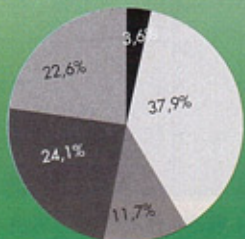




## Die Beliebtheit der einzelnen Toyota-Modelle

### Karosserien:

RJ 70	3,6%
LJ 70	37,9%
LJ 73	11,7%
KJ 70	24,1%
KJ 73	22,6%



# DER LETZTE SEINER ART

Wer einen LandCruiser J7 sein Eigen nennt, möge ihn hegen und pflegen. So einen wird es nie wieder geben, behaupten jedenfalls die Besitzer. Im Mängelreport bestätigen Toyota-Freunde seinen Ruf als Geländegänger, mit dem man immer gut ankommt

Von Ronald Partsch



## Die Zubehör-Hitliste

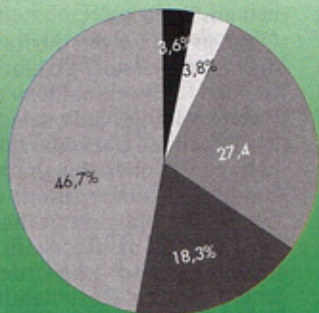


**V**erpönt seien alle Klischees – und Vorurteile erst recht. Doch der Mythos des LandCruiser-J7, vom Dauerläufer, der alles mitmacht, wird von den Einsendern und besonders in den Kommentaren zum Fragebogen nachhaltig verfestigt. Hafet ihm auch der Ruf vom störrischen, harten Rauhbein an, so sind die Meinungen der Besitzer dazu eher gespalten. Änderungswünsche am Fahrwerk teilen sich dreigleisig auf. Ein Teil wünscht sich's komfortabler, der andere höher und ein weiterer härter. Besondere Brisanz bekommt ein Report über einen erst kürzlich Abgelösten, wenn ge-

rade bekannt wird, daß seine Nachfolger vieles nicht mehr können, wodurch er sich auszeichnete. Die ersten Nachrichten über den im Frühjahr debütierenden Nachfolger des großen LandCruiser Station J8, der dann J10 GrandCruiser heißen wird, werden Tourenfahrer erschrecken. Ist der HDJ80 noch der letzte in Deutschland lieferbare Toyota, mit dem man größere Fernreisen unternehmen kann, so sind diese Zeiten bald vorbei. Der Neue wird kraft vorderer Einzelradaufhängung und elektronisch geregelter Triebwerke selbiges nicht mehr können. Vom LandCruiser J9 raten Leser in ihren Erfah-

## Motoren:

2,4-L-Benziner 105/110/124 PS	3,6%
2,4-L-Diesel 72 PS	3,8%
2,4-L-Turbodiesel 86 PS	27,4%
2,4-L-Turbodiesel 90 PS	18,3%
3,0-L-Turbodiesel 125 PS	46,7%



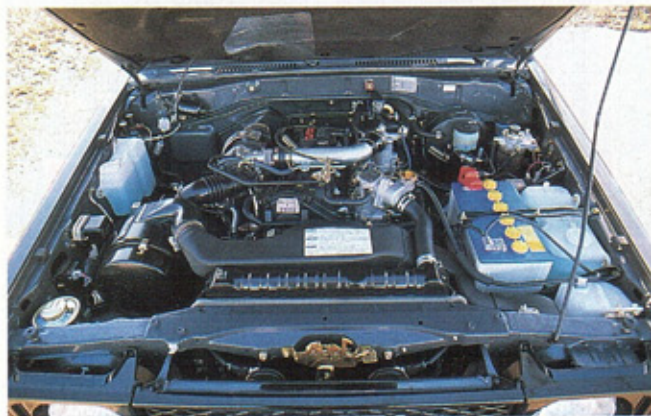
Tüchtige Geländegänger und immer noch herzlich im Einsatz sind die frühen J7 der Jahrgänge 1985 bis 93

rungsberichten als Fernreiseauto ohnehin ab.

