



Toyota Land Cruiser 3.0 D-4D Executive Automatik (DPF)

Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (127 kW / 173 PS)

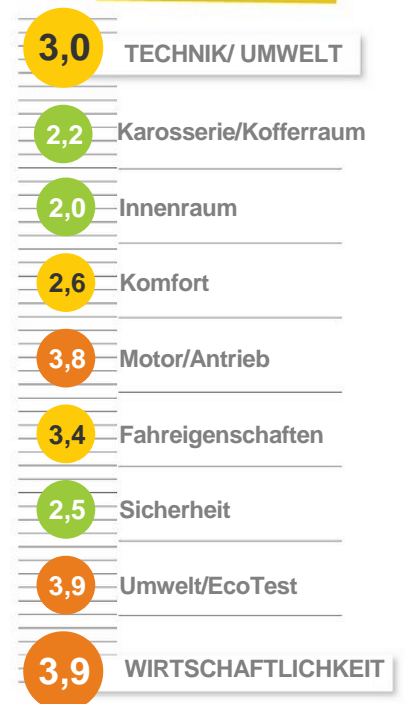
Seit November 2009 ist der aktuelle Toyota Land Cruiser auf dem Markt. Angeboten wird er als Dreitürer mit kurzem Radstand und als Fünftürer mit langem Radstand. Der 3.0-Liter-Vierzylinder-Diesel kann mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder einer 5-Stufen-Automatik kombiniert werden. Der permanente Allradantrieb ist serienmäßig verbaut. Der getestete Land Cruiser 3.0 D-4D Executive Automatik ist ein sehr geräumiges Fahrzeug mit hoher Zuladung (695 kg), hat bis zu 3.500 kg Anhängelast und ist mit jedem erdenklichen Luxus ausgestattet. Andererseits enttäuscht er mit schlechten Fahrleistungen, schlechten Bremsen, hohem Verbrauch, und hohen Unterhaltskosten. Empfehlenswert ist der teure Land Cruiser Executive (58.350 € Grundpreis) nur, wenn man ein Arbeitstier braucht oder abseits befestigter Wege fährt und trotzdem komfortabel reisen will. **Karosserievarianten:** kurzer Radstand (Dreitürer) **Konkurrenten:** u. a.: Hyundai Santa Fe, Kia Sorento, Land Rover Discovery, Mitsubishi Pajero, Nissan Pathfinder

+ geräumiger Innenraum, sehr großer, gut nutzbarer Kofferraum, reichhaltige Serienausstattung, stabiler Restwertverlauf

- hoher Anschaffungspreis, dürrtige Fahrleistungen, unkultivierter 4-Zylinder, schwache Bremse, hoher Verbrauch/CO2-Ausstoß, hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Einen guten Eindruck machen die Verarbeitung und das Finish der Karosserie. Auch der Innenraum ist hochwertig geschaffen. Feines Leder und hochwertige, teils lackierte Kunststoffteile dominieren den Innenraum. Die Verarbeitung lässt kaum Wünsche offen. Das Werkzeug ist sauber aufgeräumt in der Hecktüre untergebracht. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden. Hervorragend ist eine mögliche Zuladung von 695 kg. Es steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung, leider offen und damit ungeschützt hinten am Fahrzeugboden hängend.

⊖ Unterhalb des Motors ist zwar ein robuster Unterfahrschutz verbaut, der Unterboden gleicht aber eher dem eines Lkw. Auf Aerodynamik wurde hier kein Wert gelegt. Front- und Heckstoßstangen sind vollständig lackiert und haben keine Kunststoffeinlagen, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen würden. Seitenleisten gibt es nicht mehr. Einen gewissen Schutz bieten, bei geschlossenen Türen, die weit überstehenden Trittbretter, welche aber auch sehr gerne die Hosen der Passagiere beim Einsteigen verschmutzen. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, der Griff zum Öffnen ist ungünstig, neben der Entriegelung für die Motorhaube links unten am Armaturenbrett, verbaut.

