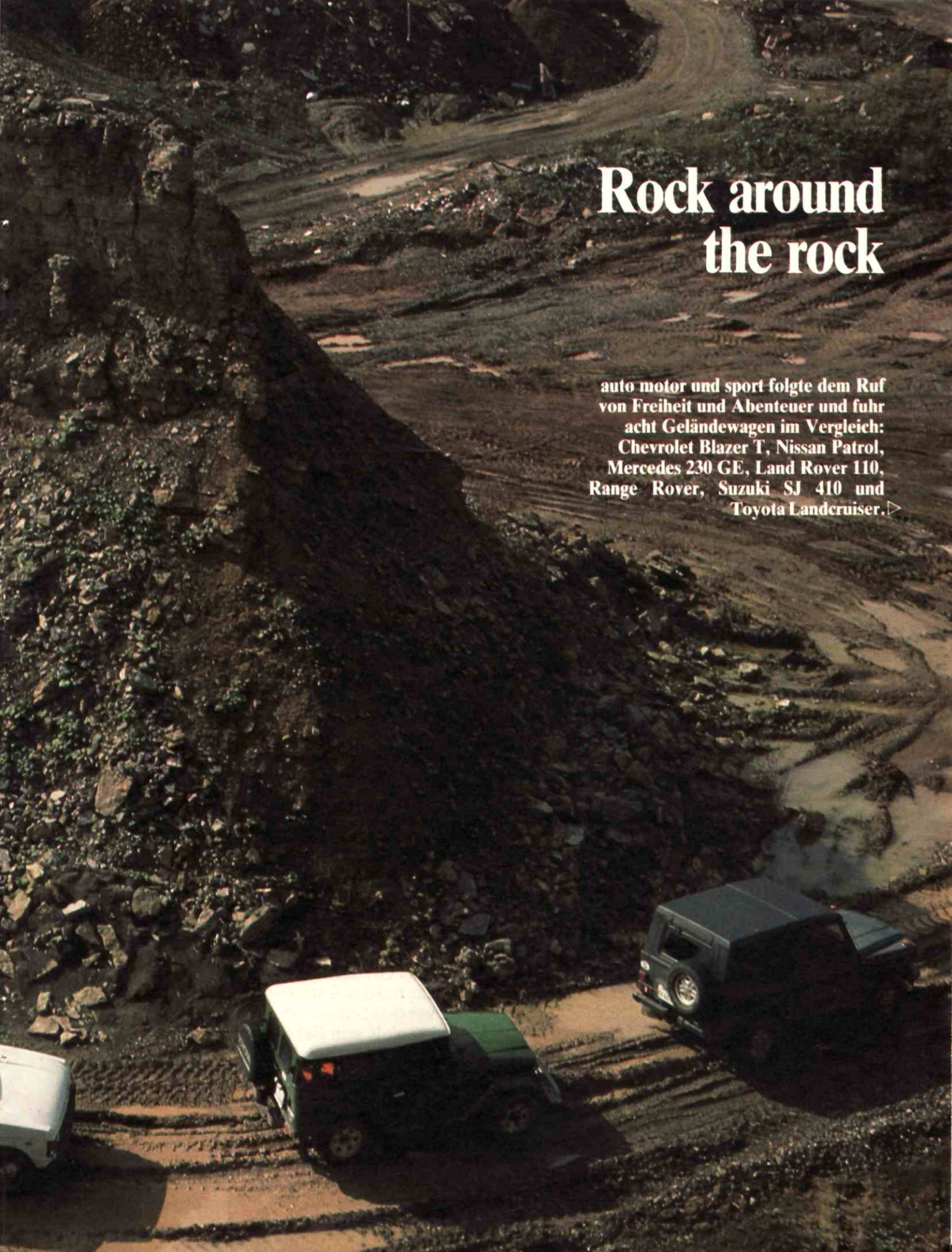






Rock around the rock

auto motor und sport folgte dem Ruf
von Freiheit und Abenteuer und fuhr
acht Geländewagen im Vergleich:
Chevrolet Blazer T, Nissan Patrol,
Mercedes 230 GE, Land Rover 110,
Range Rover, Suzuki SJ 410 und
Toyota Landcruiser.▷



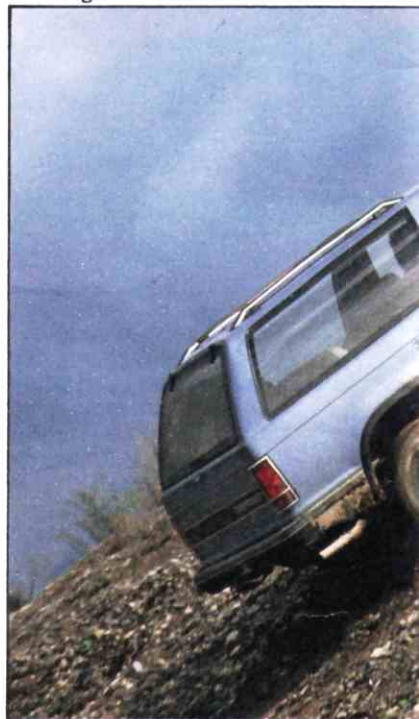
△ Land Rover



▽ Toyota Land Cruiser



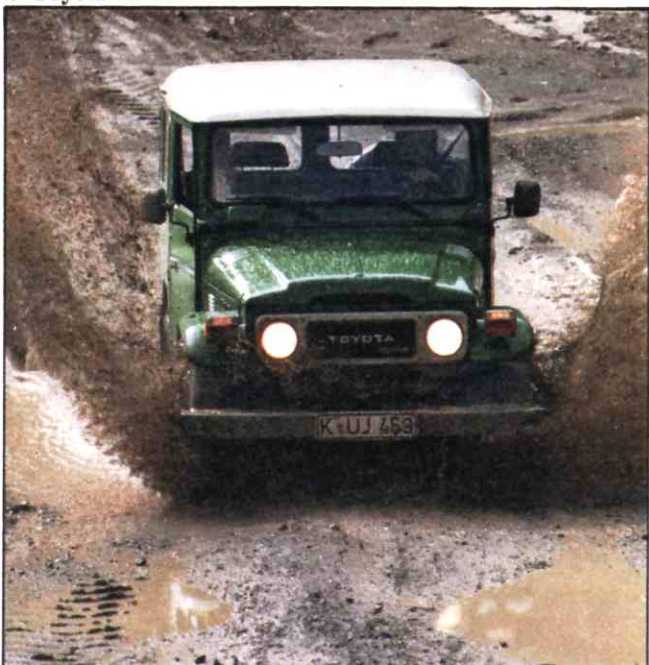
△ Range Rover



▽ Mitsubishi Pajero

Geländefahren ist reine Nervensache

Solange ein Geländeauto festen Boden unter den Rädern hat, bestimmt der Fahrer die Grenzen des Aufstiegs, denn oft genug hat das Auto weit weniger Respekt vor den Schwierigkeiten und Hindernissen als sein Fahrer. Das wirkliche Risiko beim Geländefahren lauert nicht auf himmelweisenden Steigungen und abgründigen Gefällen. Viel gefährlicher sind alle schrägen Partien, denn der hohe Schwerpunkt läßt Geländeautos rascher auf die Seite fallen als niedrige, bürgerliche Kraftwagen





