

Toyota LandCruiser HZJ 79

Fit fürs Unterholz

Richtig hübsch sieht er aus, mit seiner jägergrünen Lackierung und den großen Rädern. Wenn dieser Toyota HZJ 79 auf einem 4x4-Clubtreffen auftauchen würde, wäre er garantiert der große Hingucker. Doch diese Ehre wird ihm nie vergönnt sein, denn nur so zum Spaß verirrt sich dieser Pickup nicht ins Gelände. Er ist beruflich auf grobem Terrain unterwegs – als Arbeitsgerät in einem oberbayrischen Forstbetrieb.

Text: Bernhard Weinbacher. Fotos: Erwin Fleischmann





Die gelben Stoßdämpfer verraten das Nachrüstfahrwerk von Old Man Emu

Die massive ARB-Stoßstange trägt die Seilwinde und einen stabilen Rammschutz



Irgendwann war es der Mann Leid. Zwei Mercedes G 461 hatte er schon verschlissen, die Motoren der 290 GD waren dem Stress einfach nicht gewachsen. Was macht dieser Mensch denn, fragt man sich da, wenn seiner Fahrweise selbst ein G-Modell nicht standhält? Nun, er fährt im Gelände. Aber nicht so, wie das andere tun, mal am Wochenende in die Kiesgrube oder ein bisschen auf der Baustelle herum. Nein, der Mann fährt richtig Gelände. Tagein, tagaus quält er sein Auto in der Untersetzung durch finstertes Dickicht, über tief verschlammte Holzfällerwege und manchmal auch querfeldein durch den Wald. Als Besitzer eines Forstbetriebes ist das sein Job.

Wer jemals einen längeren Spaziergang im Wald gemacht hat, kann sich vielleicht vorstellen, was diese Art von Einsatz einem Geländewagen abverlangt: Nur an wenigen Sommertagen im Jahr sind Waldwege hierzulande trocken, die übrige Zeit sind sie matschig, stellenweise stehen sie unter Wasser. Es regnet ja leider recht oft bei uns. Im Winter mischen sich zum aufgeweichten Erdreich noch Schnee und Eis. Einen ebenen Untergrund hat so ein Waldweg selten, häufig ist er gespickt mit Baumstümpfen, Wurzeln und Gräben. Schlimmstenfalls war zuvor der Allrad-Traktor unterwegs und hat tiefe Fahrspuren hinterlassen.

Bergauf und bergab geht's in der oberbayrischen Hügellandschaft obendrein, was das Vorankommen auf dem rutschigen Terrain zusätzlich erschwert. Kurz und gut: Wer hier zuverlässig vom Fleck kommen will, braucht ein handfestes 4x4-Gerät – ein Auto wie den Toyota LandCruiser HZJ 79 zum Beispiel.

Im Anforderungsprofil für einen Geländewagen, der sein Leben zu 90 Prozent im Wald verbringt, sieht die Prioritätenliste anders aus als bei einem BMW X5. Windowbags und ESP, DSC, ASC und ABS würden hier nur stören. An erster Stelle stehen Geländetauglichkeit, Robustheit und Dauerbelastbarkeit im schweren Einsatz. Was im Detail bedeutet: Nicht auf die letzten Millimeter Verschränkung oder auf ausgetüftelte elektronische Schlupfregelungen für den Notfall kommt es an, sondern darauf, dass der Wagen erstens überall und immer durchkommt und zweitens, dass er länger als ein paar Monate durchhält. Fürs Durchhalten bietet ein Toyota LandCruiser der Heavy-Duty-Baureihe J7

Toyota LandCruiser HZJ 79



optimale Voraussetzungen. Er ist genau für diesen Einsatzzweck konstruiert, hat einen massiven Rahmen, solide dimensionierte Komponenten und verzichtet auf überflüssige Details, die schnell kaputt gehen könnten. Dass es sich in diesem Fall um den Pickup HZJ 79 handelt, spielt dabei keine wesentliche Rolle. Für den Forstbetrieb war der

Pritschenwagen die beste Lösung, weil es bei der Waldarbeit immer schmutzige und sperrige Arbeitsgeräte wie Motorsägen zu transportieren gibt, die auf einer separaten Ladefläche besser aufgehoben sind als im Innenraum, und weil ohnehin überwiegend nur eine, maximal zwei Personen mit diesem Auto unterwegs sind.