Genau das war jedoch die Domäne der 73er-Modelle, die samt Aufschraubwohnkabine statt Hardtop gar an Wüstenrallyes erfolgreich teilnahmen. Seine vornehme Zurückhaltung in den Zulassungsstatistiken rührte aus dem Schamgefühl her, selbst zu wissen, daß er nur jene Offroader befriedigen konnte, die ein kurzes, knappes Vehikel suchten. Den viertürigen J77, mit 2,73 Meter Radstand noch ein wenig länger als der 73er, bot die japanische Mutter den



Die Scheibenrahmen der Schiebefenster und Hecktüren liebt der Rost



2,4-Liter-Turbos der ersten Jahre waren anfällig an Zylinderkopf und Lader

Europa-Importeuren mit passender Homologation zwar an, dieses Auto wurde aber nur von den Kanaren dankbar angenommen. Für platzbedürftige Kombi-aufsteiger mit gesundem Familiensinn oder fürs derbe

Handwerksgeschäft war also hierzulande nichts zu haben. Während J73-Fahrer unter den Reporteinsendern mitunter nach zwei weiteren Türen lechzen, begehren die Kurzsportler aus den Reihen der J70er jeweils nach einem

geöffneten Dach, wie sie es wohl im Urlaub in Frankreich zusehen bekamen. Selten wurde ein Automobil so sehr an den Bedürfnissen der Kundschaft vorbei offeriert.

Der Ruf mechanischer Solidität, der dem LandCruiser durch seinen erfolgreichen Vorgänger vorausilte, zeigt sich auch daran, daß mehr als ein Viertel aller LC-Eigner (auch einige der älteren LJ darunter) außerhalb des natürlichen Verschleißes noch nie einen Schaden verzeichnen mußte. Das schöne Bild bekam nur 1986 durch die Aufrüstung des 2,4-Liter-Saugdiesels mit einem Turbolader aus den Pkw-Modellen einen leichten Knick, als Zylinderkopf- und Turboladerschäden gehäuft auftraten. Unter allen Schadensmeldungen liegen mit 14,7 Prozent Zylinderkopfschäden (hauptsächlich Risse) der ersten 2,4-Liter-Turbos an der Spitze.

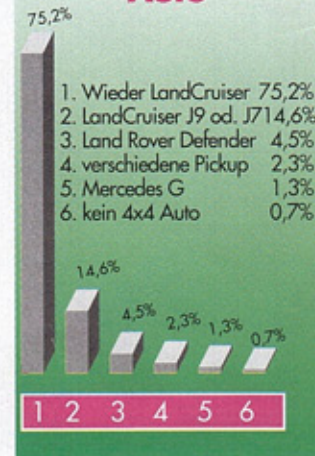
Neben den verschleißbedingten, üblichen Reparaturen an Bremsanlage (32,3%), Auspuff (54,9%) und Kupplung (32,2%), immer bezogen auf die Zahl reparierter Fahrzeuge und nicht auf die Gesamtheit aller Einsender, taucht auch überraschend oft das Thema Kühlung auf. 24,5 Prozent aller genannten Reparaturen gehören zum Problembereich Motorkühlung und fast immer ist ein korrodierter Kühler die Ursache. Ein Schwachpunkt, den Toyota von 1985 bis 1990 nicht in den Griff bekam, mit noch vereinzelt Auftreten bis 1992.

Häufig auftretender Elektro-Schlamassel würde bei einem von Elektronik beherrschten Offroader unserer Tage kaum verwundern, beim J7 jedoch stark. So rekrutieren sich die