▽ Chevrolet Blazer T



△ Suzuki SJ 410

▽ Nissan Patrol

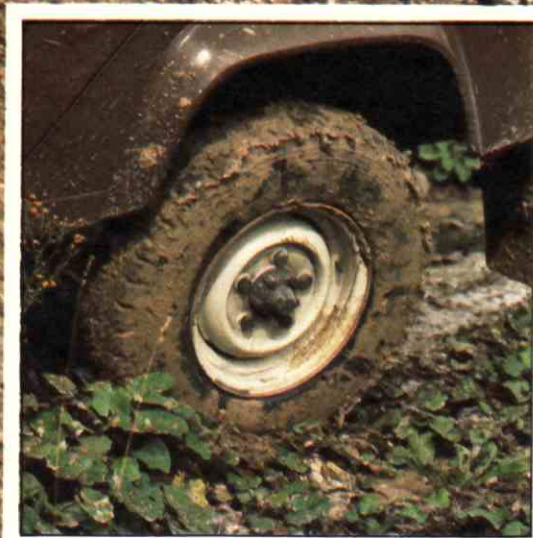


▽ Mercedes 230 GE



Auch Kleine kommen hoch hinaus

Der winzige Suzuki SJ 410 ist soeben im großen Bogen durch das ganze Bild gefahren. Das können die stärkeren Kollegen auch nicht besser. Die tun sich im Schlamm oder auf steilen Abfahrten mit ihrem höheren Gewicht sogar oft noch sehr viel schwerer und verlangen von ihrem Fahrer mehr Routine





Sie umgeben sich mit dem Sherben Charme des Naturburschen, dem kernigen Image des Abenteurers oder der bodenständigen Achtbarkeit des Försters vom Silberwald. Aber dennoch gelingt es den Geländewagen, ihr wahres Wesen nur unvollkommen zu tarnen. In der Tat sind und bleiben sie die Schmuttelkinder der automobilen Gesellschaft. Und dementsprechend führen sich die Allradler denn auch auf: Die Manieren sind in einigen Härtefällen unter aller Sau.

Geländewagen sind lästerlich laut, wo immer sie fahren. Ihr Fahrkomfort erreicht selten auch nur annähernd das Niveau holpriger Kleinwagen. Fahrleistungen, die das Prädikat temperamentvoll verdient haben, lassen sich nur in Ausnahmefällen verzeichnen. Über die mög-

lichen Kurvengeschwindigkeiten zu reden, ist erst gar nicht der Mühe wert. Wie das so unter wilden Kerlen, nicht aber unter wohlgezogenen Autos der Brauch ist, saufen sie, mehr oder minder zügellos. Doch das schlimmste von allem: Geländewagen haben nicht einmal einen ansehnlichen c_w -Wert, sondern stets einen ganz schlechten.

Aber es gibt noch etwas, was die Allradler von den artigen asphaltgebundenen Schmuckkästlein sehr gründlich unterscheidet. Die Geländegänger besitzen ein gerütteltes Maß an Charakter. Jedes der acht Vehikel in diesem Vergleich stellt eine automobilen Persönlichkeit dar, die sich nicht mit kleinlichen Meßergebnissen in eine Rangfolge einsortieren lassen. Die keineswegs immer ausgewogene Mischung von Stärken

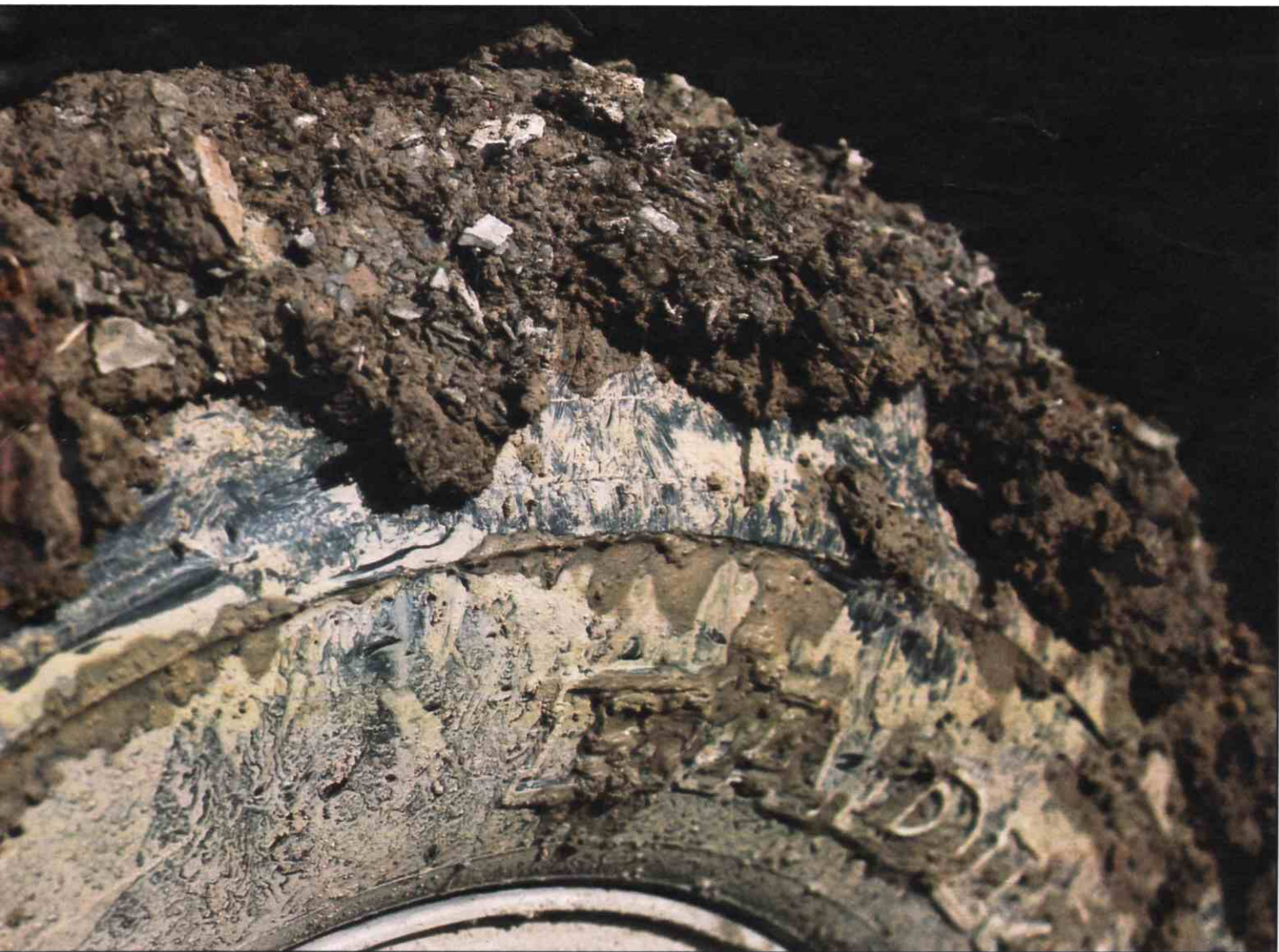
und Schwächen prägt den Charakter dieser Autos. Und statt des sonst bei Vergleichen üblichen Notendurchschnitts gilt hier allein als kaufentscheidendes Kriterium: Wie passen Fahrer und Auto zusammen.