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist insgesamt zufriedenstellend. Die Fahrzeugenden sind vorne wie hinten nicht einsehbar, aber gut abschätzbar. Bei der Rundumsichtmessung erreicht der Land Cruiser eine zufriedenstellende Note; die Sicht nach hinten ist durch die breiten D-Säulen eingeschränkt.

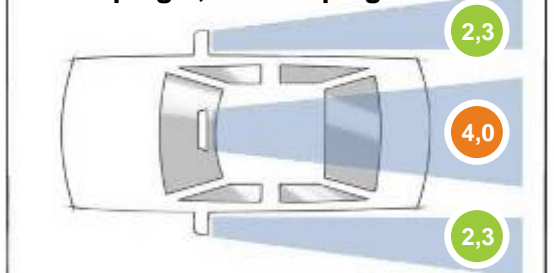
⊕ Man hat durch die erhöhte Sitzposition einen guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel sind beheizt, elektrisch anschwenkbar und ermöglichen eine gute Sicht nach hinten. Das Wischfeld ist groß. Für gute Sicht sorgen serienmäßige Xenon-Abblendscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht. Das Fernlicht wird noch durch Halogenlampen erzeugt. Beim Einparken und bei Fahrten im Gelände wird man unterstützt durch vier Kameras (Front, Heck und in den Außenspiegeln), welche das Sichtfeld zusätzlich erweitern. Das Bild der Frontkamera ist aber verzerrt und gibt ein nicht sofort verständliches Bild wieder. Der Innenspiegel blendet automatisch ab.

⊖ Hindernisse vor und hinter dem Geländewagen sind schlecht zu erkennen. Vorne behindert die hochgezogene Fahrzeugfront die Sicht, hinten sorgt die hoch gestaltete Fensterlinie für einen großen toten Winkel. Die Rücksicht über den Innenspiegel ist dürftig.

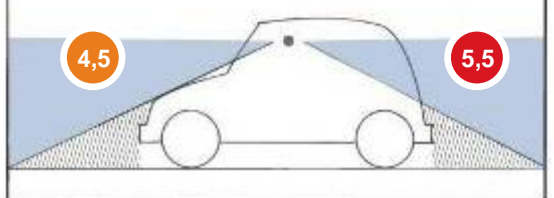
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,3

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich auf den vorderen und hinteren Plätzen durchschnittlich. Die Türen werden an Steigungen nur mit mäßiger Kraft offen gehalten.

⊕ Zur Dachkante besteht viel Platz, man kann erhobenen Hauptes ins Fahrzeug steigen. Ver- und Entriegelt werden die Türen mit dem Keyless-Go-System, bei welchem der Schlüssel nur mitgeführt werden muss. Der Schließvorgang wird durch Fingertippen ausgelöst. Für jeden außen sitzenden Passagier ist jeweils ein Haltegriff am Dachhimmel und einer vor den Plätzen an den Säulen angebracht. Die Außen- und Umfeldbeleuchtung ermöglicht auch nachts gefahrloses Ein- und Aussteigen.

⊖ Schweller und Sitz sind sehr hoch und machen den nötigen Aufstieg auf die Plätze sehr beschwerlich. Durch die breiten Trittbretter muss ein großer Schritt gemacht werden, um in das Fahrzeug zu gelangen

0,6

Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Gepäckabteil ist beim Land Cruiser mit 560 Litern wirklich üppig dimensioniert. Klappt man die Rückbank um, stehen sogar 1071 Liter Stauraum zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante). Aufgrund des rechteckigen Formats lässt sich der Toyota gut bis unters Dach zu laden.



Mit 560 l Volumen lässt der Kofferraum des neuen Land Cruiser kaum Wünsche offen. Hinderlich in engen Parklücken und am Bordstein ist jedoch die rechts angeschlagene Hecktür.

