



Gebraucht-Know-how

Unser Experte: Waldemar Schmidt

Was sollte man beim Kauf eines gebrauchten Land Cruiser LJ70/73 oder auch des Benzinermodells RJ 70 beachten, wo liegen die Schwachstellen?

Prinzipiell haben alle älteren Land Cruiser massive Korrosionsprobleme. Interessanterweise schlägt die braune Pest meist erst hinter der B-Säule zu. Im vorderen Teil der Fahrzeuges sind kaum Rostnester zu finden. Speziell die LJ-Baureihen leiden unter den extrem schwach ausgelegten 2,4-Liter-Turbo-Triebwerken. Oft sind die Zylinderköpfe verschlissen, wer jedoch einen Gebrauchten mit gutem Triebwerk bekommt, wird auch an den Light-Duty-Versionen seine Freude haben. Ob 70er oder 73er ist reine Geschmacksache, allerdings sollte man beim längeren Modell auf die Dichtigkeit des Hardtops achten. Die RJ-Benziner spielen bei uns eine sehr untergeordnete Rolle.

Sind Marktpreise und Einkaufspreise realistisch?

Wenn man die Preise der Anbieter – sowohl gewerblich als auch privat – vergleicht, sind diese teilweise bis zu 50 Prozent höher, als der eigentliche Marktwert sein sollte. Das liegt zum einen daran, dass Toyota den Nimbus extremer Robustheit und Langlebigkeit hat, zum anderen an der geringen Auswahl gebrauchter Fahrzeuge.

SIE HABEN FRAGEN?
experten@off-road.de

Gebrauchtwagencheck

SERIE: DER GROSSE OFF ROAD-GEBRAUCHTWAGENCHECK 2008



Der LJ 73 bietet auch 5 Personen reichlich Platz.

Foto: Frank Wüst

GEBRAUCHTWAGENBERATUNG TOYOTA LJ/RJ 70/73

Light Duty

Keine andere Baureihe der Toyota-Palette hat einen so zweifelhaften Ruf wie die Light-Duty-Modelle der LJ/RJ-Serie. Schwachbrüstige, teils anfällige Motoren. Fahrwerke, Achsen und Rahmenkonstruktionen, die nach Meinung der Heavy-Duty-Fraktion nicht eines Toyota würdig sind. Dennoch bieten auch die Einstiegsmodelle der 70er-Serie enorme Offroadfähigkeiten und sind obendrein für relativ kleines Geld zu haben.

Gute Gebrauchte gibt's ab 3000 Euro. Für Fahrzeuge in Top-Zustand müssen bis zu 7000 Euro über den Tresen wandern.

MOTORVARIANTEN

DIESELMOTOREN

- **2L** 2,4 Liter, 4-Zylinder, 72 PS, LJ 70
- **2L-T** 2,4 Liter, 4-Zylinder-Turbo, 86 PS, LJ 70/LJ 73
- **2L2L-T-II** 2,4 Liter, 4-Zylinder-Turbo, 90 PS, LJ 70/73, LJ 77

OTTOMOTOREN

- **2L22R** 2,4 Liter, 4-Zylinder-Vergaser, 105 PS, RJ 70/73
- **2L22R-E** 2,4 Liter, 4-Zylinder-Einspritzer, 114 PS, RJ 70/73/77



Gepimpter LJ – mit Mayer-Ladeluftkühler.



Allrad: Achtung bei porösen Druckleitungen.



Old Style – Land Cruiser-typisches Cockpit.

HISTORIE

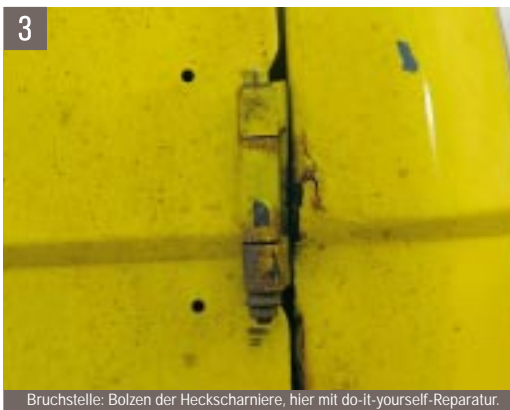
+++ 1984 +++

1984 fanden die ersten J7 Light-Duty-Modelle den Weg nach Europa. Zunächst standen nur ein 2,4-Liter-Saugdiesel mit 72 PS (2L) und ein hubraumgleicher, 105 PS starker Ottomotor (22R) mit Vergaser zur Verfügung. Im Februar 1986 wird der alte Saugdiesel durch einen 86 PS starken Turbomotor (2L-T) ersetzt. Der inzwischen über 2 Millionen Mal gebauten 70er-Serie wurde 1990 mit dem 2L-T-II (2,4-Liter-Turbomotor, 90 PS) das letzte Update gegönnt, der Benziner ging ab diesem Zeitpunkt mit einer Einspritzanlage anstelle des Registervergaser an den Start. 1993 war endgültig Schluss mit dem Benziner, der 70er-Diesel bekam den lange ersehnten 3-Liter-Motor und hieß ab sofort KJ 70.