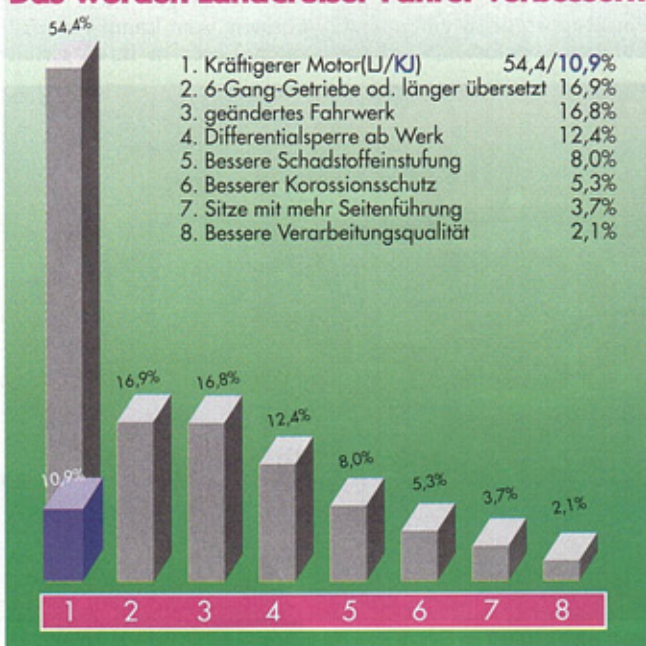
mit der Häufigkeit von 32,1 % gelisteten Elektroschäden an erster Stelle aus immer wieder ausgetauschten Batterien und – man höre und staune – verrosteten Rückleuchten. Die rückwärtigen Leuchteinheiten können zwar nicht korrodieren, wohl aber deren Kontakte in den Birnenfassungen und die Masseverbindungen. Selbst mit der Einführung der KJ-Modelle konnten beide Probleme nicht eingedämmt werden, sie treten selbst bei Modellen des Jahrgangs 1995 noch auf.

Wer sich für einen gebrauchten LandCruiser interessiert, sollte sich intensiv dem Blechkleid widmen. Es wird gerne vom Rostfraß heimgesucht. Sämtliche Scheibenrahmen stellen einen „Everbrown“ dar. Am häufigsten beklagt werden verrostete und da-

### Mein nächstes Auto



### Das würden LandCruiser-Fahrer verbessern



durch undichte Scheibenrahmen an den Hecktüren, dem Schiebefenster hinten und gelegentlich auch an der Windschutzscheibe. Rostbefall an den Türrahmen sowie Kanten und Falzen von Türen und Hauben läßt sich auch bei den neueren KJ nicht ausschließen. Selbst bei ihnen tauchen gelegentlich korrodierte Regenrinnen am Dach auf.

Ohne große Folgen dürfte jedoch einsetzende Oxidation an den Schweißnähten der Rahmen-Längsbänke sein. Sie wird noch ein paar Jahrzehnte nagen können, bis die tragende Struktur ernsthaft gefährdet ist. Insgesamt besessen, entbehrt die Roststatistik jedoch jeglicher Logik, denn jene, die vom Rost befallen wurden, trifft's gründlich. An-



Im Spritzbereich der Räder liegende Rückleuchten fallen oft aus

dere wiederum kommen völlig ungeschoren davon. Entweder waren die Japaner in der Fertigung mit einer gewissen Emotionalität bei der Sache oder – viel wahrscheinlicher – es steckt harter Einsatz

überdurchschnittlich viele, also mehr als 15000 Kilometer ab. Dabei liegen die 73er Radstände der L- und K-Bau-reihen jeweils vor ihren kürzeren 70er-Brüdern.

LandCruiser werden auch überdurchschnittlich häufig im Gelände bewegt. Mehr als 1000 Kilometer jährlich legen 34,3 Prozent der Report-Teilnehmer auf reinen Offroad-Strecken zurück und 48,2 Prozent bis zu 1000 Kilometern. Bei LJ- und KJ-Modellen liegen wiederum die 73er Radstände vorn. Auf den ersten Blick überrascht dieses Ergebnis, denn für Geländeaktivitäten wäre doch die kürzere Variante die bessere Wahl.