Chevrolet Blazer T Der amerikanische Freund

Vielleicht muß man nicht unbedingt Bürger der Vereinigten Staaten sein, um mit dem neuen kleinen Blazer glücklich zu werden, aber es hilft ungemein. Notfalls tut's auch eine tief ausgeprägte Sympathie für die Produkte dieses Landes. Gemäß seiner Herkunft sieht der Blazer T glatt, appetitlich und wohlgerundet aus wie ein frischgebackenes McDonalds-

Brötchen. Die Füllung, die Chevrolet zwischen Dach und Chassis packte, ist folgerichtig geschmacksneutral. So das Interieur: teppichgefüttert, kuschelgepolstert und wüstensandfarben. Die Antriebstechnik American Way of Drive pur: Ein seidenweicher und löblich leiser Sechszylinder und eine sämig schaltende Automatik haben sich aus einem der geschrumpften Straßenkreuzer in den Blazer verirrt, damit nach dem Einsteigen keiner mehr merkt, daß er sich in einem Auto für die Wildnis befindet.

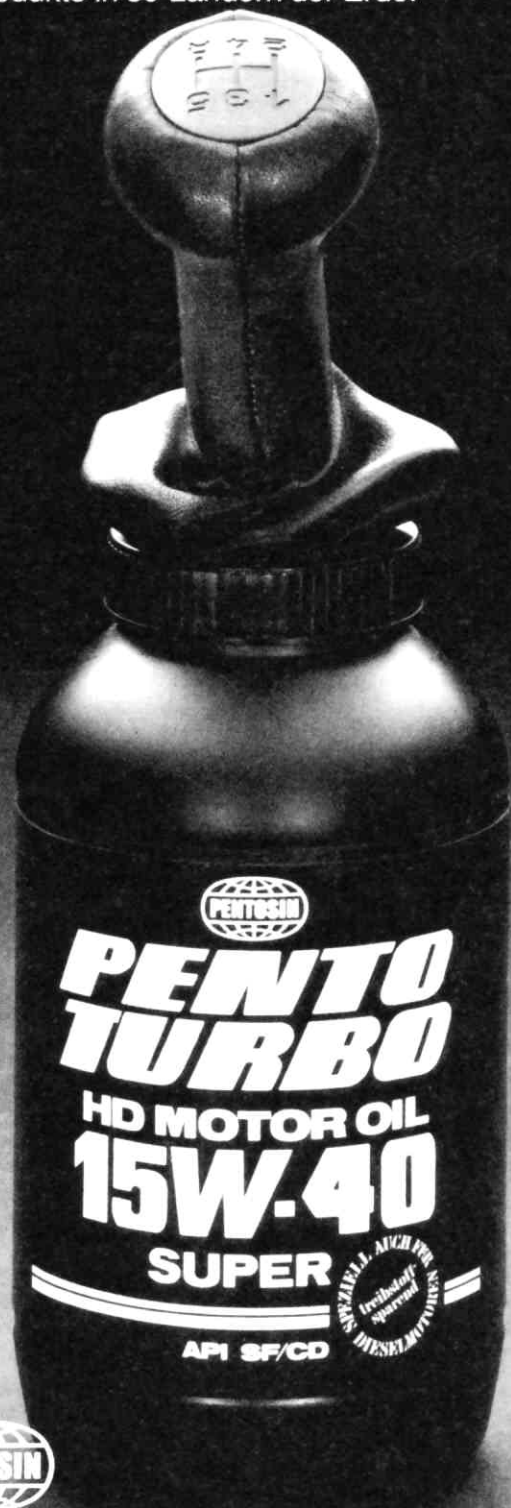
Unterwegs denkt der Fahrer wieder an McDonalds-Brötchen. Denn ganz so faßt sich der Blazer an. Die Servolenkung rührt gefühllos in einem undefinierbaren Teig. Die Federung der beiden Starrachsen reagiert auf Straßenunebenhei-



Die Geländewagen sind die Schmuttelkinder der automobilen Gesellschaft – ihre Reifen beweisen das nach getaner Arbeit

Schalten Sie um auf Pentosin!

Auf das sporterprobte Pento-Turbo, ein Spitzenprodukt der Deutsche Pentosin Werke GmbH – seit über 50 Jahren die Spezialisten für Motorenöle, Bremsflüssigkeiten, Kfz.-Hydraulikflüssigkeiten und Frostschutzmittel. Pento Turbo – hoher Verschleißschutz, sicherer Kaltstart, sauberer Motor, geringer Ölverbrauch, hohe Scherstabilität. Pentosin Qualitätsprodukte in 39 Ländern der Erde.



