



CRUISER-GEN: 205 mm diagonale Achsver-schränkung sind noch übrig.

FLITZER: 206 PS plus Rallyefahrwerk: Der J15-Charakter ist komplett gewandelt.

LÜGENDETEKTOR FAHRWERK entlarvt glatt aussehende Autobahnen als Holperpisten.



STOPPER: Festsattelbrems-zangen mit 6 Kolben.

GESCHÜTZT: Alle empfindlichen Partien stehen unter Schutz: Kühler, Motor, Getriebe und Tank.

Steuerung. Es nervt, wenn ein Ge-triebe beim leisesten Druck aufs Gaspedal schon die Wandlerüber-brückungs-Kupplung öffnet und heruntergeschaltet, statt den Dampfhammer da vorne schuffen zu lassen. Mit 480 Newtonmeter hat der schließlich genug Druck im Kessel. Erst über 140 km/h bleibt die Kupplung, die den Drehmoment-wandler im Getriebe überbrückt, stets geschlossen, was Sprit spart und das Gejaule von vorn beim

Gasgeben und Gaswegnehmen abstellt. Vielleicht sollten Sport-Fans besser zur Schaltgetriebe-berückung greifen, luxuriös ausstafiert mit 6 Gängen. Dazu gibt es vorerst keine Alternative, denn der J15 mit überarbeitetem Motor (die Euro-5-Generation, ab De-zember zu haben) wird keinen neuen Automaten bekommen. Als hätten die Toyota-Entwickler schon damit gerechnet, dass je-mand deutlich größere Reifen aufziehen wird, passt die Ausle-

gung der Zahnräder (nicht nur derer im größten Gang des Getriebes, sondern auch derer in den Achsen) perfekt zu den großen Gummis. Bei Höchstgeschwin-digkeit 188 km/h zeigt der Drehzahl-messer exakt 3400 Kurbelwellenumdrehungen an. Genau die Nenndrehzahl des Motors, wo er die größte Leistung abgibt. Eine höhere Drehzahl würde nichts brin-gen, denn über 3400 min⁻¹ sinkt die Leistung wieder. Ihre „Nenndrehzahl“ deutlich über-schritten hatten jedenfalls die aufgezo-genen Cooper Discoverer ATR bei den Fahrleistungsmessungen. Mit Speedin-dex „S“ (bis 180 km/h) liegen sie am Sport-Cruiser im jenseitigen Bereich.

skeptischen Blick hoch und fra-gen ihn: „Wozu?“ Ein durchzug-starker, elastischer Motor kommt mit 5 Gängen aus – 6 sind schon luxuriös. Schuld ist allein die untalentierte Denkweise der elektronischen



STRAFFHEIT lautete das Entwicklungsziel – nicht maximale Verschränkung.

Schimanski ermittelt

Toyota-Händler Nestle macht aus dem gemütlichen Land Cruiser J15 ein beinhartes Sport-Gerät. Mit dem man den Straßenbauern endlich auf die Schliche kommt: Unsere Autobahnen sind grauenvoll!

Wer mit einem Land Cruiser liebäugelt, kann dafür viele gute Gründe haben: Entweder schätzt er die vortreffliche All-radtechnik oder er baut auf den Nimbus der 100%igen Ankom-menswahrscheinlichkeit von Land Cruisern aller Generationen oder er sucht ein wahrlich komforta-bles Auto. Eins, das so fährt, wie es die behaglich großräumige Er-scheinung vermuten lässt: wie eine Sänfte. Und dann kommt Pa-trick Nestle, Toyota-Händler aus dem Schwarzwald, schüttelt den J15 und stellt ihn auf den Kopf. Was ist bloß in den Kerl gefahren? Er macht ihn schneller, das Fahr-werk bretthart, legt ihn höher (zum Glück nicht tiefer) und schraubt gewaltige Niederquerschnitts-

Straßenreifen dran. Gibt es etwa Menschen, die eine Kreuzzug aus Land Cruiser und Sportwagen gut finden würden? Na die würde ich gerne mal kennenlernen (Mail an partsch@off-road.de). Nestle haucht dem 3,0-Liter-Tur-bodiesel der bisherigen Generati-on mittels Zusatzsteuergerät 33 PS Mehrleistung ein (206 statt 173) und hebt das maximale Drehmoment von 410 auf 480 Nm an. Damit ist der Sport-Cruiser in dem Geschwindigkeitsbe-reich, den man im Alltag häufig nutzt – also bis 140 km/h – un-glaublich dynamisch. Erst darü-ber glaubt man, keinen großen Unterschied mehr zum Serienau-to zu bemerken. Obwohl der natürlich da ist. Schließlich saust

