



Den Test zum Heft  
finden Sie auf der  
DJZ-DVD 3/2005

Deutlich sichtbar die zusätzlich  
angebrachte Motorpanzerung.

pneumatische Sperren für die Vorder-  
und Hinterachse.

Vergleichbare Fahrzeuge sind der  
Mitsubishi Pajero oder der Landrover  
Discovery. Andere Geländewagen der  
„Bolidenklasse“ verfügen oft nur über  
einen zuschaltbaren Allradantrieb. Der  
Landcruiser ist mit dem technisch auf-  
wändigeren permanenten Allrad (Tor-  
sen-Differenzial) ausgestattet.

Peter Brade

Foto: Peter Brade

**DJZ-TEST**

## Kleiner Bolide von Toyota

Der Toyota Landcruiser gehört zu den Boliden unter den Geländewagen, obwohl er eigentlich die Kleinausgabe des großen Toyota J 10 ist. Der Landcruiser verfügt ebenfalls über zwei zusätzliche Sitzplätze im Kofferraum und steht in Sachen Robustheit dem großen Bruder in nichts nach.

Schlechte Wege bewältigt das Fahrwerk problemlos und lange Strecken auf der Autobahn lassen sich wie in einer Nobellimousine zurücklegen. Trotz Größe und Gewicht ist der Landcruiser leicht zu steuern. Der große Wendekreis von über zwölf Metern fällt aufgrund der Leichtgängigkeit und Präzision der Lenkung nicht negativ auf.

Der Fahrer wird durch eine Vielzahl elektronischer Fahrhilfen unterstützt. Beim Bremsen und Beschleunigen greift der Computer ein. Das aktive hydro-pneumatische Fahrwerk mit Niveauregulierung und regelbarer Dämpfungscharakteristik sorgt bei unterschiedlichen Straßenverhältnissen für mehr Fahrstabilität.

Mit dem Torsen-Differenzial verteilt der Landcruiser die Motorkraft auf Vorder- und Hinterräder. Das heißt: Beginnen die Vorderräder durchzudrehen, leitet das Differenzial die Kraft an die Hinterräder.

Sicheres Anfahren an rutschigen Schrägen gewährleistet beim Automatik-Toyota die bisher einzigartige elektronische Berganfahrkontrolle. Die Karosserie ist durch eine stabile Leiterahmenkonstruktion besonders robust. Beispielsweise Scheibenrisse, die durch starke Verwindungsbelastung entstehen können, sind beim Toyota eher unwahrscheinlich.

Wer öfter in nassen Gebieten unterwegs ist, wird die Wattiefe, also die Wassertiefe, die problemlos durchfahren werden kann, von 70 Zentimetern zu schätzen wissen. Das ist ein Spitzenwert.

Angetrieben wird der Toyota von einer 166 PS starken Dreilitermaschine, mit Vierstufen-Automatikgetriebe. Die Automatik gehört zur Spitzenklasse, denn sie schaltet nicht nur sehr schnell, sondern fast unmerklich.

Das Drehmoment von 410 Nm liegt zwischen 2000 und 2600 Umdrehungen an. Da die volle Kraft im ersten Gang nicht immer gebraucht wird, gibt es noch einen Schalter „2nd Start“. Wird die Taste gedrückt, fährt der Automatik-Toyota im zweiten Gang an.

Gestartet wird die kräftige Dieselmotorschine sicher über zwei Batterien. Die Ausrüstung mit zwei Batterien ist bei

den „großen“ Modellen von Toyota seit Jahren Standard.

Brummt der Diesel, verfügt der Landcruiser mit einem Verbrauch von rund neun Litern und einem Tankvolumen von 87 Litern über eine Reichweite von etwa 1 000 Kilometern.

Zur funktionellen Eleganz im Inneren gehört die übersichtliche Steuerung von Bodenfreiheit und Fahrwerk. Mit dem Knopf DAC kann zusätzlich die Bergabfahrhilfe aktiviert werden.

Im Kofferraum können die beiden Zusatzsitze bei Nichtgebrauch einfach weggeklappt werden. Wer die Sitze nicht oder nur sehr selten braucht, sollte sie allerdings besser ganz ausbauen, da der seitliche Laderaum doch eingeengt wird.

Dem aktuellen Konstruktionstrend entspricht die Scheinwerferwaschanlage. Die in einem T-Stück untergebrachte und dadurch geschützte Düse fährt bei Betätigung heraus und reinigt kraftvoll das Glas. Während der Fahrt ist die Waschdüse geschützt und kann nicht verschmutzen.

Die Firma Nestle in Dornstetten bietet zahlreiche Umbauten für den Toyota an. Beispielsweise eine Unterbodenpanzerung für Motor, Getriebe und Tank, Spezialreifen oder 100-prozentige

### Landcruiser 3.0 D-4D

**Preis:** 3-türig ab 29 058 Euro,  
5-türig ab 30 856 Euro

**Motor:** Vierzylinder-Diesel-Commonrail mit 166 PS, Drehmoment: 370 Newtonmeter bereits bei 1 500 U/min

**Durchschnittsverbrauch:** 9,1 Liter/100 Kilometer.

**Antrieb:** Permanenter Allradantrieb mit Torsen-Mitteldifferenzial zusätzlich

**Sperren:** Mitteldifferenzial zu 100 Prozent manuell sperrbar, elektronische Traktionskontrolle

**Aufhängung:** vorne Einzelradaufhängung, hinten Starrachse

**Bodenfreiheit:** 220 mm

**Länge:** 4,81 Meter oder 4,71 Meter mit Unterflur Reserverad

**Wendekreis:** 12,2 Meter

**Zul. Ges.-Gewicht:** 2 850 kg

**Anhängelast:** 2 800 kg (gebremst, bis 12 Prozent Steigung)

**Sonstiges:** Wattiefe 700 mm,

Unterfahrschutz vorn 237,80 Euro,

Unterbodenschutz Getriebe und

Verteilergetriebe 307,40 Euro, Un-

terbodenschutz Tank 308,56 Euro,

100-prozentige Sperre vorn 1 690

Euro, 100-prozentige Sperre hin-

ten 1 610 Euro, größere Bereifung

265'er, Fahrzeughöherlegung.

Weitere Infos: Toyota Nestle,

Gottlieb-Daimler-Straße 5, 72280

Dornstetten. Tel.: 07433/9677-0.

Internet [www.toyota-nestle.de](http://www.toyota-nestle.de)