HAUPTVERWALTUNG: DEUTSCHE PENTOSIN-WERKE GMBH
INDUSTRIESTRASSE 39-43 · 2000 WEDEL/HAMBURG

Geländewagen

cher, zumal der Fahrer die Sache dank einer sauber abgestimmten Servolenkung souverän in der Hand behält. Für schweres Gelände ist der Mercedes G mit seinen beiden aufpreispflichtigen Differentialsperren besser als die andern gerüstet, und schon ohne Zuhilfenahme der Sperren schon der beste Kletterer.

Das G-Modell bietet typische Mercedes-Perfektion für den Einsatz im rauen Gelände und zwar so vollkommen, daß unverhoffte Abenteuer kaum noch eine Chance haben. Das größte Hindernis, daß sich dem deutsch-österreichischen Geländegänger in den Weg stellt, muß der Fahrer aus eigener Finanzkraft überwinden. Gut ausgestattet wie der Testwagen kostet so ein Auto 63 010 Mark.



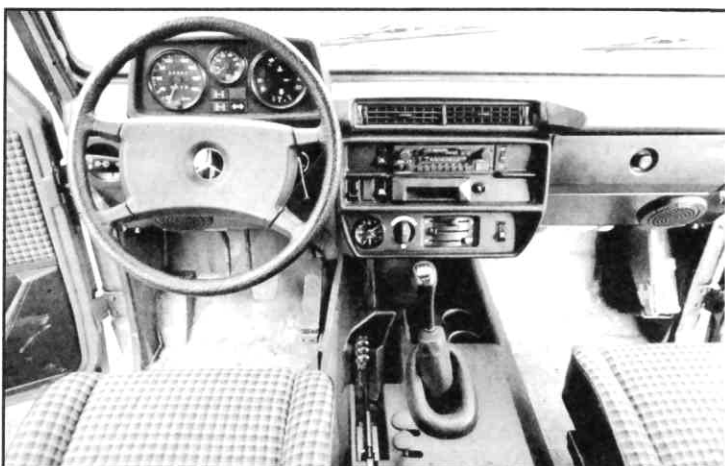
Mitsubishi Pajero: Interieur typisch japanisch...



... die Karosserie kurz und kantig



Mercedes



... und innen ein perfekt gestalteter Arbeitsplatz

Mitsubishi Pajero Katz oder Maus

Der Geländewagen des Superkonzerns Mitsubishi ist so gradlinig, so gefällig und so routiniert gebaut, wie das bei der anspruchslosen Mehrheit japanischer Autos der Fall ist. Unverbindlicher Baustil statt klarem Charakter, also kommt der Verdacht auf, die Wildkatze Pajero sei am Ende eher eine graue Maus. Die kurz und nüchtern gestaltete Karosserie und limousinenhaftes Interieur regen nicht augenblicklich den Appetit auf Abenteuerreisen an.

Der allerdings kommt rasch beim Fahren, denn der Pajero darf unter seinesgleichen als ein wirklich gutes Auto gelten. Der Motor ist prima: Vier große Zylinder verleihen der Ottomaschine fast 2,6 Liter Hubraum, 103 PS (76 kW) bewirken ein angemessenes Temperament, und eine flach verlaufende Drehmomentkurve garantiert Kraft auch aus dem Keller.



230 GE: sachliches Styling...

Noch besser aber ist der teurere Turbodiesel, der vom Charakter und vom Verbrauch her besser in den Pajero paßt.

Die wenigen Handreichungen, die an der Schaltung des Fünfganggetriebes vonnöten sind, lassen sich mühelos ausführen. Und in dieser Weise vollzieht sich die Bedienung ohnehin. Lenkung, Bremse und Kuppelung funktionieren präzise und ohne großen Kraftaufwand.

Das Fahrwerk des Pajero fällt durch einen relativ kurzen Radstand und durch eine Einzel-

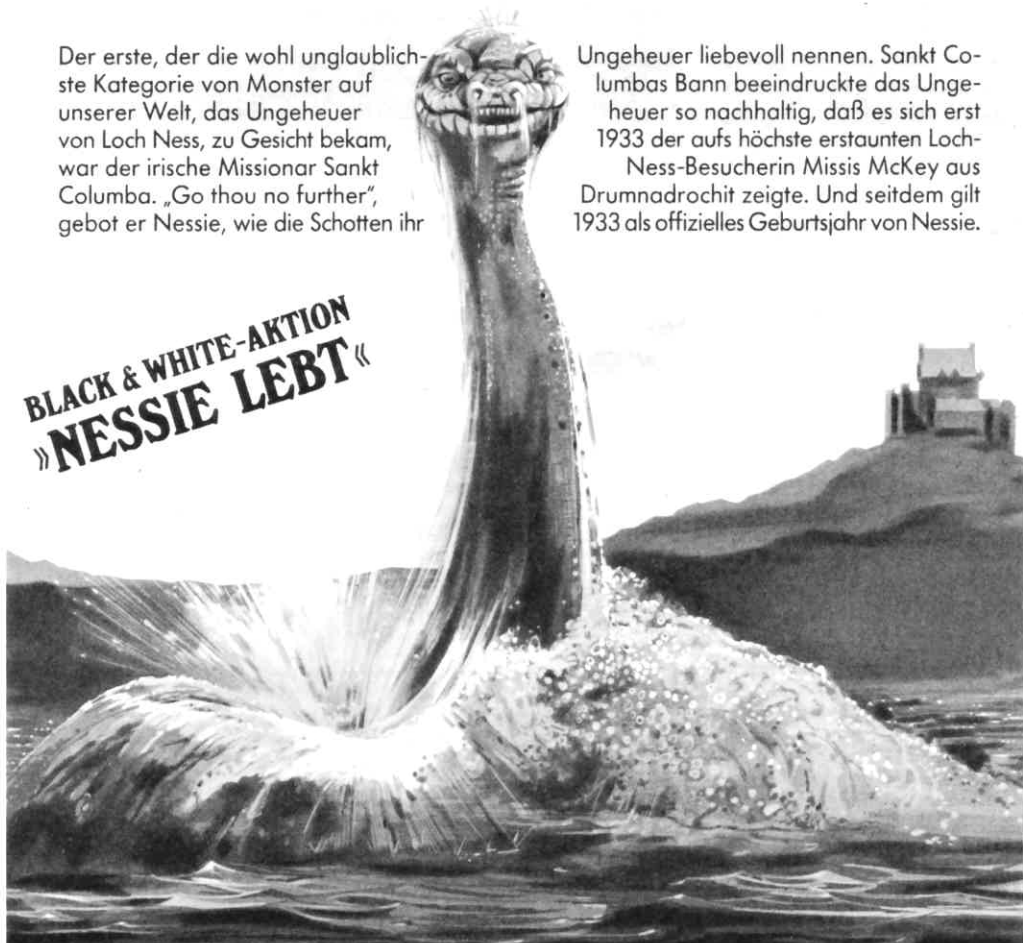
Zu Nessies fünfzigstem Geburtstag:

