

GANZ IN WEISS

Nur wenige Umbauten sind nötig, um aus dem Landcruiser 90 einen richtig guten Geländegänger zu machen. Wolf Haarm hat es getan.





Griffig: Die Mud-Terrain-Reifen bringen zusätzlich 35 Millimeter Bodenfreiheit.

Serie: Funkgerät als einziges Extra im Innenraum.

Zurück zum Ursprung: Wolf Haarm hat als Inhaber einer Firma für Garten- und Landschaftsbau eine recht pragmatische Einstellung zu Geländewagen. Chromteile und Ledersitze sind für die Arbeit unnötig, was zählt, sind Haltbarkeit, Stehvermögen und Geländetauglichkeit.

Nachdem Wolf allerdings auch „privat“ gern ins Gelände fährt, wurde das Angenehme

gleich mit dem Nützlichen verbunden. Das Wunschauto sollte sowohl für die harte tägliche Arbeit als auch für vergnügliche Geländeausflüge im Urlaub erhalten.

Die Wahl fiel auf den Toyota Landcruiser KJ 90 in der Basisversion. Der 1996 erstmals vorgestellte J9-Landcruiser war von Beginn an auch in dieser spartanischen Basisversion erhältlich, die weder mit Breitrei-

fen noch mit lackierten Stoßfängern aufwartete, dafür aber gegen Aufpreis mit hinterer Differentialsperre lieferbar war.

Genau diese Ausführung sollte es auch für Wolf Haarm sein. Allerdings gab es auch noch einiges zu verbessern, um den Toyota für schweres Gelände zu präparieren. Hier kam das Autohaus Nestle aus dem schwäbischen Dornstet-

ten ins Spiel: Bei Nestle ist man spezialisiert auf An- und Umbauten von Landcruiser-Modellen jeder Baureihe.

Die erste Maßnahme galt dem Fahrwerk. Wolf wollte eine Seilwinde montieren und brauchte daher ohnehin verstärkte Federn für das zusätzliche Gewicht. Zudem ist das Original-Fahrwerk des KJ 90 vor allem an der Vorderachse etwas zu weich ausgelegt, nickt



Unscheinbar: Kippschalter für die Vorderachs-Sperre.

Straffer: Weniger Kurvenneigung durch das härtere Fahrwerk.



Kratzfrei: Durch die Höherlegung verbessern sich die Böschungswinkel. Falls es einmal nicht reicht, sind die Stoßfänger unlackiert.

beim Bremsen tief ein, neigt sich stark in der Kurve. Als Gegenmaßnahme wurde die Heavy-Duty-Variante des Old Man Emu-Fahrwerks eingebaut.

Hinten wurden neue Schraubenfedern und Dämpfer eingesetzt, vorn die Federbeine zerlegt und verstärkte Federn wieder eingebaut. Speziell letzteres ist wegen der deutlich strafferen Federn eine diffizile Angelegenheit, die sich nur mit

einem speziellen Hydraulik-Spanner erledigen ließ. Das Ergebnis überzeugt: Die Vorderhand wird mit dem neuen Fahrwerk deutlich straffer geführt, die Seitenneigung ist reduziert, auch die Gefahr des „Durchschlagens“ der vorderen Einzelradaufhängung ist zurückgegangen.

Angenehmer Nebeneffekt: Das Fahrwerk sorgt für eine Höherlegung um vier Zentime-

ter. Weitere 3,5 Zentimeter Lift steuern die montierten Geländereifen (235/85 R16) bei. Außerdem erlaubt das neue Fahrwerk die Auflastung des Landcruiser auf über 2,8 Tonnen Gesamtgewicht: So kommt auch der kurze KJ in den Genuss der „Gewichtssteuerung“.

Der zweite dicke Posten auf Wolfs Wunschliste war eine Vorderachs-Sperre. Die Wahl

fiel auf die „Offrotec“-Sperre, die über Unterdruck gesteuert wird. Es wird kein zusätzlicher Kompressor benötigt, zudem gewährt der Hersteller dieser Sperre eine dreijährige Garantie – ein wichtiges Argument.

Gesteuert wird die Sperre über einen Kippschalter, den Systemdruck hält ein kleiner Vorratsbehälter im Motorraum bereit. Den Unterdruck liefert der Motor selbst.



Versteckt: Der grüne Kunststoffbehälter dient als Druckreservoir.



Zurückgezogen: Die Seilwinde ist verdeckt eingebaut.



Gezügelt: Neue OME-Dämpfer an der Hinterachse.



Permanenter Allrad: Im Verteilergetriebe sitzt die dritte Sperre.

Die Achsübersetzung blieb bislang unverändert. Mit den 235/85er kommt der kräftige Dreiliter-Diesel – auch er unverändert – noch gut zurecht, auf der Straße senken die Reifen zudem das Drehzahlniveau. Weil die MT-Reifen allerdings in manchen Geländesituationen zu wenig Aufstandsfläche bringen, denkt Wolf über eine Nummer größer nach: 255/85er sind in Pla-

nung, diese würden allerdings auch eine Übersetzungsänderung notwendig machen.

Nur mit Fahrwerk, Sperre und MT-Bereifung war aus dem Landcruiser schon ein richtig patentes Auto für schweres Gelände geworden. Der Rest war schließlich nur noch „Feintuning“. Damit dem Motor bei tiefen Furten nicht die Luft ausgeht, bekam er einen Safari-Snorkel verpasst.

Der letzte Akt: Der Einbau der 9000er Warn-Winde. Sie wurde so in die Frontpartie integriert, dass lediglich das Rollenfenster vorn heraus lugt, der Böschungswinkel wird dadurch kaum beeinträchtigt. Das Ergebnis zeigt, dass keine Unsummen nötig sind, um sich einen individuellen und für hartes Gelände geeigneten 4-Wheeler zu bauen – wenn die Basis stimmt. *Tallo Winzer*

FAKTEN & INFOS

Toyota Landcruiser KJ 90

Baujahr 1998,
3,0-Liter-Turbodiesel mit
125 PS bei 3.600 U/min,
Leergewicht 1.775 kg,
zul. Gesamtgewicht 2.810 kg

Die wichtigsten Umbauten:

- Fahrwerksumbau auf OME Heavy Duty (Federn, Dämpfer), Höherlegung 40 mm (EUR 1410,- inkl. Einbau)
- Offrotec-100%-Differential-sperre vorn (EUR 1690,- inkl. Einbau)
- Reifen BF Goodrich Mud Terrain 235/85 R 16 auf Serienfelgen 6Jx16
- Warn M9000 Seilwinde
- Safari-Snorkel
- Abnehmbare Anhängerkupplung
- **Kontakt:** Autohaus Nestle
Telefon 07443-96770



Abnehmbar: Hängerkupplung nur bei Bedarf.



Diffizil: Federwechsel an den Federbeinen.