROAD Nr. 2/85 wissen es alle: der Land-Cruiser bekommt Nachwuchs. Einer der letzten Oldtimer der Szene verschwindet damit in der Versenkung. Trotz aller aufkommenden Wehmut gilt es nun, der Zukunft fest ins Antlitz zu blicken, und die Zukunft heißt: Toyota Land-Cruiser LJ 70. Johann S. Link fuhr den modernen Nachfolger, um ihm auf den Zahn zu fühlen und dabei die Frage zu klären, ob der Erbe seinem Vater gerecht wird.



TOYOTA LAND-CRUISER LJ70

Der Erbe



Das Gesicht: Spuren von den Ahnen. Der Rest: zeitgenössisch glatt

So ist das nun mal. Irgendwann ertönt für alles und jeden der Schlußpfiff. Lehnen wir uns also zurück und lassen die Vergangenheit noch einmal kurz Revue passieren: Was war da?

Da war ein BJ 42. Kurzer Radstand, waffenscheinpflichtige Blattfedern, ein umständlich abzuschraubendes Hardtop, um nur einige Punkte zu nennen. Auf der Habenseite: Ein unverwüstlicher Motor und eine schon ins Legendäre gehende Langlebigkeit und Zuverlässigkeit, um auch hier nur zwei wichtige Dinge aufzuzählen. Das alles steckte hinter einer Maske, die in ihrer Form seit 1951 nahezu unverändert gebaut wurde und so mithalf, das Charisma eines Land-Cruiser zu prägen. Sicher, da gab es auch Modellpflege. Mal ein paar PS mehr, mal ein V. Gang, andere Reifen, etwas bessere Illumination des Amaturenbretts, aber das war alles von außen nicht zu sehen.

All diese Feststellungen münden jedoch dahingehend, daß eine Firma, die weltweit zu den größten 4x4-Produzenten zu rechnen ist, jetzt wohl kaum einen Flop produzieren wird. Na dann los! Tränen wegwischen und genau hinschauen.

Selbst wenn der große Toyota-Schriftzug am Grill nicht vorhanden wäre, die Fans hätten kaum Probleme bei der Bestimmung der Vaterschaft, wenn sie auf den neuen LJ 70 zumarschieren. Die einstmals voluminösen Kotflügel sind zwar nur noch angedeutet, aber erkennbar. Die freistehenden Blinker und Standlichter kuscheln sich integriert an den Ecken des Kühlergrills. Trotzdem können sie ihre Herkunft nicht verleugnen. So kann zumindest von der Frontpartie behauptet werden, daß sie sich der alten stilistischen Merkmale bedient, sie aber neu verpackt anbietet.

Die Ähnlichkeit

Der weitere Gang um das Auto zeigt denn auch, daß es nun mit den alten Zöpfen vorbei ist. Hie, kommt was Neues. Es präsentiert sich ein Stahlaufbau, nicht abschraubbar, mit deutlicher Gürtellinie. Auffällig sind die beiden großen Trittbretter an den beiden Einstiegstüren. Man wird später noch darüber zu sprechen haben.

Ähnlich dem Isuzu Trooper wurde die Heckklappe zweigeteilt, allerdings sitzt die kleinere der beiden Flügeltüren auf der

linken Seite. Auch darüber an geeigneter Stelle noch ein paar Worte mehr.

Felgen und Reifen sind alte Bekannte. Es handelt sich um die Toyota Standard-Ausführung: 205x16 M & S auf 16" Felgen.

Über Geschmack soll man bekanntlich nicht streiten. Trotzdem ist man geneigt, folgendes festzustellen: Der LJ 70 ist harmonisch proportioniert, zumindest von außen. Er ist kurz, aber nicht zu kurz. Er ist weder zu hoch noch zu niedrig. Die Motorhaube ist lang aber nicht zu lang. Es paßt, mit anderen Worten, ein Teil zum anderen, das Auge wird an keiner Stelle des Wagens empfindlich getroffen.

Die Maße für Länge, Breite und Höhe beweisen denn auch, daß der LJ 70 und der BJ 42 mehr gemein haben, als auf den ersten Blick zu vermuten ist. Der Erbe ist nur 5 Millimeter kürzer, dafür 25 Millimeter breiter und 70 Millimeter niedriger. Der Radstand allerdings wuchs um 25 Millimeter. Die Unterschiede sind also eher positiver Art, denn ein etwas breiteres und niedrigeres Auto ermöglicht schon mal ein Parkhaus und bietet mehr Platz für die Ellbogen. Der größere Radstand hat, zieht man die Komponenten Spurtreue und Laufruhe in Betracht, nur Vorteile. Die aktuelle Konkurrenz, zum Beispiel der Pajero, bietet auch nur 40 Millimeter Radstand mehr. In Anbetracht der insgesamt größeren Proportionen des Pajero steht der LJ 70 also nicht schlecht da.