Ihre Abenteuerreise zum Loch Ness. Damit Sie Nessie persönlich gratulieren können.

Der erste, der die wohl unglaublichste Kategorie von Monster auf unserer Welt, das Ungeheuer von Loch Ness, zu Gesicht bekam, war der irische Missionar Sankt Columba. „Go thou no further“, gebot er Nessie, wie die Schotten ihr

Ungeheuer liebevoll nennen. Sankt Columbas Bann beeindruckte das Ungeheuer so nachhaltig, daß es sich erst 1933 der aufs höchste erstaunten Loch-Ness-Besucherin Missis McKey aus Drumnadrochit zeigte. Und seitdem gilt 1933 als offizielles Geburtsjahr von Nessie.

**BLACK & WHITE-AKTION
»NESSIE LEBT«**



Herzlichen Glückwunsch, Nessie! Zu deinem fünfzigsten Geburtstag verlost Black & White eine Abenteuerreise für zwei zum Loch Ness. Außerdem 50 Walkie-Talkies und 500 Fläschchen Black & White.

Das wird die abenteuerlichste Reise Ihres Lebens. Vielleicht sind schon Sie der nächste Nessie-Zeuge. Aber wenn Sie auch nicht der Gewinner der Reise sind und auf eigene Faust fahren, bedenken Sie immer: Wer Nessie aufspüren will, muß geschickt vorgehen. Die Walkie-Talkies von Black & White helfen Ihnen, auch bei getrenntem Vorgehen mit Ihrem Partner in Verbindung zu bleiben. Nicht zu vergessen die 500 Fläschchen Black & White, mit denen Sie sich trösten können.

Wenn Sie mehr über Nessie, seine Geschichte und die Teilnahme an der Aktion „Nessie lebt“ wissen wollen, gehen Sie zu Ihrem Kaufmann. Da gibt es die Teilnahmekarten und eine spannende Information über Nessie an der Flasche. Oder schreiben Sie an

**Black
& White**
Scotch Whisky



Euromarken Import GmbH, Aktion „Nessie lebt“, Postfach 2307, 6200 Wiesbaden.

radaufhängung der Vorderräder auf. Wenn's um den Komfort geht, ist diese Kombination erfolgreich. Die Federung absorbiert die meisten Bodenwellen souverän. Nur in wenigen Härtefällen setzt der Pajero zu einem kleinen Bocksprung mit seiner blattgefederten Hinterachse an. Nicht ganz so perfekt ist es um die Fahreigenschaften bestellt. Bei forscher Gangart auf fester Straße hebt der Pajero schon mal das kurveninnere Hinterrad. Wer ähnliches auf Schotter probiert, lernt den Pajero in der Kurve als ein unverhofft drehfreudiges Auto kennen und absolviert zwangsläufig die hohe Schule des Gegenlenkens. Im schweren Gelände setzt sich der kurz gebaute Pajero ganz hervorragend durch. Und da er sich so mühelos dirigieren läßt, geraten selbst schwierige Sektionen zum schieren Vergnügen.

Alles in allem ist der Mitsubishi zwar ein unscheinbares, aber tüchtiges Auto und wegen seines niedrigen Preises ein echter Gelegenheitskauf.

Nissan Patrol Power play

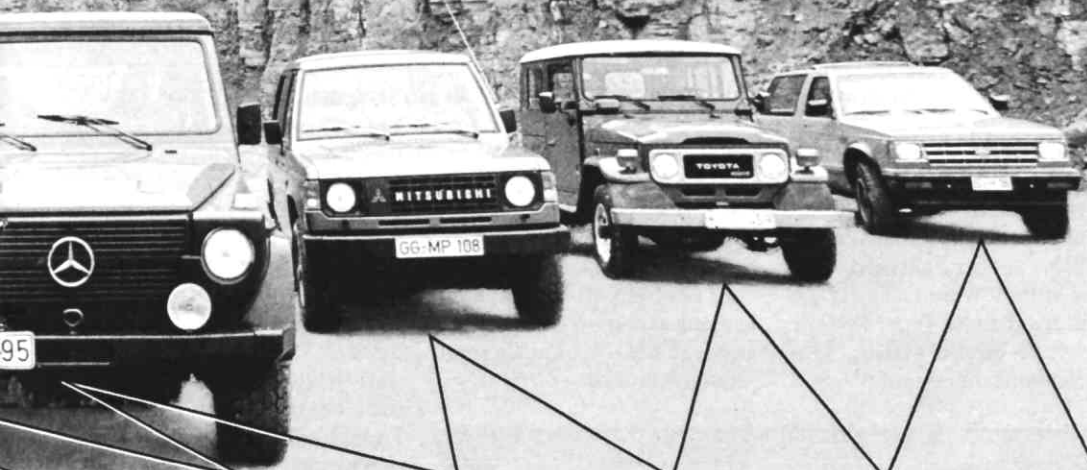
Wo seine Stärken liegen, das zeigt der Nissan Patrol auf den ersten Blick. Seine vordere Hälfte wird ganz und gar von der Motorhaube beansprucht, und der offenbar zu kurz geratene Rest bildet das Abteil für Reisende mit Traglasten. Folglich sieht der Patrol von außen ungemein stark und urig aus. Das knapp bemessene Interieur setzt diese Ausstrahlung allerdings nicht fort, denn da geht es zu wie in einem ganz normalen japanischen Personenauto.