2,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumtür kann man leicht öffnen und schließen; allerdings ist die Türe rechts am Auto angeschlagen, damit braucht man einerseits viel Platz hinter dem Auto, um sie ganz öffnen zu können, andererseits versperrt sie geöffnet den Weg zum Bürgersteig.

Mit 77 cm ist die Ladekante zwar sehr hoch, es stört aber keine Bordwand, über die man das Gepäck heben müsste. Die Ladeöffnung ist sehr groß, und mit seiner glattflächigen und rechteckigen Form lässt sich das Gepäckabteil gut nutzen. Die Türbremse der Hecktür lässt sich manuell blockieren, ein Zufallen der Tür ist deswegen unmöglich. Bei Bedarf kann die Heckscheibe separat geöffnet und nach oben geschwenkt werden.

2,0

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank ist im Verhältnis 40:20:40 geteilt und lässt sich sehr leicht umklappen und wieder aufrichten.

⊖ Für kleine Utensilien gibt es keine Ablagen oder Befestigungsmöglichkeiten.

2,0

INNENRAUM

2,1

Bedienung

+ Pedale und Lenkrad sind sehr gut angeordnet, letzteres wird elektrisch in Höhe und Reichweite eingestellt. Auch die Position des Ganghebels ist ohne Tadel. Zum Anlassen ist ein beleuchteter, gut sichtbarer Taster im Armaturenbrett installiert. Serienmäßig wird der vordere Wischer per Sensor gesteuert, der hintere verfügt über eine Permanent- und Intervallsteuerung. Das Bedienfeld der serienmäßigen Klimaautomatik ist hervorragend angeordnet, die Bedienung gestaltet sich aber aufgrund der vielen Tasten und ihrer kleinen Symbolen schwierig. Die Uhr ist in dem ohnehin kleinen Display nicht gut untergebracht. Das Handschuhfach ist groß genug, aber unbeleuchtet. Die Instrumente sind klar gezeichnet und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Für die meisten Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden. Absolut unübertrefflich ist der Klang des JBL-Soundsystems, welches das große Auto in eine Konzerthalle verwandelt. Die Vordersitze sind serienmäßig elektrisch einstellbar, die Bedienung ist einfach, die Taster aber nicht optimal erreichbar. Zwischen den Vordersitzen ist eine sehr geräumige Kühlbox installiert, die das Angurten aber etwas erschwert. Die Verstellung der Außenspiegel ist einfach, das Bedienteil aber vor dem linken Knie nicht optimal angebracht. Der Bordcomputer zeigt Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über Ab- und Aufwärtsautomatik sowie einen Einklemmschutz. Auch das Fahrlicht wird serienmäßig per Helligkeitssensor geschaltet. Ebenso werden Navigationssystem und Tempomat standardmäßig verbaut.

- Es sind überall verstreut Schalter und Taster eingebaut. Oft ist deren Funktion nicht sinnfällig oder könnte mit anderen Knöpfen kombiniert werden. Teilweise sind die Schalter versteckt angeordnet und sind vom Fahrer nicht ohne große Mühe einsehbar. Ein gewisser Gewöhnungsaufwand ist für den Land Cruiser nötig.



Wie bereits beim Vorgängermodell lassen Funktionalität und Verarbeitung wenig Raum für Kritik.

1,7

Raumangebot vorne*

+ Vorne finden auch groß gewachsene Personen mit fast 2,00 m bequem Platz. Die Kopffreiheit ist dabei herrschaftlich. Die Innenbreite ist großzügig bemessen, so hat man vorn ein angenehmes Raumgefühl.

2,1

Raumangebot hinten*

Optional kann eine dritte Sitzreihe mit zwei zusätzlichen Sitzen bestellt werden, die im Testwagen aber nicht verbaut war.

+ Auf der Rückbank können auch über 2,00 m große Insassen noch bequem sitzen, es gibt ordentliche Bein- und Kopffreiheit. Die Innenbreite ist großzügig, die Lehnenneigung der Rücksitze ist einstellbar. Insgesamt ergibt sich auch hier ein großzügiges Raumgefühl.