Die gut gekleidete Jugend

Der BJ 42 war nicht nur äußerlich ein Rauhbein. Auch sein Innenleben strahlte eher den Charme einer Werkzeugkiste aus, aber vielen gefiel er gerade deswegen. Ein solides Stück Blech, in Wagenfarbe lackiert, eine Handvoll Schalter darauf verstreut, aus die Maus, ran an die Arbeit.

Nun betreten wir die Neuzeit. Bequeme, mit Stoff bezogene Sitze laden, wohlgeformt, spontan zur Überwindung größerer Strecken ein. Das Lenkrad, siehe auch HJ 60, ist in der Höhe verstellbar. Die Instrumente sind klar gegliedert und gut ablesbar. Die wichtigsten Bedienelemente für Licht und Scheibenwischer befinden sich an der Lenksäule, die übrigen, für die Heckscheiben-Heizung und den Heckwischer/wascher sind leicht zu erreichen. Das Heizungssystem ist in seiner Funktion deutlich aufgeschlüsselt und für jeden einfach zu handhaben. All das ist bei Nacht perfekt beleuchtet und gibt dem Fahrer keine Rätsel bezüglich des Standortes eines Schalters auf.

Auffällig sind eigentlich nur zwei Dinge: Da wäre zunächst das Clinometer. Wie auch beim Tercel Allrad werden Seiten- und Längsneigung und darüber hinaus jetzt auch noch die Höhe angezeigt. Frage des interessierten Betrachters: „Was macht

man damit?“ Ein Höhenmesser? Na ja, da ist noch ein Sinn erkennbar. Alle anderen Informationen des Clinometers jedoch hängen von derart vielen Faktoren ab, daß es schon geraten scheint, sich nicht weiter damit zu belasten. Wann ein Fahrzeug seitwärts kippt, beispielsweise, bestimmen die Reifen, der Boden und nicht zuletzt der Fahrer. Hier eine verbindliche Gradzahl nennen zu wollen, ist unmöglich. Ähnliches hat man schon bei der Quadratur des Kreises festgestellt. Mit anderen Worten: Das Clinometer sieht gut aus, erfüllt seinen Zweck als kurzweilige Beschäftigung für gelangweilte Beifahrer und wäre als Halter für Cassetten weitaus sinnvoller. Beruhigt kann man jedoch feststellen, daß zumindest bei Nacht der Herrlichkeit ein Ende bereitet werden kann, das Clinometer besitzt einen separaten Lichtschalter, kann

also verdunkelt werden.

Neu ist die Zuschaltung des Allradantriebs. Sofern die – Gott sei Dank – manuellen Freilaufnaben gesperrt sind, genügt ein Knopfdruck, und eine entsprechende Leuchtanzeige läßt den Fahrer wissen, daß er jetzt per Allrad unterwegs ist. Der Vorgang erfolgt elektro-pneumatisch und quasi ruckfrei. Lediglich beim Abschalten sollte man nicht darauf verzichten, das Gaspedal wie gewohnt etwas zu lupfen. Es rückt sonst so ungesund. Der kleinere Getriebehebel dient nur noch der Zuschaltung der Untersetzung und der Einschaltung eines Leerganges zum Betätigen einer mechanischen Winde.

Letztes Relikt der blechernen Vergangenheit ist ein ebensolcher Deckel des Handschuhfaches, welches leider nicht mehr die gewohnt großen Ausmaße hat.

TOYOTA LJ70

Wie man ihn erkennt Welche es noch gibt

Manchmal ist es schon ein Kreuz mit diesen Bezeichnungen. Wofür stehen sie eigentlich, was verbirgt sich dahinter? Das L steht für die Motorbezeichnung. Der LJ 70 hat einen Motor namens 2 L, das erste Rätsel ist gelüftet.

J ist die Bezeichnung für den Typ. Alle Land-Cruiser haben es, und wo immer man auf eine Nummer stößt, bei Ersatzteilen oder dergleichen, wenn ein J im Spiel ist, kann es sich nur um einen LC handeln. 70 steht als Synonym für die Baureihe. Der Vorgänger hieß 40, der nächste wird vielleicht 80 heißen.

Der neue Benziner wird nun RJ 70 heißen. R deshalb, weil der Motor auf den vollständigen Namen 22 R hört und mit 105 Benzinpferden gesegnet ist.

Der HJ 60 heißt also mit ganzem Namen: H für H Motor, J für Land-Cruiser und 60 für die Baureihe. Der Vorgänger hieß FJ 55.