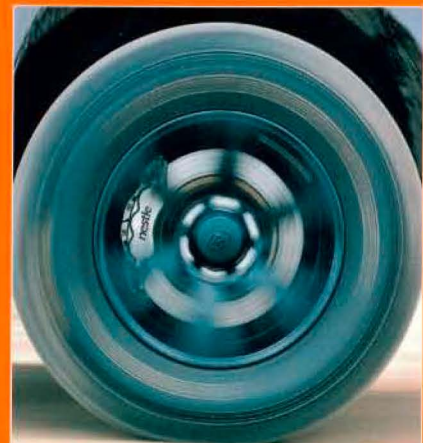
der Sportler mit echten 188 km/h deutlich rascher durch den Wind als das Serienpendant mit 180 km/h. Und das trotz höheren Luftwiderstands durch die ver-größerte angeströmte Quer-schnittsfläche (Höherlegung) und die großen Walzen.

UNTALENTIERTE AUTOMATIK
Doch der Prozess des fahrdyna-mischen Genießens wird immer wieder abgewürgt: die altbacke-ne Automatik. Nicht etwa, weil sie nur 5 Gänge hat. Das ist es nicht. Wenn ein Autoverkäufer sagt: „Aber unser Getriebe hat 7 Stufen“ und der nächste: „Unser Getriebe hat sogar 8 Stufen“, dann ziehen Sie einfach eine Au-genbraue zu einem besonders

Kleines Dampftrad



LEISTUNGSPUS: Nestle hat mit seinem Haus-tuner Hopa ein Zusatzsteuergerät entwickelt. Damit bringt es der aktuelle Euro-4-Motor auf 206 PS (statt 173) und stemmt 480 Nm Drehmoment auf die Kurbel-welle (Serie 410). Auch für den kommenden Euro-5-Diesel wird es wieder einen Nachschlag geben.



KEIN RISIKO: Wenn Nestle die Leistung stei-gert, verbaut er auch standfestere Bremsen.



AUSNAHMSWEISE SANFTE STOLLEN Den sportlichen Charakter verstärken die 18-Zöller mit 70 %-Querschnitt. Die Cooper-Pneus in 275/70R18- werden von 7.5x18-Alus aufgespannt.

GLATTE LINIE Zum Harmonisieren der Fluchten von Reifenflanken und Karosserie kommen vorne und hinten noch 30 mm starke Spurverbreiterungen drauf.



Toyota Land Cruiser J15 3.0 D-4D Nestle

MOTOR

| | |
|--|---|
| Diesel, 4-Zyl., Turbo, Common-Rail, DI | |
| Hubraum: | 2.982 cm ³ |
| Leistung: | 152 kW / 206 PS bei 3.400 min ⁻¹ |
| max. Drehmom. | 480 Nm/2.800 min ⁻¹ |
| Schadstoffklasse Testwagen: | Euro 4 |

KRAFTÜBERTRAGUNG

permanenten Allradantrieb, zweistufiges Verteilergetriebe, Verteilung v/h: 29/71 bis 53/47, Reduktion 2,57:1; 5-Gang-Automatik, 100%-Differenzialsperre vo und hi optional

FAHRZEUGAUFBAU

Rahmenbauweise, aufgeschraubte Kombi-Karosserie, 4 Türen, 5 Sitzplätze

FAHRWERK

| | |
|---------|--|
| vorn: | Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Schraubenfedern |
| hinten: | Starrachse an 5 Lenkern, Schraubenfedern |

BREMSANLAGE

| | |
|--------------|-------------------------|
| ABS, EBV, BA | |
| vorn: | innenbelüftete Scheiben |
| hinten: | innenbelüftete Scheiben |

FAHRLEISTUNGEN (MESSWERTE)

| | |
|----------------------------|----------|
| Höchstgeschwindigkeit: | 188 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h: | 10,2 s |

FELGEN / REIFEN

| | |
|---------------------------------------|--|
| 7.5x18-Alufelgen | |
| 275/70R18, Cooper Discoverer ATR 125S | |

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| Länge: | 4.760 mm |
| Breite/Höhe: | 1.885/1.950 mm |
| Radstand: | 2.790 mm |
| Tankinhalt: | 87 Liter |
| Leer-/Gesamtgew. | 1.945-2.010/2.760 kg |
| zul. Anhängelast ungebremst: | 750 kg |
| zul. Anhängelast gebremst: | 3.000 (3.500 opt.) kg |
| zul. Dachlast/Stützlast: | 80/120 kg |