Auf der zweiten Sitzreihe ist das Platzangebot geradezu üppig. Personen bis 2,0 m Körpergröße finden ausreichend

2,6 KOMFORT

3,0 Federung

Serienmäßig ist die dynamische Fahrwerkskontrolle KDSS verbaut, welche durch hydraulisch verstellbare Stabilisatoren ungewünschten Karosseriebewegungen entgegenarbeitet. Fahrkomfort ist trotzdem nicht die Stärke des Land Cruiser, was schon aufgrund der hohen ungefederten Massen auch nicht zu erwarten war. Auf kurzweiliger Fahrbahn ist die Karosse ständig in Bewegung. Die Insassen werden kräftig durchgerüttelt. Einzelhindernisse werden deutlich an die Passagiere weitergeleitet. Bei Beladung ändert sich das Fahrverhalten kaum.

- + Lange Wellen werden von dem schweren Auto vernünftig ausgebügelt. Stuckern tritt kaum auf. Die Seitenneigung ist vor allem aufgrund von KDSS für ein so hohes Fahrzeug gering.
- Trotz des langen Radstands herrscht ein ständiges nervöses Nicken vor.

2,3 Sitze

Die Rücksitze sind zufriedenstellend ausgeformt, die Sitzfläche ist etwas platt, die Lehnen könnten etwas höher sein.

- + Der Fahrersitz bietet die vielfältigsten Verstellmöglichkeiten. Eine Lordosenstütze ist vorhanden. Am Sitzkomfort der straff gefederten Vordersitze gibt's es nichts zu bemängeln. Die Lehnen sind hoch, die Sitzflächen ausreichend konturiert, es ergibt sich eine angenehme Sitzposition. Bei Kurvenfahrt wird guter Seitenhalt geboten. Die Rücksitzlehnen sind in der Neigung verstellbar. Sitzposition der Fondpassagiere und die Federung der Polster sind gut.
- Dem Beifahrersitz fehlt die Möglichkeit der Höheneinstellung. Auf den glatten Ledersitzen neigt man im Sommer zum Schwitzen.

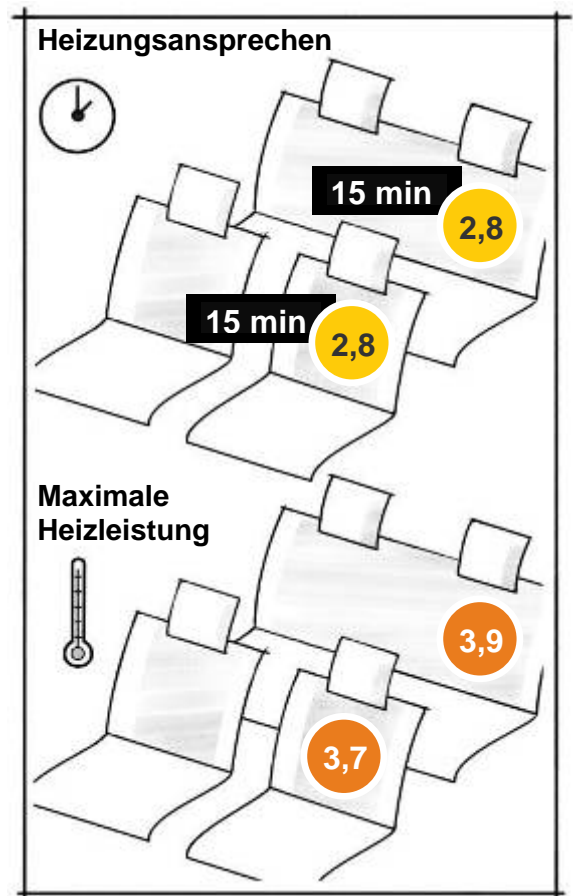
2,1 Innengeräusch

- + Der gemessene Geräuschpegel zeigt sich auch bei Autobahntempo niedrig (67 dB (A) bei 130 km/h). Wind- und Fahrgeräusche liegen auf sehr niedrigem Niveau.
- Das Motorengeräusch dominiert im Innenraum. Der raue 4-Zylinder-Diesel kann auf langen Stecken eine Belastung darstellen.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Vorne und hinten erzielt der der Land Cruiser sowohl beim Heizansprechen als auch bei der Heizwirkung nur ein durchschnittliches Ergebnis.