Wenn der Motor zur Sache kommt, ist einiges geboten. Der Sechszylinder mit 2,8 Liter Hubraum ist schon der Herkunft nach nicht von schlechten Eltern. Er kam bislang auch im Datsun Sportwagen 280 Z vor. Für den Geländeeinsatz mobilisiert er 120 PS



Fahrzeugtyp	Suzuki SJ 410	Range Rover	Nissan Patrol	
Motorbauart/Zylinderzahl	R 4 ¹⁾	V 8 ²⁾	R 6	
Bohrung × Hub	65,5 × 72,0	88,9 × 71,1	86,0 × 79,0	
Hubraum	963	3530	2734	
Verdichtungsverhältnis	8,8:1	9,4:1	8,6:1	
Leistung	kW (PS) bei 1/min	33 (45) bei 5500	93 (126) bei 4000	89 (120) bei 4800
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	71 bei 3250	258 bei 2500	201 bei 3200
Art der Ventilsteuerung	ohc ³⁾	ohv ⁴⁾	ohc	
Kraftübertragung	Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorder- radantrieb	Permanenter Allrad- antrieb, zuschaltbare zentrale Sperre	Hinterradantrieb, Vorderradantrieb, und Sperre zuschaltbar	
I. Gang (Straße/Gelände)	3,163/7,942	3,320/11,022	3,519/7,812	
II. Gang (Straße/Gelände)	1,945/5,884	2,130/7,072	2,157/4,789	
III. Gang (Straße/Gelände)	1,421/3,568	1,400/4,648	1,449/3,217	
IV. Gang (Straße/Gelände)	1,000/2,511	1,000/3,320	1,000/2,220	
V. Gang (Straße/Gelände)	—	0,770/2,556	—	
Rückwärtsgang (Straße/Gelände)	3,321/8,339	3,430/11,388	4,181/9,282	
Achsantrieb	4,111	3,540	4,375	
Bremsen	vorne hinten	Scheiben Trommel	Scheiben Scheiben Trommel	
Felgenreöße	5½J × 15	6 J × 16	7 J × 15	
Reifengröße	195 SR 15	205 R 16	10.00 R 15	
Leergewicht	kg	866	1908	1684
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1215	2510	2185
Radstand	mm	2030	2540	2350
Außenmaße	Länge x Breite x Höhe mm	3430 × 1460 × 1690	4470 × 1770 × 1770	4070 × 1690 × 1840
Beschleunigung	in s			
0– 60 km/h	8,0	6,6	5,7	
0– 80 km/h	15,1	10,7	9,2	
0–100 km/h	30,2	17,4	14,6	
0–120 km/h	—	27,0	22,7	
400 m mit stehendem Start	22,3	20,1	19,2	
1 km mit stehendem Start	43,7	37,8	36,3	
Elastizität	in s	29,9 (IV.Gang)	20,2 (IV.Gang)	25,1 (IV.Gang)
40–100 km/h				
Höchstgeschwindigkeit	km/h	118	160	159
Innengeräusch	in dB(A)			
Bei 50 km/h	73	65	65	
Bei 80 km/h	77	70	72	
Bei 100 km/h	81	72	76	
Bei 120 km/h	—	76	81	
Testverbrauch	L/100 km	12,3	17,9	17,2
Preis Testwagen	DM	20 926,—	49 990,—	28 934,—

¹⁾ R = Reihenmotor, ²⁾ V = V-Motor, ³⁾ overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, ⁴⁾ overhead valves = hängende Ventile, ⁵⁾ mit



Land Rover 110	Mercedes 230 GE	Mitsubishi Pajero	Toyota Land Cruiser D	Chevrolet Blazer T
R 4 Diesel	R 4	R 4	R 4 Diesel	V 6
90,5 × 88,9	95,5 × 80,25	91,1 × 98,0	102,0 × 105,0	88,9 × 76,2
2286	2299	2555	3431	2836
23,0:1	9,0:1	8,2:1	20,0:1	8,5:1
45 (60) bei 4000	92 (125) bei 5000	76 (103) bei 4500	66 (90) bei 3500	86 (117) bei 4900
140 bei 1800	192 bei 4000	192 bei 2500	216 bei 2200	205 bei 2400
ohv	ohc	ohc	ohv	ohv
Permanenter Allradantrieb, zuschaltbare zentrale Sperre	Hinterradantrieb, Vorderradantrieb, und Sperre v.+h. zuschaltbar	Hinterradantrieb, Vorderradantrieb, zuschaltbar Zentral-Sperre	Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorderradantrieb	Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorderradantrieb
5,976/11,900 3,835/7,640 2,512/5,005 1,667/3,320 1,385/2,760 6,169/12,286	4,628/9,904 2,462/5,269 1,473/3,152 1,000/2,140 — 4,348/9,305	3,740/7,270 2,136/4,152 1,360/2,644 1,000/1,944 0,856/1,664 3,578/6,956	4,840/9,486 2,620/5,135 1,520/2,979 1,000/1,960 — 4,840/9,486	2,840/5,680 1,600/3,200 1,000/2,000 — — 2,070/4,140
3,540	4,900	4,875	4,111	3,730
Scheiben Trommel	Scheiben Trommel	Scheiben Trommel	Scheiben Trommel	Scheiben Trommel
5½J x 16	7 J x 15	5½J x 15	5 F x 16	7 J x 15
7.50 R 16	10.00 R 15	215 SR 15	205 SR 16	235/75 R 15
1995	1964	1454	1831	1670
3050	2500	2115	2340	2200
2794	2400	2350	2285	2553
4580 × 1790 × 1960	3945 × 1700 × 2000	3935 × 1680 × 1845	3975 × 1665 × 1930	4326 × 1643 × 1621
14,1 29,4 — — 26,8 51,5	5,8 10,3 16,5 29,8 19,7 37,9	5,8 10,6 16,9 28,9 19,8 37,9	8,9 15,3 27,1 — 22,5 43,0	7,3 12,7 19,2 33,3 21,1 39,6
—	30,8 (IV. Gang)	17,7 (IV. Gang)	28,5 (IV. Gang)	15,1 ⁹⁾
113	145	147	133	159
72 76 82 —	64 69 74 77	66 72 76 78	70 77 79 82	61 66 68 71
13,8	15,4	15,8	14,2	17,6
37 990,—	63 010,—	25 900,—	28 238,—	58 178,—

(89 kW) bei 4800/min sowie 201 Nm bei 3200/min.