Dann geistert noch der BJ 42 durch die Köpfe: Ein 3 B Motor brachte ihn in Schwung. Es ist übrigens durchaus richtig zu vermuten, daß es die dritte Variante des B-Motors ist. Die zweite kennen LC-Fans auch noch. Er lieferte 76 Diesel-PS.

Ein weiteres Geheimnis sei nun auch preisgegeben:

Welche Versionen sind denn überhaupt noch im Programm, welche erhält man auf dem freien Markt?

Toyota Deutschland bietet folgende Land-Cruiser an: Den beschriebenen

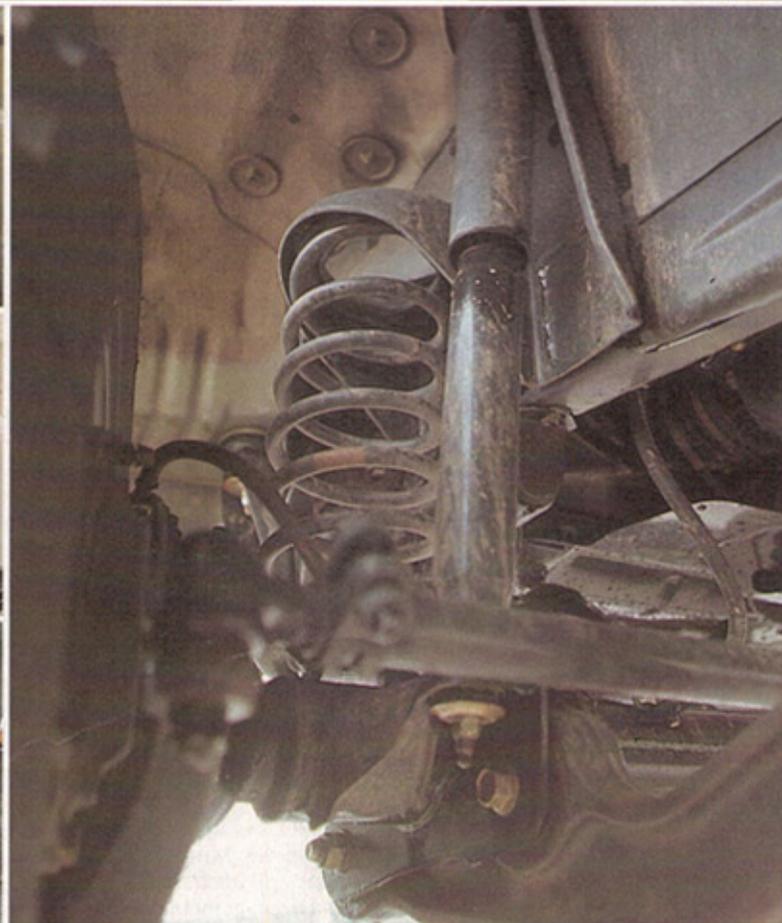
LJ 70 mit Dieselmotor und einen RJ 70 mit 105-PS-Benzin-Motor. Beide sind nur als Ganzstahl-Aufbauten erhältlich. Darüber hinaus ist noch der Land-Cruiser Station im Programm, allerdings auch nur in der gehobenen Version.

Freie Importeure sind da flexibler. Neben den erwähnten LJ und RJ in kurzer Version kann man beide auch mit faltverdeck bekommen. Dann gibt es einen BJ 70/73. Was ist denn das?

Hinter dem B taucht der gute alte 3 B Motor wieder auf. In kurzem Kleid, aber mit Blattfedern. Er wurde dazu auserkoren, als Heavy Duty Version in die Länder zu reisen, die ihn bei seiner hohen Zuladung und der einfachen Konstruktion haben möchten.

In der Mitte des Programms taucht der BJ 73 auf. Motor bekannt, nur der Radstand und die Karosserie wurden länger. Er bildet das moderne Gegenstück zum BJ 46. Der Radstand wächst hier gegenüber dem LJ 70 um 20 Zentimeter, die Gesamtlänge um 38 Zentimeter. Auch hier gibt es eine Ausführung mit faltverdeck und ein Hardtop.

Abgesehen vom HJ 60 gilt es nun noch den Nachfolger des BJ 45 vorzustellen: Es hört, jetzt wissen es alle, auf den Namen BJ 75 und ist rund 5 Meter lang, geeignet also für alle Traveller, denen ein 4x4 nicht groß genug sein kann. Fahrerberichte der wichtigsten Versionen können sie demnächst in OFF ROAD lesen.