- + Mit der Zweizonen-Klimaautomatik kann die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

– Die Luftverteilung kann nur in vorgegebenen Kombinationen und für Fahrer und Beifahrer gemeinsam gewählt werden.

3,8 MOTOR/ANTRIEB

5,0 Fahrleistungen*

– 3.0 Liter Hubraum und 173 PS sind wohl etwas knapp bemessen, um den Offroader souverän zu bewegen. Mit seinen Fahrleistungen kann er nicht überzeugen. Mit 2,3 Tonnen Leergewicht, permanentem Allradantrieb, einer sehr hohen Karosserie und einer Wandlerautomatik bietet er auch nicht die optimalen Voraussetzungen um zügig zu beschleunigen. Auch wenn man vom Land Cruiser keine Sportlichkeit erwartet, aber man sollte doch bedenken, dass ein gewisses Durchzugsvermögen auch Fahrsicherheit bedeutet.

4,0 Laufkultur

– Wenn ein 3.0 Liter-Dieselmotor nur über vier Zylinder verfügt, so ist es nicht erstaunlich, dass die Laufkultur darunter leidet. Die Vibrationen des Motors werden großzügig in den Innenraum weiter gegeben. Das Triebwerk brummt, dröhnt und nagelt in allen Betriebszuständen. Es herrscht im Toyota gewisses Nutzfahrzeugflair.

3,0 Schaltung

+ Der Wählhebel des Automaten ist sauber geführt. Der Rückwärtsgang lässt sich, auch bei ausrollendem Fahrzeug, immer geräuschlos einlegen.

– Die Fünfstufen-Automatik reagiert meist etwas träge, was auch den ganzen Beschleunigungsvorgang stark ausbremst. Die Schaltvorgänge sind stets spürbar, manchmal sogar als unangenehmes Rucken - hier gibt es, auch bei echten Geländewagen, deutlich weicher schaltende Automaten. Das Getriebe ist ständig aktiv und quittiert jede Bewegung des Gaspedals durch nervige Schaltvorgänge und Wandlertätigkeit.

2,6 Getriebeabstufung

+ Die fünf Getriebestufen wirken vernünftig ausgelegt. Man kann sie aber, aufgrund des ständigen Wandlerbetriebs, nur erahnen. Bei gleichmäßiger Fahrweise dreht der Motor bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit 2400 Touren. Das ist in Ordnung. Berührt man aber nur geringfügig das Gaspedal, so geht das Getriebe in den Wandlerbetrieb über und der Motor dreht hoch.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Land Cruiser befriedigend ab. Auffällig ist sein starkes Untersteuern. Beim ersten Einlenken reagiert er noch absolut unproblematisch. Beim anschließenden Gegenlenken verliert er auf der Vorderachse komplett die Haftung und schiebt unkontrollierbar über die Vorderräder weg. Reduziert man die Geschwindigkeit so weit, dass er beim Gegenlenken Restgrip aufbaut, so greift das ESP hart ein und bremst das Fahrzeug stark ab. Die Ausfahrgasse wird mit geringer Geschwindigkeit durchfahren.

⊕ Auf Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er gut seine Spur. Der permanente Allradantrieb und seine Differenzialsperren sorgen abseits befestigter Straßen für gute Traktion. Aufwändige Brems- und Stabilitätskontrollsysteme unterstützen den Fahrer abseits befestigter Straßen. Dazu gehören ein Gelände-ABS, eine aktive Traktionskontrolle und ein Berganfahr- und Bergabfahrassistent.