So gerüstet, qualifiziert sich der Datsun als vitalster Sprinter unter den acht Geländewagen. Aber das erstaunlichste an seiner Kraftentfaltung ist die Art und Weise, wie der Reihen-Sechszylinder in jedem Drehzahlbereich oberhalb von 1500/min aggressiv zur Sache kommt. Den zornigen Charakter teilt die Maschine auch akustisch mit. Wenn's ans Drehen geht, dann brüllt der Sechszylinder los. Da ist es schon besser, man nimmt die leichtgängige Schaltung zur Hand und hält den Krach im vierten Gang einigermaßen in Grenzen.

Auch die übrigen Umgangsformen des Nissan sind, wie man so sagt, rau aber herzlich. Die blattgefederten Starrachsen gewährleisten eine Nachgiebigkeit, die höchstens bleibende Schäden an Fahrzeug und Insassen verhindert, nicht aber ein gelegentliches Durchschlagen.

Mit der zwar leichtgängigen, aber weitgehend gefühllosen Lenkung, bedarf es schon auf der Straße einiger Aufmerksamkeit, das zum Schlingeln neigende Auto zu bändigen. Schnell gefahrener Schotter beunruhigt den Patrol noch bei weitem stärker, was mit behender Lenkarbeit gekontert werden muß. Extreme Klettertouren beherrscht der Nissan besonders gut, wenn schiere Kraft gefordert ist. Verzwickte Sektionen liegen diesem Auto weniger, denn besonders handlich ist der Patrol nicht.

Die kernige Kraftentfaltung prägt allein den Charakter des Nissan Patrol, und das ist vielleicht ein bißchen wenig, wenn man nicht gerade vorhat, einen größeren Anhänger von Alaska nach Feuerland zu ziehen.

Range Rover Nach Gutsherrenart

Seine Lordschaft Range Rover ist nun an die 12 Jahre alt und immer noch eine strahlende Erscheinung. Die beim Range ge-

Geländewagen

lungene Kreuzung aus Rolls-Royce und Jeep ist bis heute unerreicht.

Die Rover-Leute verstehen es, dieses Image zu pflegen. Der neuerdings auch viertürige Rover kommt auf höchst eleganten Alufelgen daher, kultiviert im Innenraum mit allerlei Leisten von feinstem und auch echtem Holz ein bißchen Rolls-Royce-Atmosphäre. Dazu trägt er so vornehm empfindliche Polster, als sei es nirgends auf der Welt abseits von Straßen schmutzig.

Als Auto mit Adelsprädikat leistet sich der Range Rover natürlich einen Achtzylinder, der nicht mit dem Hubraum knaust. 3,5 Liter sind es, und aus denen werden ohne jede Hast 126 PS (93 kW) bei 4000/min gewonnen. Die 258 Nm bei 2500/min sind nicht minder standesgemäß. Der V 8-Motor reißt den Range nicht ungestüm von der Stelle. Er schiebt ihn säuselnd aber dynamisch nach vorn. Das Säuseln vergeht

für beide ist reichlich Platz vorhanden – legt auch das Fahrwerk an den Tag. Den an Schraubenfedern förmlich schwebenden Starrachsen gelingt es oft genug, den Komfort eines normalen Personenwagens täuschend nachzuahmen. Diese weiche Wesensart läßt den Range in Kurven ein bißchen wanken, was der Contenance der Insassen meist mehr schadet als der Fahrsicherheit. Das wahre Wesen des Range aber tritt erst zu Tage, wenn er die feste Straße verläßt. Unnachahmlicher Komfort und

die unerschütterliche Sicherheit sind dem permanent allradgetriebenen Range Rover auf schnell angegangenen Schotterpassagen eigen.

Und wenn die kernigen Geländewagen sich tollkühn durch den übelsten Dreck gewälzt haben, dann braucht der Rover-Pilot nichts weiter zu tun, als ganz gelassen das Zwischenge triebe herunterzuschalten und die Zentralsperre einzuklinken, um es den wilden Kollegen gleich zu tun – auf Gutsherren-art, versteht sich.



Nissan Patrol: die Inneneinrichtung gut bürgerlich...



...das Erscheinungsbild betont kernig



Range Rover: außen nobel gekleidet...

dem Aggregat amerikanischer Abstammung erst bei 140 km/h im fünften Gang. Von da an aufwärts weist er bestimmt, doch ohne laut zu werden, darauf hin, daß ihn die Eile ziemlich durstig macht, und 20 Liter pro 100 Kilometer angesagt sind. Das dem Motor nachgeschaltete Fünfganggetriebe erinnert stark an einen englischen Butler, der im Umgang stets etwas förmlich, recht steif, aber immer korrekt bleibt.

Ausgewogene Umgangsformen mit Leuten und Lasten –



...die Atmosphäre des Innenraums gentlemanlike

Als Fazit genügt beim Range Rover der Preis: Es kostet 49 990 Mark, ein Auto für alle Gelegenheiten zu besitzen.

Suzuki SJ 410 Der Springinsfeld

Natürlich läßt es sich auch etwas kostengünstiger ins Gelände fahren. Suzuki in Japan hat dafür gesorgt. Zuerst mit dem „Eljot“, der schon für wenig mehr als 13 000 Mark zu haben war, jetzt mit dem „Schnelljot“, der mit etwas größerem Format und stärkerem Motor den kleinen und schwächlichen Bruder verdrängt hat. Normalerweise kostet so ein SJ 410 knappe 16 000 Mark. Aber da manchen Geländeeinsteigern die Scheine nur so zur Tasche raushängen, hat ein Veredler namens Haselbeck mit pompösen Rädern und sonstigem Zierrat beim Testwagen dafür gesorgt, daß die Kundschaft auch 20 000 Mark für den Kletterzweig ausgeben darf.

Der rustikale Charme der noch recht jeepartigen Karosserie wird von dem Make up kaum beeinträchtigt, geschweige denn die inneren Werte, die zunächst einmal darin bestehen, das zwei Personen recht ordentlich und zwei weitere allenfalls leidlich Platz finden. Seit das blecherne Interieur des LJ dem plastifizierten Ambiente des SJ gewichen ist, geht es dort zwar nicht mehr so urig, aber entschieden praktischer zu. Die besseren Sitze des Aufsteigermodells sind eine Wohltat.