Das Cockpit des neuen LJ 70 ist klar gezeichnet. Alle Bedienelemente sind griffgerecht platziert. Als einzige Versionen des neuen Land-Cruiser-Programms bekamen die beiden Light Duty Versionen LJ 70 und RJ 70 Schraubenfedern mit auf den staubigen Lebensweg. Gemessen an der Vergangenheit erhöhen sie den Fahrkomfort ganz beträchtlich



Durch den Einsatz von Schraubenfedern konnte der für die bisherigen Land-Cruiser so charakteristische Vorderbau verkürzt werden

Aber spätestens jetzt, bei der Beurteilung des Innenraumes muß man sich von der Vergangenheit frei machen. Das neue Cockpit ist übersichtlich, aufgeräumt und läßt sich gut bedienen. Es besteht jeden Vergleich mit der Konkurrenz, wie die auch immer heißen mag. Die Zeiten sind nun mal auf Kunststoff ausgerichtet. Die Geschmäcker haben sich geändert, daran können die echten Freaks rütteln soviel sie wollen. Der Trend geht schon lange weg vom Ex-Militär-Vehikel und hin zum Alltagsauglichen Nutz- und Freizeitfahrzeug. Nostalgie ist hier nicht mehr gefragt, zumal auch in diesem Marktsegment mittlerweile ein harter Konkurrenzkampf eingesetzt hat.

Erster gravierender Nachteil ist das Besteigen der Rücksitzbank. Betätigt man einen seitlich am Beifahrersitz angebrachten Hebel, klappt nicht nur die Lehne nach vorn, auch die gesamte Sitzfläche kann leicht vorgeschoben werden. Den Einstieg nun als hochherrschaftlich zu bezeichnen ist wahrlich falsch, aber normalgewachsene Personen kommen gut zurecht. Der Nachteil ist eben der, daß es diesen Mechanismus nur auf der Beifahrerseite gibt. Der Fahrer braucht zwei Hebel, um denselben Effekt zu erzielen. Es scheint die Absicht dahinter zu stehen, auf dieser gefährlichen Seite niemanden auf die Straße lassen zu wollen. Löblich, doch im Falle eines Unfalls der Sicherheit abträglich.

Sitzt man dann so hintendrin, geht es einem ganz gut. Die Kopffreiheit reicht aus, vier große Schiebefenster durchlüften das Auto auf jeden Fall. Unser Testwagen hatte darüber hinaus noch ein elektrisches Schiebedach, die vorne Sitzenden genießen also auf Wunsch auch die Sonne.

So sitzt man zu fünft, wie gesagt, sehr komfortabel. Das Wort Gepäck taucht dann jedoch nur sehr zögernd auf, denn der dafür verbleibende Platz ist zu gering. Schmales Wochenend-Gepäck ist angesagt. Der LJ 70 erinnert damit ein bißchen an den CJ 7, der diesbezüglich auch keine Raumwunder erwarten ließ.

Natürlich läßt sich die Rücksitzbank auch umklappen. Kein Problem. Eine kleine Schlaufe wird gezogen, die Lehne klappt nach vorn. Nochmaliges Ziehen und die komplette Bank läßt sich hinter die Sitze werfen. Nun haben zwei Personen Platz genug, eine Camping-Ausrüstung mittleren Ausmaßes zu verstauen.

Jetzt spielt es keine Rolle mehr, wohin die Reise geht. Sprachen wir eben schon von der Belüftung, so darf die Heizung nicht fehlen. Vier große Düsen jagen, je nach Wunsch, kalte oder sehr warme Luft ins Innere und an die Seitenscheiben. Die Zeit der heißen Füße und kalten Knie ist damit auch vorbei.

Abschließend sei noch erwähnt, daß der LJ 70, ganz im Zeichen der Zeit, mit Teppich ausgelegt ist. Manch ein zweckorientierter Benutzer mag nun ob der dann sehr arbeitsintensiven Pflege erschauern, man kann es halt nicht allen recht machen. Die Majorität gibt nun mal den Ton an.

Die Technik

Der nächste Blick geht unter die Motorhaube und das gesamte Fahrzeug. Neuzeit, wo bist du?

Auf dem Ventildeckel, bei allen Toyota üblich, steht der Name des Motors: 2 L. Wer scharf nachdenkt weiß auch, daß hier der Motor des Hilux Diesel gemeint ist. 72

Diesel-Pferde versuchen ihr Bestes zu geben. Getriebe und Zwischengetriebe sowie die Achsen stammen ebenfalls aus dieser Baureihe. Einziger gravierender Unterschied und wichtigste Neuerung: die Achsen werden durch Schraubenfedern gebündelt und durch Längslenker à la Mercedes G geführt. Die Teleskopstoßdämpfer sitzen jedoch neben den Federn. Je ein Panhard-Stab vorn und hinten reduzieren das Eigenleben dieser Starrachsen auf den Wert Null.