3,0 Kurvenverhalten

In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Land Cruiser deutlich - ein prinzipiell unproblematisches Verhalten, mit dem auch weniger geübte Fahrer klar kommen. Im Falle des Land Cruiser ist das Verhalten aber zu stark ausgeprägt. Er tendiert zum unsteuerbaren Geradeausrutschen.

⊕ Lastwechselreaktionen gibt es aufgrund des ausgeprägten Untersteuerns nicht.

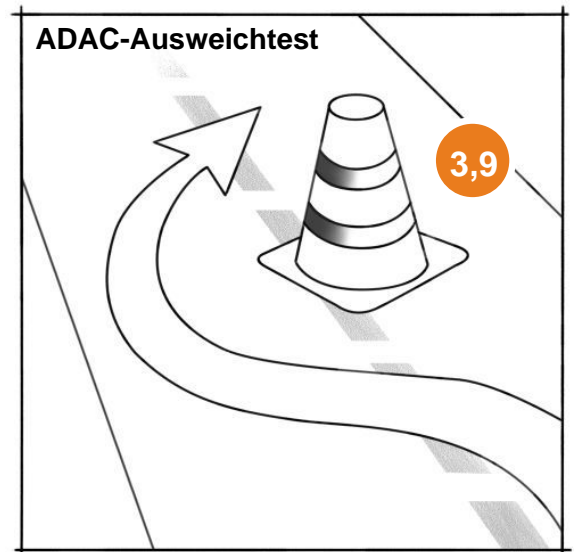
3,2 Lenkung*

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung nur zufriedenstellend an. Sie vermittelt dem Fahrer etwas wenig Kontakt zur Fahrbahn. Ihre Übersetzung hat Toyota im üblichen Rahmen für diese Klasse gewählt. Der Wendekreis beträgt durchschnittlich 12,5 m, was selbst für diese Fahrzeugklasse üppig ist.

⊕ Die Lenkung benötigt beim Rangieren wenig Kraftaufwand.

3,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der schwere Land Cruiser durchschnittlich 42 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung) - das ist auch für einen großen Geländewagen zu viel. Die Bremse ist gut dosierbar, mag aber schon kräftig getreten werden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,5

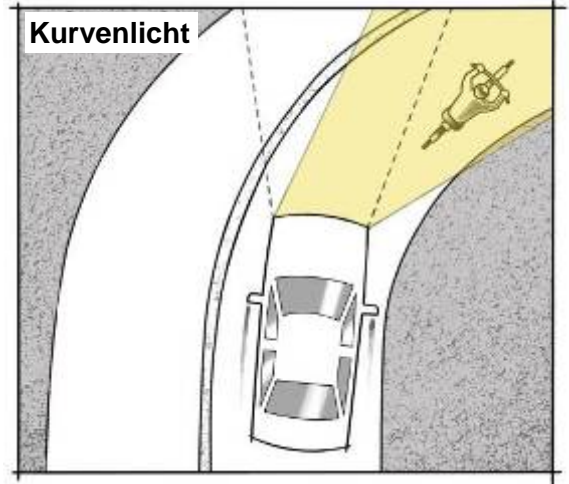
SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Land Cruiser verfügt serienmäßig über eine elektronische Stabilitätskontrolle (VSC), einen Bremsassistenten und dynamisches Kurvenlicht. An den Türinnenseiten sind Rückleuchten verbaut, die den nachfolgenden Verkehr vor geöffneten Türen warnen.
- ⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,4

Passive Sicherheit - Insassen

Ergebnisse vom EuroNCAP-Crashtest liegen zum Zeitpunkt des Tests noch nicht vor.

- ⊕ Der Land Cruiser verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags und einen Knieairbag für den Fahrerplatz. Die Kopfstützen bieten Personen bis 1,80 m ausreichenden Schutz. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So können nach einem Unfall hohe Zugkräfte zum Öffnen aufgebracht werden.
- ⊖ Die Kopfstützen bieten hinten nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz.

2,1

Kindersicherheit

Ergebnisse vom EuroNCAP-Crashtest liegen zum Zeitpunkt des Tests noch nicht vor.