Im Gegensatz zu den gängigen Doppelkabinern hat der HZJ 79 richtig Platz auf der Ladefläche

Zum Durchkommen bringt ein HZJ 79 in Grundausstattung gute, aber keine perfekten Anlagen mit: Hundertprozentige, mechanische Achsdifferentialsperren an Vorder- und Hinterachse hat er serienmäßig – und die braucht er für diesen Einsatz auch. Eine kurze Untersetzung und der langlebige, hubraum- und drehmomentstarke Saug-





Schnelle Pistenfahrt stört den Toyota nicht im geringsten, aber die Passagiere leiden

Seit 16 Jahren unverändertes Armaturenbrett, beim HZJ 79 mehr Platz in der Kabine



Einfach nicht kaputt zu kriegen: Der 4,2-Liter-Sechszylinder-Saugdiesel mit 130 PS

Octa

Tarsis

Meta

Die neuen Sterne am BCW Himmel !

BCW Kraftfahrzeugtechnik GmbH

Ihr kompetenter Ansprechpartner für den Vertrieb von:

- Stahlfelgen für Off-Road Fahrzeuge und PKW
- Alufelgen für Off-Road Fahrzeuge und PKW
- sowie die Entwicklung und Herstellung von exklusiven Alu-Rad-Programmen

Star 16



BCW Kraftfahrzeugtechnik GmbH
Am Wörlzgarten 16-18
D-65570 Idstein

Tel. 00 49 (0) 61 26 / 60 51
Fax 00 49 (0) 61 26 / 9 16 13
<http://www.bcw-felgen.de>