Hier ging, und darüber kann man sich freuen, Toyota keine Experimente ein. Bewährte Aggregate wurden aus dem Regal geholt und in ein neues Kleid gesteckt. Neu heißt in diesem Fall, daß Teile des Hilux zum Einsatz kommen, welcher ja Toyota Deutschland nicht offiziell importiert wird.

Dem Motor haftet nichts Aufregendes mehr an. Will heißen: ein gutes Aggregat verrichtet unauffällig seine Arbeit. Die Kenndaten beweisen, daß diese Antriebs-einheit eher am unteren Ende der bei 4x4 gewohnten Leistungsskala anzusiedeln ist. Bei 2200/min werden 155 Nm produziert, gerade 10 Nm mehr, als der nicht aufgeladene Daihatsu Wildcat zu produzieren in der Lage ist. Ein Pajero Turbo Diesel leistet zwar auch nur 175 Nm, aber die stellen sich schon durch den Turbolader besser dar.

Das Getriebe läßt sich leicht und exakt schalten, es regt damit seinen regen Gebrauch an, und das ist gut so, wie das Kapitel Fahrleistungen noch zeigen wird. Fünf Gänge sind im Angebot, der vierte ist mit 1:1 übersetzt. Man erreicht die angegebene Spitze jedoch erst im fünften Gang, der mit 0,851 Sparcharakteristik hat.

Immer schön cool bleiben

Nach soviel Beschreibung und Technik ist es nun Zeit, am Zündschlüssel zu drehen. Auch beim neuen LJ 70 kann von einer „Rudolf-Diesel-Gedenkminute“ nicht die Rede sein, eher von 15 Sekunden. Genau diese 15 Sekunden reichen aber aus, um zum letzten Mal des BJ 42 zu gedenken. Immerhin vermochte dieses Gerät schon zu Diesel-unfreundlichen Zeiten viele Käufer kraft seines Motors in seinen Bann zu ziehen, daß dem benzingetriebenen Bruder nennenswerte Stückzahlen immer verwehrt waren.

Nun macht sich der LJ 70 auf, diese Nachfolge anzutreten. Immerhin ist er, neben dem HJ 60 natürlich, der einzige Diesel 4x4, den Toyota Deutschland noch anbietet. Das Erbe lastet schwer auf ihm. Der so hochgelobte 3B-Motor, mit 90 robusten Pferden bestückt, ist offiziell aus dem Programm. Das kann man gar nicht laut genug beweinen.

Aber zurück zum LJ 70, denn die 15

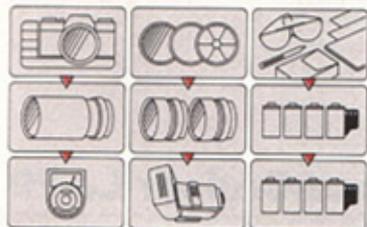
CULLMANN LOTOS I und II

Die geräumigen Fototaschen aus der neuen Cullmann-First-Class-Collection als sportliche Modelle für die umfangreiche Kamera-Ausrüstung.

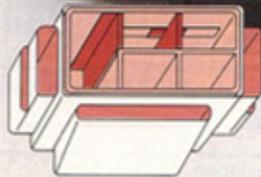


Die in zwei Größen lieferbare LOTOS bietet hohen Tragekomfort durch den Bogen-Schultergurt*, ermöglicht bequemes Öffnen und Schließen mit dem einziigen Doppel-Reißverschluss und gibt Sicherheit durch eine allseitige Polsterung. Die LOTOS besteht in puncto Funktion, Verarbeitung, Design und Material. Durch Herausnehmen der flexiblen Inneneinteilung kann die LOTOS auch bestens als Reise- und Freizeittasche verwendet werden. Lieferbar in KOSKIN, KODRA sandfarben und KODRA grau. LOTOS I: Außenmaße B/H/T 38/20/24 cm – Gewicht KODRA 870 g, KOSKIN 1050 g; LOTOS II: Außenmaße B/H/T 42/21/24 cm – Gewicht KODRA 1000 g, KOSKIN 1180 g;

CULLMANN LOTOS



FIRST
CLASS
COLLECTION



*ES BESTEHT MUSTERSCHUTZ

Fragen Sie Ihren Fotohändler oder fordern Sie unseren Spezialprospekt an.