WORAUF MAN UNBEDINGT ACHTEN SOLLTE:



Ziemlich faul: im unteren Bereich rostanfällige B-Säule und Schweller.



Bruchstelle: Bolzen der Heckscharniere, hier mit do-it-yourself-Reparatur.



Motorcheck: bläst Ölnebel ab, sind meist die Kolbenringe verschlissen.



Sichtprüfung: Achsschenkel

VA-Lager: Wenn's knackt, Finger weg

- 1 Korrosion im unteren Bereich der Türen, wobei die Fahrerseite meist mehr strapaziert wurde, und im unteren Bereich der B-Säule.
- 2 Korrosion an den unteren Falzen der Hecktüren.
- 3 Ausgeschlagene Scharnier-Bolzen an den Hecktüren, wobei die große Türe meist mit einem Reserveradträger bestückt wurde, unter dessen Gewicht die Scharniere besonders leiden.
- 4 Defekte Zylinderköpfe an den Turbo-Motoren der ersten Generation. Prüfen Sie, ob sich Wasser im Motoröl befindet (Sichtprüfung auf milchige Emulsion), zusätzlich sollte der Öleinfülldeckel am Zylinderkopf entfernt werden, Hand darüber halten und prüfen, ob der Motor Öl abbläst, dies deutet auf verschlissene Kolbenringe hin.
- 5 Prüfen Sie die Achsschenkel an der Vorderachse. Diese sollten weder trocken und rostig, noch total ölverschmiert sein. Ersteres weist auf deutlich zu wenig Fett im Achsgehäuse hin – hier haben Achsschenkellager und Homokineten (knacken beim Einschlagen der Vorderräder, Prüfung: im Allradmodus einen engen Kreis fahren) wohl schon das Zeitliche gesegnet. Bei Ölaustritt an der Vorderachse kann man mit einer teuren Achsrevision rechnen.
- 6 Die Kreuzgelenke der Kardanwellen sollten in gutem Zustand sein, ansonsten stehen auch hier teure Reparaturen ins Haus. Im Normalfall reicht eine Sichtprüfung aus, eine leichtes Hin- und Herbewegen der Gelenke gibt ebenfalls Aufschluss über den Verschleiß. Wer's ganz professionell angehen möchte, nimmt zum Gebrauchtkauf eine Fettpresse mit und pumpt über die Schmiernippel Fett in die Gelenke – tritt seitlich altes Fett aus, sind die Wellen im Normalfall in Ordnung, kommt neues Fett, sollte man sich beim Vorbesitzer nochmals über die Wartungsintervalle erkundigen. Oft werden ungepflegte Kreuzgelenke erst kurz vor dem Verkauf abgeschmiert, damit vorhandenes Spiel nicht zu erkennen ist.
- 7 Besonderes Augenmerk sollte man auf die Federtelleraufnahmen der Hinterachse legen. Bei Fahrzeugen, die viel im Gelände bewegt wurden, lagern sich dauerhaft Dreck und immer wieder Wasser ab, was im Laufe der Jahre zu Durchrostungen führt.
- 8 Aufschaukeln bei ca. 80 km/h deutet auf verschlissene Schubstrebenlager hin.

AUF EINEN BLICK



- > relativ leicht (ab 1720 kg/LJ70)
- > einfache, überschaubare Technik
- > günstige Gebrauchtwagenpreise
- > wendig und übersichtlich
- > komfortabel



- > ältere Baujahre (bis 1990) starke Korrosion
- > schwacher Motor
- > schwächste Achsen im Toyota-Programm
- > für Hängerbetrieb nur bedingt geeignet



Foto: Jürgen Steilze

Neue Frontpartie ab Baujahr '90.

PREISE INKL. 19 % MWST

> Viskolüfter	232,91 €
> Ölwanne	372,42 €
> Zylinderkopf	1985,43 €
> Bremsbeläge vorn	58,19 €
> Bremsbeläge hinten	92,87 €
> Differenzial (vorn)	2492,04 €
> 2 Antriebswellengelenke	836,78 €
> Schaltgetriebe	4469,08 €
> Verteilergetriebe	4899,63 €
> Rumpfmotor	3837,71 €
> Anlasser	902,45 €
> WAPU	126,97 €
> Auspuffanlage komplett	584,30 €
> Lichtmaschine	461,40 €
> Kühler	550,27 €



Haut rein – Turbolader 2728 €