Toyota LandCruiser HZJ 79

Toyota LandCruiser HZJ 79	
Motor	6-Zylinder-Saugdiesel-Reihenmotor (Wirbelkammer) vorne längs, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb) 2 Ventile pro Zylinder, mechanisch geregelte Verteilereinspritzpumpe, Abgasrückführung, Oxi-Kat; Ölinhalt 9,3 l
Hubraum	4.164 cm ³
Bohrung x Hub	94,0 x 100,0 mm
Verdichtung	22,7 : 1
Leistung	96 kW/ 130 PS bei 3.800 U/min
Drehmoment	285 Nm bei 2.000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb; Frontantrieb während der Fahrt zuschaltbar (keine oder manuelle Freilaufnaben an den Vorderrädern); manuelle Achsdifferentialsperren (100%) vorne und hinten
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion
Übersetzungen	I: 4,313; II: 2,330; III: 1,436, IV: 1,000; V: 0,838; R: 4,220
Verteilergetriebe	High: 1,000; Low: 2,295; Achsantrieb: 4,300
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 U/min (mit Serienreifen 205 R 16) 3.025 U/min (mit Reifen 285/75 R 16)
Geschwindigk. bei 2.000 U/min	6,3 km/h in I./Low (mit Serienreifen 205 R 16) 7,2 km/h in I./Low (mit Reifen 285/75 R 16)
Fahrwerk	vorne: Starrachse an 2 Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern, Stabilisator hinten: Starrachse an Blattfedern, Stabilisator
Bremsen	vorne Scheibenbremsen (innenbelüftet); hinten Trommelbremsen
Räder	Serie: Stahl-Sprengringfelgen 5,5 x 16; Reifen 205 R 16 Zubehör: Toyota-Stahlfelge 7 x 16; Reifen 285/75 R 16
Karosserie	Leiterrahmen; aufgeschraubte Pickup-Karosserie mit getrennter Ladepritsche; 2 Türen, unten angeschlagene Bordwandklappe; 2 Sitzplätze
Länge / Breite / Höhe	5.085 (ohne Seilwinde) / 1.690 / 2.100 (Serie: 1.895) mm
Radstand	3.180 mm
Spur v/h	1.455 / 1.440 (Serie: 1.435 / 1.420) mm
Wendekreis	15,0 m
Ladepritschenlänge	2.150 mm
Bodenfreiheit	255 (Serie: 210) mm
Rampenwinkel	23°
Böschungswinkel v/h	43° / 30°
Wattiefe	800 (Serie: 700) mm
Leergewicht	2.090 kg
zul. Gesamtgewicht	3.200 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	3.000 / 750 kg
Stützlast	je nach AHK-Hersteller
Dachlast	200 kg
Verbrauch	Diesel
minimal	10,8 l/100 km
maximal	18,5 l/100 km
Testdurchschnitt	12,6 l/100 km
Tankinhalt / Reichweite	90 l / 714 km
Fahrleistungen	
Beschleunigung	0- 80 km/h 12,2 s 0-100 km/h 19,2 s 0-120 km/h 28,4 s 0-140 km/h 49,0 s
Elastizität	60-100 km/h 14,5 s im IV. Gang 80-120 km/h 20,5 s im V. Gang
Höchstgeschwindigkeit	145,7 km/h bei 3.500 U/min im V. Gang
Steuer	Lkw bis 3,2 Tonnen Gesamtgewicht: 361,-
Versicherung	Lkw über 1 Tonne Nutzlast
Wartung	alle 10.000 km
Garantie	3 Jahre oder 100.000 Kilometer
Preise (in DM) und Ausstattung	
Grundpreis	60.610,-
Serienausstattung	Aschenbecher vorne, vierstufiges Heizungs-/Lüftungsgebläse, getönte Scheiben (außer Heckscheibe), höhenverstellbares Kunststofflenkrad, Kunstledersitze, Bodenbelag aus Kunststoff, Zeituhr, Handschuhfach, Servolenkung, Intervallscheibenwischer, abschließbarer Tankdeckel, 13 außenliegende Verzurrhaken an der Ladepritsche, Schiebe-Heckfenster, Anhängelzugvorrichtung mit Elektrosatz, Differentialsperre vorne und hinten
Zubehör	Höherlegungsfahrwerk von OME (Federn, Stoßdämpfer, Federbuchsen Federschäkel: Höherlegung ca. 50 mm) Toyota-Stahlfelge 7 x 16 für Lochkreis des aktuellen LandCruiser HZJ Reifen 285/75 R 16 BFGoodrich All Terrain Stoßstange von ARB Elektro-Seilwinde Warn 9000i
Adressen	Basisfahrzeug und Umbau von Toyota Nestle, 72280 Dornstetten, Tel. 07443-967711

diesel ohne Turboloch sind ebenfalls optimale Mitbringsel. Nur mit der Boden- und Bauchfreiheit hapert es, denn der Pickup hat einen sehr langen Radstand – mit 3,18 Meter noch einmal 20 cm länger als beim geschlossenen HZJ 78 – und er kommt serienmäßig auf einer Art Noträdern zum Händler, die viel zu klein sind. Auch die Verschränkungs-fähigkeit des straff gefederten Lasters ist im Serienzustand unterdurchschnittlich.

Also muss man nachbessern. Dabei hilft die Firma Taubenreuther mit einem Fahrwerk des australischen Herstellers Old Man Emu. Das Heavy-Duty-Fahrwerk von OME für den Heavy-Duty-LandCruiser besteht aus neuen Blattfedern hinten, neuen Schraubenfedern vorne, neuen Stoßdämpfern rundum, neuen Federbuchsen und abschmierbaren Federschäkeln hinten. Nach dem Umbau liegt nicht nur die Karosserie um 5 cm höher und schafft Platz für große Räder, sondern es verschränken auch die Achsen viel besser. Rund 5 cm mehr Luft unter den Differentials bringen die Räder im Format 285/75 R 16, die auf 7 Zoll breiten Stahlfelgen aus dem Toyota-Regal aufgezogen sind. Damit hat der Pickup mehr als ausreichende 255 mm Bodenfreiheit. Je nach Einsatz rollt der Toyota auf einigermaßen straßentauglichen A/T- oder fürs Grobe auf kompromisslosen M/T-Reifen von BFGoodrich. Hilfreich für einen Waldarbeiter sind