Deutschland: CULLMANN GMBH, Postfach 8, 8506 Langenzenn

Österreich: JULIUS ESCHER, Mariahilfer Straße 176, 1150 Wien 15

Holland: PENTAX NEDERLAND B.V. Spinveld 25, 4815 HR Breda



CULLMANN

Stative

Fototaschen

Blitzgeräte

Sekunden sind nun um 72 Pferde, die sehr spontan wach werden und doch über ihre Vorliebe für Diesel keinen Hehl machen, sind zu hören, allerdings nicht sonderlich laut. Dennoch brauchen sie einige Zeit, bis sie sich das Heu aus den Augen gerieben haben, will heißen, im kalten Zustand ist mit ihnen nicht viel los. Einziger Quell ungetrübter Freude ist in solchen Momenten das Getriebe, ermöglicht es doch, durch rasches Hochschalten, daß es einigermaßen zügig vom Fleck geht. Sie sind eben keine Kaltblüter, die 72 da vorn. Sie wollen richtig warm sein, ehe es zur Sache geht.

Ist es dann soweit, entsteht zunächst, wieder durch das tolle Getriebe, der Eindruck, daß man recht lebhaft unterwegs sei. Erst die Stoppuhr macht klar, daß ein Mittelwert von 0 auf echte 100 km/h in 26,8 Sekunden kein reiner Quell der Begeisterung ist. Um es noch deutlicher zu sagen: Es gibt kaum einen anderen Diesel, der so langsam ist. Das Arbeitstier hat sich nicht vertreiben lassen.

Die gemessene Spitze von 129,1 km/h rangiert auch am unteren Ende der Leistungsskala und wird nur durch die Feststellung erhellt, daß man bergab, am Drehzahllimit im fünften Gang, mit echten 140 km/h dahineilt. So können auf entsprechenden Autobahnabschnitten zwar relativ hohe Reiseschnitte erzielt werden, absolut gesehen muß jedoch festgestellt werden: der LJ 70 ist kein Renner. Ein bißchen Verständnis für Toyotas Planer sollte angesichts dieser Feststellungen jedoch nicht außer acht gelassen werden.

Ein neuer Landcruiser sollte her. Die Komponenten sollten den bekannten Grad an Zuverlässigkeit haben. Ob man beim Auswählen des Nachfolgers für den BJ 42 in die richtige Schublade des reichhaltigen Programms griff, darf jedoch bezweifelt werden. Doch davon später.

Wägt man alles auf und ab und überhaupt, so bleibt doch eine Menge Positives unter dem Strich. Der LJ 70 fährt sich gut, ich möchte sogar sagen sehr gut. Wildes Hin- und Herschwanken in Lkw-Spuren gibt es nicht, die berühmte Seitenneigung in Kurven kein Thema mehr. Ein Auto zum Reinsetzen und problemlosen Rumpfahnen, egal wo. Längere Strecken sind kein Problem, sofern man es nicht übermäßig eilig hat. Belohnt wird die beschauliche Reise durch einen sehr leisen Motor. Selbst unter Vollast wurden nur 80 dB(A) gemessen, so leise können es nur wenige.

Der Verbrauch hält sich in erfreulichen Grenzen. Legt man einen 110er Reiseschnitt zugrunde, genügen selbst bei schlechtestem Wetter 12 l/100 km. Zusammen mit dem bezaubernd großen 90-l-Tank macht das eine Reichweite von etwas mehr als 700 Kilometer. Wie das bei einem Diesel so ist, läßt er sich ungebührliches

Rasen sofort vergüten. Reiseschnitt 120 km/h, nur durch dauerndes Vollgasfahren möglich, erfordert den Gegenwert von 14,4 l/100 km.

Hat man sich an die langsame Gangart in neuer Umgebung erst einmal gewöhnt, taucht nur noch ein wunder Punkt auf, die Teilung der Heckklappe. Was so praktisch aussieht und auch ist, offenbart auf der Straße doch Nachteile. Die kleinere der beiden Türen ist links, also hinter dem Fahrer, angeschlagen. Dort steht sie aber in einem wichtigen Teil des Sichtfeldes, hilft doch der Rückspiegel gerade bei Regenwetter mit, den schnelleren Verkehr besser einzuschätzen. Da der LJ 70 auch mit einem Heckwischer gesegnet ist, könnte man da jetzt toll rausschauen. Leider wischt er nur das große Fenster sauber, und

was rechts hinter dem Fahrzeug passiert, ist lange nicht so wichtig wie die Geschehnisse auf der anderen Seite. So liegt der Verdacht auf der Hand, der Neue sei eigentlich für Länder mit Rechtslenkung konzipiert. Aber hätte es wirklich so viele Probleme bereitet, die kleine Tür – wie beim Trooper – nach rechts zu verlegen?