PREISE / AUSSTATTUNG

| | |
|--|----------|
| Land Cruiser Basis mit Automatikgetriebe inklusive Komfortpaket: | 41.192 € |
| Nestle Suspension Adv. 20-60 mm: | 3.090 € |
| 5x 275/70R18 auf 7.5x18-Alu: | 3.035 € |
| Spurverbreiterungen 30 mm: | 285 € |
| Unterfahrschutz Kühler/Motor: | 285 € |
| Unterfahrschutz Getriebe: | 320 € |
| Unterfahrschutz Tank: | 344 € |
| Leistungssteig. 206 PS: | 1.090 € |
| Differenzialsperre hinten od. vorn: | 1.830 € |
| Differenzialsperre vorn + hinten: | 3.580 € |
| Performance-Bremsanlage: | 3.060 € |
| Ansaugschlauch hochgelegt: | 632 € |

Suspension. Die oberste Liga, wenn es um Renneinsätze geht. Bekanntestes Anwendungsbeispiel: Amadeus Matzker und sein Race-Defender 110, die derzeit erfolgreichste Paarung im F.I.A.-Cross-Country-Motorsport.

Was haben wir davon? Das Fahrwerk bringt ans Tageslicht, wo unsere Steuergelder verplempt werden. Neugebaute Autobahnen? Alles Lüge! Selbst auf völlig glatt aussehenden Strecken melden die Bandscheiben klipp und klar, dass man über grauenvolle Holperpisten fährt. Marokkanische Gebirgspfade rangieren nur wenig darunter. Aber auch dafür soll es Fans geben.

Unbestritten ist der Vorteil der einstellbaren Fahrwerkshöhe zumindest an der Vorderachse. Hier kann man entsprechend der gewünschten Reifenhöhe zwischen Liftfaktor 20 und 60 Millimeter wählen. Außerdem lässt sich die Karosserie nivellieren, wenn die Nase zu tief hängt. Beim Testwagen reichten die 40 Millimeter Höherlegung jedenfalls nicht aus, um 275/70R18-Gummis genügend Freigang zu verschaffen. Bei der Fahrt in verworfenem Terrain streiften sie im Radhaus an mehreren Stellen.

Je nach Nutzung und ständiger Beladung stehen für die Hinterachse zwei unterschiedliche Federbestückungen zur Auswahl. Eine hebt um 25 Millimeter an, die andere um 40. Auch hinten kom-

binieren die Schwarzwälder Rallyedämpfer von HT-Suspension mit separatem Ölreservoir.

KEINE ANGST VOR GELÄNDERITTEN

Natürlich darf der Sportler ins Gelände, auch wenn er gegenüber einem Serien-Cruiser 15 Millimeter diagonale Achsverschränkung eingeübt hat. Dafür gibt's ja Differenzialsperren von ARB. Bei den Ausstattungslinien Basis und Live rüstet Nestle sie auf Wunsch an beiden Achsen nach, bei Executive und TEC-Edition nur an der Vorderachse. TEC-Edition-Modelle haben sie ohnehin und beim Executive kann man sie ab Werk bestellen.

Da, wo man in der Geländeuntersetzung langsam kriechen muss, wird man zwar kräftig durchgeschaukelt, doch die beiden Sperren bringen den Sportler auch dort noch weiter, wo ein Werks-

Cruiser schon hilflos mit den Rädern scharrt. Wofür sein Fahrwerk gut ist, ahnt man erst, wenn man im Rallyetempo über Feldwege brettert. Da ist er zu jeder Zeit 100%ig beherrsch- und lenkbar und schlägt niemals durch (bis auf die Räder im Radkasten vorn).

Falls die eine oder andere Formulierung in diesem Text ein wenig zynisch klingen sollte, bestätige ich hiermit schriftlich: Es ist nicht so gemeint. Ich liebe die aktuelle Land Cruiser-Generation, eben weil sie so komfortabel ist. Zum Glück sind nicht alle Geschmäcker gleich. Wer seinen Cruiser sportlich haben will, für den baut Nestle das ideale Gerät.

T | Ronald Partsch F | Uwe Fischer

INFO:

TOYOTA NESTLE

72280 Dornstetten, Tel.: 07443/967711
www.toyota-nestle.de



Ein Land Cruiser-Basismodell plus Komfortpaket im Innern. Damit ist man bereits gut ausgestattet. Allerdings ohne Leder und sonstigen Firlefanz.