Bei näherer Analyse der Bögen wird aber klar, daß diese Entfernungen nicht in Wald und Flur zusammenkommen, sondern fern unseres Kontinents zurückgelegt werden. Unter den KJ-Eignern zeigt sich das besonders deutlich. Mehr als 1000 Gelände-Kilo-

## Die häufigsten Mängel am LandCruiser J7



Die 3-Liter-Turbos der KJ 70/73 brachten ab 1993 einen kräftigen Aufwind

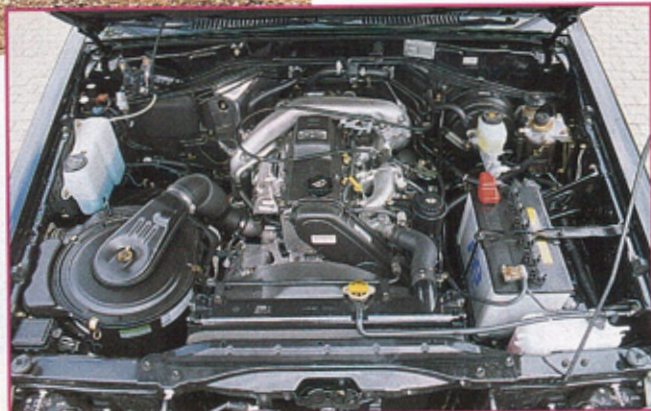
hinter der Blechplage. Immerhin behaupten 37,2 aller Einsender noch gar keinen Rost entdeckt zu haben. Das wäre bei den jüngeren Exemplaren kein Wunder. Doch selbst unter den älteren LJ ist die braune Pest bei 23,5 % der Fahrzeuge kein Thema.

Daß die OFF ROAD-Leser ihren Cruiser hart rannehmen, ist keine bloße Vermutung. 64,9 % aller spulen pro Jahr

meter legen 51,5 Prozent der 73er pro Jahr zurück und nur 27,3 Prozent der 70er. Bei vielen 73ern entspricht die Geländefahrleistung fast der Jahresfahrleistung. Damit wird klar, wozu der längere, geräumige LandCruiser gut ist: Er tummelt sich auf abenteuerlichen Fernreisen. Doch – wie lange noch?

Auf jeder Touristik-Messe wird das Wachstum in den

Sparten Individual- und Abenteuer-tourismus ein-drucksvoll bestätigt. Klar, daß diese Leute dafür auch ein adäquates Fahrzeug brauchen. Trotzdem glaubt Toyota auf diese Klientel und auf ihre treuen 7er-LandCruiser-Kunden künftig leicht verzichten zu können. Alternativen in Form der blattgefederten HZJ-Modelle findet man nur noch im europäischen Ausland. Strapazen im täglichen Auto-leben rühren aber nicht allein von schlechten afrikanischen oder ukrainischen Pisten her. LandCruiser mit erklecklichen Lasten am Haken führen ein ebenso gestreßtes Dasein. 66,4 von 100 Exemplaren ziehen ein Anhängsel, in der Hauptsache ein gewerbliches (59,3 %) und sehr oft werden



„Dream-machine“ und Muster an Zuverlässigkeit: der 3-Liter 1KZ-T

### Durchschnittsverbrauch

2,4-L-Benziner 105/110/124 PS	14,1 L
2,4-L-Benziner 72 PS	11,9 L
2,4-L-Turbodiesel 86 PS	12,0
2,4-L-Turbodiesel 90 PS	12,2 L
3,0-L-Turbodiesel 11,6 PS	11,6 L

Autotransporter genannt. Auf den nächsten Plätzen, aber mit deutlichem Abstand folgen Wohnwagen und Pferdeanhänger. Das Lieblingszugpferd heißt KJ 70 und legt im Schnitt rund 4700 Kilometer pro Jahr im Gespann zurück.

An der Lackierung erkennt man den Charakter eines

geschlagen folgen Reifen von Goodyear, Bridgestone und General Tire. Was gut ist, wissen die Toyota-Lenker auch in Sachen Stoßdämpfer. 23,4 Prozent haben umgerüstet und als Lieblingsnachrüstmarke zu Monroe gegriffen, allerdings nur knapp vor Old Man Emu und Bilstein.



Die 73er-Modelle mit FRP-Top ließen sich bis aufs Gerippe strippen . . .