Der Erbe auf freier Wildbahn

Teppichboden oder nicht, ins Gelände muß er allemal. Was da zu erwarten ist und dann auch eintrifft, ist schnell erzählt.

Durch die serienmäßige Servolenkung bereitet das Fahren im Schlamm und wo auch immer kein muskelzerrendes Vergnügen mehr. Das ist auch gut so. Man betreibt nicht unbedingt ein Hobby, um verletzt zu

AUF EINEN BLICK:

Toyota Land-Cruiser LJ 70

MOTOR

Wassergekühlter Vier-Zylinder-Diesel-Reihenmotor, in Längsrichtung eingebaut, obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, hängende Ventile, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Ölfilter im Hauptstrom

Verteilereinspritzpumpe mit Drehzahlregler

Hubraum: 2446 ccm, Bohrung x Hub: 92,0 x 92,0 mm

Leistung: 53 kW (72 PS) bei 4000/min

Leistungsgewicht: 32,45 kg/kW (23,9 kg/PS)

Max. Drehmoment: 155 Nm (15,8 mkg) bei 2200/min

Verdichtung: 22,3:1

Drehstromlichtmaschine: 50 A/600 W; Batterie: 12 V/70 Ah

Tankinhalt: 90 l. Ölinhalt mit Filter 6,5 l.

KRAFT-ÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, zuschaltbare Vorderachse, manuelle Freilaufnaben

5-Gang-Getriebe: I: 3,928; II: 2,333; III: 1,451; IV: 1,000;

V: 0,851; R: 4,473

Verteilergetriebe Straße: 1,000; Gelände: 2,276

Achsantrieb: 4,875

Gesamtuntersetzung im I. Gang mit Geländereduktion 43,58. In diesem Gang max. Drehmoment an jedem Rad 168,9 Nm bei etwa 7 km/h

FAHRWERK

Leiterrahmen

Vorn: Starrachse mit Schraubenfedern, Längslenkern, Panhardstab und Teleskopstoßdämpfern

Hinten: Starrachse mit Schraubenfedern, Längslenkern, Panhardstab und Teleskopstoßdämpfern

Lenkung: Kugelumlauflenkung mit Servounterstützung

Zweikreis-Servo-Bremsystem, Bremskraftregler; vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen; Hand-Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend

Felgen: 6 J x 16"

Reifen: 205 SR 16" M & S Dunlop Japan

werden von wild um sich schlagenden Lenkrädern.

Mit an Bord ist eine Differentialsperre auf Lamellenbasis mit einer Sperrwirkung von 25%. Sie ist ebenfalls bei allen deutschen Versionen serienmäßig.

Nun noch ein betrübter Blick auf die Reifen, kommentiert von der Feststellung: alles beim alten. 205er M & S auf 16 Zoll hohen Stahlfelgen, allerdings weißen Sternfelgen, schon vom Vorgänger her bekannt. Was kann da schon passieren?

Man kann sich auch täuschen, Damen und Herren. Sooooo schlimm ist das alles nicht, im Gegenteil. Der LJ 70 schlägt sich wacker durch die Brühe, und es genügt, wenn beim nächsten Reifenkauf vorzuziehen, im Regal für die 205er dann ein besseres Profil zu suchen. Leider hat man

nämlich auch hier sonst keine Auswahl. Toyota Deutschland gibt nur diese Reifengröße frei. Was Sie dann daraus machen, kann man Ihnen kaum vorschreiben. Trotzdem wurmt es schon gewaltig, in der Bedienungsanleitung zu lesen, daß anderenorts auch 7.00 x 16 für den LJ 70 erlaubt sind, und zwar ab Werk.

Komme mir nun keiner mit der Höchstgeschwindigkeit und der Zulässigkeit der Reifen dafür. Alle gängigen Fabrikate und alle gängigen Größen, die für den LJ in Frage kommen, sind bis 120 km/h zulässig. Da die volle Belastung jedoch in keinem Fall erreicht wird, erlauben die Reifenhersteller höhere Geschwindigkeiten. Aber reden wir nicht mehr davon, es gibt Ohren die hören so etwas nicht gerne und verschließen sich dann umgehend.

Nicht gefallen hat im Gelände das Trittbrett. Es eignet sich vorzüglich zum Verbiegen, setzt der Wagen einmal seitwärts in der Mitte auf. Im Extremfall geht die Tür dann nur noch mit Brachialgewalt auf. Das muß nicht sein. Der Einstieg ist an sich so niedrig, daß auch Kleinkinder mit ihm fertig werden, also ein überflüssiges Accessoire. Es sei denn, man legt Wert auf beschmutzte Flanellhosen, sofern man solche trägt und den LJ auch im schmutzigen Zustand benutzt. Das Trittbrett eignet sich hierfür bestens.