Der Einlitermotor zeigt eine nette moderne Konstruktion mit obenliegender Nockenwelle her, was freilich nichts daran ändert, daß bei der Kupplung höchstens 45 PS (33 kW) ankommen, und das auch erst bei 5500/min. So geht es stets wuseelig drehend, aber nie vehement mit dem Suzuki voran, so sehr sich der Fahrer auch der vorzüglichen Schaltung bedient.

Aber es muß ja nicht unbedingt ein Fehler sein, Abenteuer behutsam anzugehen, und um die zu finden, braucht man

Geländewagen

mit dem Suzuki keine weiten Reisen anzutreten. Eine schlecht geteerte Straße genügt, und die beiden Starrachsen samt ihrer vier Blattfedern geraten dermaßen aus dem Takt, daß man froh ist, dieser Zitterpartie mit einer leichtgängigen und unter günstigen Umständen sogar präzisen Lenkung begegnen zu können.

Falls eine Steigerung des Abenteuers erwünscht ist, kann gehöriges Gasgeben auf holprigen Schotterstraßen empfohlen werden. Der Suzuki zieht dann mit seinen Insassen noch ganz andere Seiten auf, die schon in den Uranfängen der Rock'n' Roll-Musik mit dem Bill Haley-Titel „Shake, Rattle and Roll“ eindeutig beschrieben sind. Ein vergleichsweise erholbares Fahrerlebnis beschert der Suzuki seinen Passagieren, wenn es im Gelände mal richtig dick kommt. Hübsch langsam, Kolbenhub für Kolbenhub turnt der Suzuki dann durch den Dreck, und die Konkurrenz muß sich wundern, wo er überall hinkommt.

Kein Zweifel: Der Suzuki SJ 410 bietet Menschen ohne Eile und mit stabilem Körperbau den meisten Spaß fürs Geld.

Toyota Land Cruiser Gelobt sei, was hart macht

So wie der Toyota Land Cruiser aussieht, möchte man meinen, Gottvater hätte ihn schon bei der Erschaffung der Erde als Baustellenfahrzeug eingesetzt. Seine zeitlose und sympathische blecherne Häßlichkeit trägt der Land Cruiser innen wie außen. Nie hat ihn ein Formgestalter glätten, noch seinen Innenraum mit zierendem Plastik entweihen dürfen. Da gibt es nichts wie glattes Blech mit Lack drauf, Instrumente aus Großvaters Zeiten und ein Bündel primitive Zugschalter. Man sitzt hinter steilen Fenstern, über denen sich das Blechdach wie ein Sonnen-

schirm wölbt. Zwei rüstige Menschen können es im Land Cruiser aushalten. Hinten gibt es vier Notsitze, die nur hartgesottene Survival-Typen zu überleben imstande sind.

Es gibt stärkere Motoren für den Land Cruiser. Aber der dicke Diesel mit vier Zylindern und den prächtigen Abmessungen von 102 mm für die Bohrung und 105 mm für den Hub ist hier das einzig wahre Antriebsaggregat. Reichlich 3,4 Liter Hubraum sorgen für 90

PS (66 kW) bei 3500/min. Natürlich geht es nicht leise zu, wenn pro Topf ein knapper Liter Luft plus Öl zur Selbstzündung gebraucht wird, aber unerhört kräftig. Folglich wird der erste Gang nur zum Bäumeausreißen und zum Anschleppen von Elefanten benötigt. Die insgesamt fünf oder, unter Zuhilfenahme der Geländeübersetzung, zehn Vorwärtsgänge lassen sich mit dem meterlangen Schalthebel bei geringem Nachdruck gut sortieren. Alles andere geht stilgerecht schwer.

Das große Lenkrad will mit Bärenkräften gedreht werden, weil auf dem deutschen Markt keine Servolenkung angeboten wird. Kupplung und Bremse erfordern energische Tritte. Dennoch ist man ganz froh, den Toyota ab und zu gehörig treten zu dürfen, um ihm das heimzuzahlen, was einem die beiden Starrachsen und die vier gnadenlosen Blattfedern antun. Der Toyota wandelt damit harmlose Bodenunebenheiten in unbarmherzige Schläge um. So stellt sich das Gefühl, im Gelände zu fahren, schon auf glatter Straße ein. Und was jenseits des Asphalt passiert, läßt sich einfach beschreiben: Es ist noch viel schlimmer.

Das Wort Komfort ist im Zusammenhang mit dem Land Cruiser völlig verfehlt. Ebenso erhält der Begriff Fahreigenschaften hier eine neue Dimension. Der Toyota hat keinen Geradeauslauf sondern ein unablässiges Eigenlenkverhalten, das auf grader Strecke mit geschickter Hand und in der Kurve mit stark reduziertem Tempo unter Kontrolle gebracht



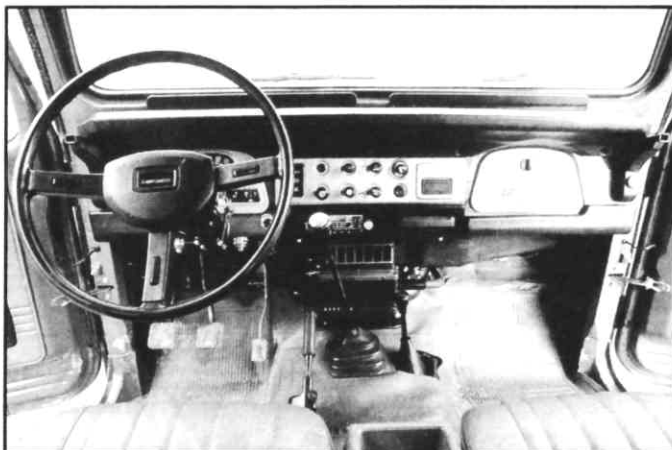
Suzuki SJ 410: innen viel serienmäßiges Plastik...



...außen zusätzlicher Zierat



Toyota Land Cruiser: urig von außen...



...und innen der Charme eines Maschinenraums

sein will. Mit entsprechendem körperlichen Einsatz läßt sich der Land Cruiser bemerkenswert weit durch wildes Gelände treiben. So lange er alle Räder am Boden hat und ihm kein Schlamm dazwischen kommt, geht es unaufhaltsam voran.

Die Anschaffung eines Toyota Land Cruiser ist der Einstieg in eines der letzten automobilen Abenteuer. Es kann daraus durchaus eine Existenzfrage werden: Wer überlebt länger, der Mensch oder das Auto – die Chancen stehen 50:50. -cpb-