- ⊕ Insgesamt ist der Land Cruiser recht gut für die stabile Unterbringung von Kindersitzen geeignet. Auf der Rücksitzbank können zwei Kindersitze sicher befestigt werden. Auf den äußeren Rücksitzen können die Isofix-Verankerungen inklusive Ankerhaken genutzt werden, auch Angurten fällt nicht schwer, da die Gurtschlösser fest installiert und weitgehend verwechslungssicher sind. Die Gurtanlenkpunkte sind weit genug auseinander, so dass auch breite Kindersitzsysteme Platz finden. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig deaktivierbar und ermöglicht somit die Befestigung von rückwärtsgerichteten Babyschalen auf dem Beifahrersitz. Die Fensterschließkräfte sind gering, ein Einklemmschutz ist auf allen Plätzen vorhanden.
- ⊖ Bei Kindersitzen mit hohem Gurtbedarf ist die Gurtlänge auf den hinteren Plätzen etwas knapp bemessen. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können ohne Probleme auch von Kindern deaktiviert werden.

4,0

Fußgängerschutz

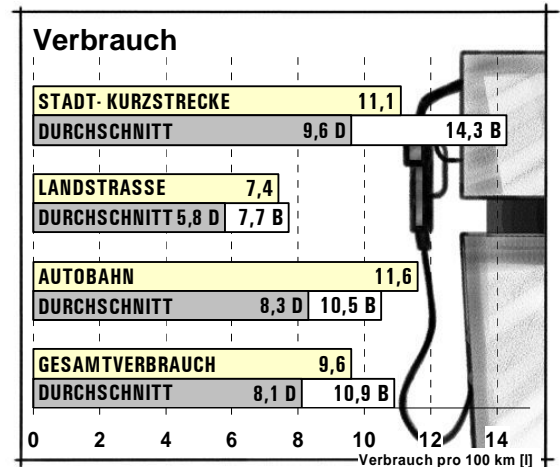
Ergebnisse vom EuroNCAP-Crashtest liegen zum Zeitpunkt des Tests noch nicht vor.

- ⊖ Durch die hohe Geländewagenfront sind, vergleichbar mit ähnlichen Modellen anderer Hersteller, keine guten Ergebnisse beim Fußgänger-crash zu erwarten.

3,9 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO2*

– Das man bei einem so großen und schweren Geländewagen mit durchgehen hohen Verbrauchswerten rechnen muss, ist eigentlich klar. Und so überrascht der Land Cruiser Diesel mit einem Durchschnittsverbrauch von 9,6 l Diesel pro 100 km auch nicht wirklich. Dieser Wert setzt sich zusammen aus 11,1 l/100 km innerorts, 7,4 l/100 km außerorts und 11,6 l alle 100 km auf der Autobahn. Er hat dabei einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 258 g/km und erreicht somit beim ADAC-Ecotest nur dürftige 16 Punkte. Dieser Wert ist nicht mehr zeitgemäß.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,4 Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß ist allenfalls Mittelmaß. Trotz Diesel-Partikelfilter emittiert der große Geländewagen deutlich Dieselpartikel. Vor allem im Autobahnzyklus sind die Stickoxyde auch nennenswert erhöht. Im ADAC-Ecotest kann er deswegen nur magere 26 Punkte erlangen, was in Kombination mit dem CO₂-Ausstoß zu einem Gesamtergebnis von nur 2 Sternen führt. Es besteht klarer Handlungsbedarf.

3,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Obwohl der Land Cruiser mit relativ günstigem Dieselmotor betrieben wird, führt sein immenser Kraftstoffverbrauch zu einer durchschnittlichen Bewertung der Betriebskosten.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Toyota besitzt zwar eine fahrabhängige Inspektionsanzeige, muss jedoch fix alle 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Inspektion in die Werkstatt, was zeitgemäß wäre. Dazwischen ist allerdings einmal jährlich oder spätestens alle 15.000 km ein "Zwischencheck" (Ölwechsel-Service) fällig, welcher die Anzahl der Werkstattaufenthalte wiederum erhöht. Der 3 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km gewechselt werden muss.