zwei weitere Zubehör-Artikel an der Schnauze des HZJ 79 – die massive Stoßstange mit Rammschutz und Windhalterung vom australischen Hersteller ARB und die amerikanische Warn-Seilwinde des Typs 9000i, beides ebenfalls bei Generalimporteur Taubenreuther und seinen Filialen erhältlich. Bei der Fahrt durchs Unterholz, wo es sperrige Äste auf den Kühler und die Scheinwerfer abgesehen haben, verhindert die Rammschutz-Stoßstange zuverlässig gröbere Schäden. Und die Seilwinde hilft im Fall der Fälle aus einer festgefahrenen Situation, wenn selbst mit zwei eingeschalteten Differentialsperren nichts mehr gehen sollte – an Bäumen zum Einhängen des Windenseils mangelt es ja nicht in einem Forst.

Klar, das kostet alles ein paar Mark, im Falle unseres jägergrünen Pickups stecken rund 15.000 Mark in den Umbauten, die sich zu den 60.000 Mark Kaufpreis für einen HZJ 79 addieren. Doch das Geld ist sinnvoll angelegt. Denn nach dem Umbau erfüllt der Toyota seinen Zweck optimal. Bisher hat er 30.000 Kilometer zurückgelegt, überwiegend im Wald und viel in der Untersetzung, und er hat noch keine Schwäche gezeigt. Für Geländetauglichkeit und Robustheit gibt ihm sein Besitzer die Note eins – bisher kam er überall durch, ohne Wenn und Aber, ohne schweißnasse Hände, ohne Defekte und stets mit jener Lässigkeit, die

*Die gute Ver-
schränkung ist
nicht serien-
mäßig, sondern
kommt durchs
OME-Fahrwerk*



*Unter den Diffe-
rentialen bleiben
dank der großen
Räder über-
durchschnittli-
che 25 cm Luft*

man diesem Auto zu Recht unterstellt. Aber ob es wirklich ein Spaß ist, so ein Arbeitsauto im Alltag zu fahren, steht auf einem anderen Blatt und entpuppt sich mit der Zeit als Frage der persönlichen Leidensfähigkeit. Auch wenn man es noch so toll findet, am Steuer eines derart unverschämte abenteuerlich dreinblickenden Ge-

fährts unterwegs zu sein – das reinste Vergnügen ist es keineswegs. Von Federungskomfort kann trotz der längeren Federwege des OME-Fahrwerks nicht einmal im Ansatz die Rede sein. Die indirekte Lenkung erfordert viel Kurbelei und aufgrund des schwachen Rückstellmoments ständige Aufmerksamkeit am Steuer. Sperrig ist der HZJ 79 von Natur aus, mit seinem langen Radstand und dem riesigen Wendekreis benimmt er sich ganz so wie er aussieht, nämlich wie ein kleiner Lastwagen.

Der kräftige 4,2-Liter-Diesel hingegen macht richtig Spaß, ohne jede Einschränkung, er zieht in jedem Drehzahlbereich brav durch und ermöglicht anständige Fahrleistungen, ohne über die Gebühr zu saufen. Als Wohltat erweist sich das gegenüber seinen Vorgängern HZJ/PZJ 75 Pickup und BJ 75 Pickup um 12 cm verlängerte Führerhaus. Im HZJ 79 hat man endlich genügend Platz in der Kabine, um bequem zu sitzen und hinter den Sitzen ein paar Kleinigkeiten zu verstauen.

Wer noch einen dieser Klassiker als Neuwagen haben möchte, muss sich beeilen. Die Tage des Heavy-Duty-LandCruiser sind gezählt, zumindest in unseren Breiten. Zum Jahresende 2001 stellt Toyota die Produktion des Europa-Modells ein, weil der Wagen die ab Anfang 2002 gültigen strengerer Abgas- und Geräuschnormen nicht mehr erfüllt. Für die mehr als 100 Exportmärkte im Rest der Welt baut Toyota die Baureihe J7 zwar weiter, doch als Neuwagen kann man diese Dritte-Welt-Versionen in Deutschland nicht zulassen.