Fazit

Wie alle Erben, die sich vorgenommen haben, Vaters Fußstapfen zu übernehmen, wird es auch dieser nicht leicht haben. Zwar kann er seine Herkunft äußerlich nicht verleugnen, doch die motorische Gegenwart hält zum Teil nicht, was in der Vergangenheit selbstverständlich war.

Wo gehört er also hin, der Erbe? Er gehört in die Riege der Modernen, das heißt: Er ist sehr gut verarbeitet, problemlos zu bedienen und zeitgemäß sparsam, leider auch in Sachen Fahrleistung. Gibt der Preis eine Antwort? Auch nicht, eher im Gegenteil. Der LJ 70 Diesel kostet ohne das Stahlschiebedach 30990 Mark. Soviel kosten andere auch, nur bieten sie mehr Platz und mehr Leistung. Bleibt der Ruf der unbedingten Zuverlässigkeit, welche auch hier zu erwarten steht, denn die wichtigsten technischen Einzelteile sind alte Bekannte. Das allerdings ist ein paar Märker wert.

Sollte sich nun jemand wundern, daß auf dem freien Markt der LJ 70 um einiges billiger angeboten wird, so wird hier aber darauf aufmerksam gemacht, daß Toyota Deutschland den LJ mit allem versehen hat, was das Zubehörprogramm zu bieten hatte, das Schiebedach ausgenommen. Freie Importeure bieten dagegen eine Basisversion und einige Ausstattungsdetails dann gegen Aufpreis. Zu solchen Dingen zählen aber auch die wichtige Servolenkung und die Differentialsperre. Drum prüfe, wer sich ewig bindet.

Das letzte Wort gilt der Motorisierung. Wer modern aussieht, sollte auch so fahren. Der LJ 70 macht den Eindruck einer ersten Ausbaustufe, der bald eine zweite folgen könnte, ähnlich dem Isuzu Trooper Diesel. Und so formiert sich alles zur letzten und wichtigsten Feststellung: Das Auto ist gut, halt Toyota-like, der Motor zu klein. Hat da jemand eben das Wort Turbo geflüstert?

Text: Johann S. Link
Foto: Dieter Greither

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge 3970 mm; Breite 1690 mm; Höhe 1880 mm
Radstand 2310 mm
Bodenfreiheit am Differential: vorn/hinten: 213/206 mm
Spurweite vorn/hinten: 1415 mm
Sitztiefe vorn/hinten: 462/410 mm
Innenhöhe über den Sitzen vorn/hinten: 979/956 mm
Kniefreiheit hinten: 237-416 mm
Laderaum Länge 410-871 mm; Breite: 1021-1435 mm
Hecköffnung Höhe: 996 mm; Breite: 1187 mm
Ladehöhe: 810 mm
Gewicht fahrfertig vollgetankt: 1720 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 2110 kg; Zuladung 390 kg
Anhängelast gebremst: 2110 kg, ungebremst: 750 kg
Dachlast: 200 kg

MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit: 129,1 km/h (bei 3900/min im V. Gang)
Kilometerstand: 4000
Beschleunigung aus dem Stand: 0-80 km/h 15,5 s
(vollgetankt, mit 1 Person besetzt) 0-100 km/h 26,8 s
0-120 km/h 43,0 s
Tachometerabweichungen:
Tacho echt
80 73,2 km/h
100 91,0 km/h
120 110,1 km/h
Kilometerzählerabweichung:
Anzeige: 100, tatsächlich gefahren: 99,8 km
Innengeräusche im V. Gang:
80 km/h 74 dB(A)
100 km/h 76 dB(A)
120 km/h 79 dB(A)
129,1 km/h 80 dB(A)
Kraftstoffverbrauch (Diesel):
Stadtverkehr: 9,7 l/100 km
Landstraße: Schnitt 70 km/h 10,3 l/100 km
Autobahn: Schnitt 110 km/h 12,0 l/100 km
Autobahn: Schnitt 120 km/h 14,4 l/100 km

PREISE

Toyota Land-Cruiser Hardtop Diesel LJ 70	DM 30990,-
Stahlschiebedach elektrisch	DM 1500,-
Zweischicht-Metallic-Lackierung	DM 380,-

HERSTELLER

Toyota Japan, Toyota Motor Sales Co. Ltd. Nishikasugai-Gun, Aichi-Pref., 452 Japan

IMPORTEURE

Toyota Deutschland GmbH, Bachemer Landstraße 2, D-5000 Köln 40
Österreich: Ernst Frey OHG, Wiedner Gürtel 2, A-1040 Wien
Schweiz: Toyota AG Switzerland, CH-5745 Safenwil