Sportwagenfahrers und an der Reifenwahl den des Offroaders. So verwundert es kaum, daß sich 53,3 Prozent aller Charakterköpfe von der Originalbereifung verabschiedet haben. Mit 27,4 Prozent kommen bevorzugt BF Goodrich-Pneus in die Radhäuser. Ab-

Den Luxus eines Zweitwagens leisten sich 48,8 Prozent aller Einsender, davon stammen 18,2 Prozent ebenfalls aus dem Lager der Geländewagen. Erstaunlich häufig steht neben dem Toyo noch ein Nissan Patrol in der Doppelgarage. Daß kleine Computer die

komplette Steuerung heutiger Automobile erledigen, ist – nach Aussagen der Hersteller durch die Schärfe der Abgas-gesetze bedingt. Es bringt den Produzenten aber noch einen weiteren Vorteil: Die Wartung durch den Halter fällt damit flach. Nur 16,1 Prozent aller LandCruiser-Lenker lassen nämlich alles in der Werkstatt machen, wogegen 30,6 Prozent die gesamte Wartung selbst in

heit. Dort behaupten nur 13,1 Prozent aller, daß ihnen der Toyota-Service aufgrund ihrer Eigenleistung gleichgültig sei. Die restlichen 17,5 Prozent Do-it-yourself-Werker sind mit den Toyota-Werkstätten hochzufrieden, weil sie zuverlässig Ersatzteile besorgen und mit gelegentlichem Rat zur Seite stehen.

So ist es denn auch zu erklären, daß Toyotas Werkstattbetrie-

be ein so hohes Ansehen genießen. 29,2 Prozent finden den Service sehr gut und 44,5 Prozent gut. Insgesamt ein exquisiter Zufriedenheitsindex, der an

### Wieviele Kilometer pro Jahr

RJ 70 unter 15000:	100%	über 15000:	0%
LJ 70 unter 15000:	47,3%	über 15000:	52,7%
LJ 73 unter 15000:	33,1%	über 15000:	66,9%
KJ 70 unter 15000:	24,2%	über 15000:	75,8%
KJ 73 unter 15000:	12,9%	über 15000:	87,1%

die Hand nehmen. Eine Quote, die jedem Automobilproduzenten freilich ein Dorn im Auge sein muß.

Kleinere Reparaturen werden immerhin von 44,5 Prozent selbst in Angriff genommen und 31,4 Prozent kümmern sich zumindest eigenhändig um den regelmäßigen Ölwechsel. Kein Widerspruch entsteht aus der Bestätigung der hohen Selbstschrauberquote (30,6 %) und der Frage nach der Werkstattzufrieden-

der sprichwörtlichen Markentreue von Toyota-Fahrern sicherlich beteiligt ist.

Wie es für die J7-Fahrer zukünftig weitergeht, ist 75,2 Prozent von ihnen sonnenklar: sie wollen wieder einen J7 anschaffen. Nur 14,6 Prozent können sich den Umstieg auf einen anderen Fourwheeler aus dem gleichen Haus vorstellen. Daß es auf dem Geländewagenmarkt zum J7 kaum andere Alternativen gibt, ist eine traurige Tatsache. Das

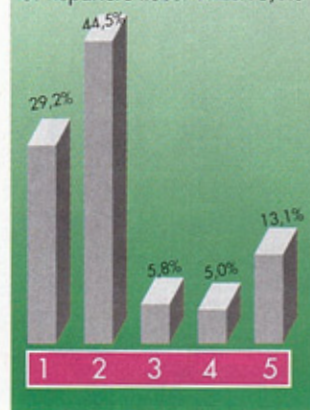
zukünftige Ersatzmobil könnte für viele der J7-Eigner bestenfalls ein anderes Allrad-Urgestein – der Land Rover Defender sein.

### Wieviel kostet durchschnittlich ein

	LJ7	KJ7
Ölwechsel	112,88	182,04
kleine Inspektion	274,65	393,32
große Inspektion (ohne sonstige Reparaturen)	559,58	721,22

### So arbeitet der Toyota-Service

1. Sehr gut 29,2%
2. Gut 44,5%
3. Ausreichend 5,8%
4. Mangelhaft 5,0%
5. Repariere lieber selbst 13,1%



. . . und wurden deshalb von Fernreisenden gern als leichtes und extrem geländetaugliches Basisfahrzeug ausgewählt