+ Toyota spendiert dem Land Cruiser nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

– Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Ölwechsel häufigere Werkstattaufenthalte.

0,6

Wertstabilität*

⊕ Schwere Allradfahrzeuge haben ihren eigenen Kundenkreis und werden auch in hohem Alter noch gerne für schwere Arbeitstätigkeiten hergenommen. Außerdem sind sie auch mit sehr hoher Laufleistung noch begehrte Exportobjekte. Ein stabiler Restwertverlauf wird deswegen prognostiziert.

5,3

Kosten für Anschaffung*

⊖ In der Executive-Ausstattung kostet der Land Cruiser üppige 58.350 € Grundpreis. Dann ist er allerdings auch fast komplett ausgestattet. In der Aufpreisliste stehen dann nur noch die dritte Sitzreihe für 2.250 €, ein System zur Ladungssicherung für 260 € und das Geländepaket für 1.550 €. Mehr ist nicht erhältlich.

5,2

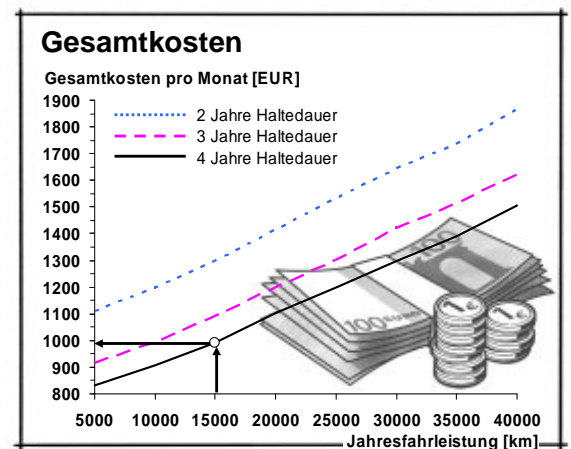
Fixkosten*

⊖ Auch die Fixkosten rangieren in extremer Höhe. Aller Versicherungsklassen sind extrem teuer. Für die Kfz-Steuer müssen jährlich 473 € kalkuliert werden.

4,4

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Auch wenn der prozentuale Wertverlust gering ist, durch den hohen Anschaffungspreis ist der tatsächliche Wertverlust doch erwähnenswert. Auch günstige Werkstatt- und Reifenkosten und durchschnittliche Betriebskosten verhindern nicht, dass der Toyota bei den monatlichen Gesamtkosten eine schlechte Bewertung erhält. Schon alleine die sehr hohen Fixkosten tragen dazu bei.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeugheldauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 991 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2982 ccm
Leistung	127 kW (173 PS)
bei	3400 U/min
Maximales Drehmoment	410 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	265/60R18
Reifengröße (Testwagen)	265/60R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,1/ 7,4/ 11,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	214g/km/ 258g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4760/1885/1890 mm
Leergewicht/Zuladung	2295 kg/695 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560 l/1071 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	87 l
Reichweite	905 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im 1. Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	159 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	141 Euro
Monatlicher Wertverlust	626 Euro
Monatliche Gesamtkosten	991 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/27/25
Grundpreis	58.350 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Heckkamera	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (nur bei TEC-Edition)	nicht erhältlich
Allradantrieb (permanent)	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (40:20:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	3,4
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	3,2
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	3,3	Lenkung*	3,2
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	3,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	2,1	Umwelt/EcoTest	3,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,4
Komfort	2,6	Schadstoffe	3,4
Federung	3,0		
Sitze	2,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,9
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	3,6
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Motor/Antrieb	3,8	Wertstabilität*	0,6
Fahrleistungen*	5,0	Kosten für Anschaffung*	5,3
Laufkultur	4,0	Fixkosten*	5,2
Schaltung	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,4
Getriebeabstufung	2,6		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen