

sandigem Terrain beim Einleiten des Bremsvorgangs ein kontrolliertes Blockieren der Räder zu. Der Reifen kann sich zuerst etwas eingraben, der aufgebaute ‚Keil‘ vor den Rädern verkürzt den Bremsweg.

Antrieb

Was die Motorisierung betrifft, setzt Toyota auf den bereits im Vorgängermodell verbauten 3-l-Diesel. Das Vierzylinder-Aggregat wurde jedoch in den Bereichen Einspritzung und Abgasführung überarbeitet. Der Motor leistet 127 kW und entwickelt ein maximales Drehmoment von 410 Nm. Er erreicht laut Toyota einen Durchschnittsverbrauch von 8,1 l und eine damit verbundene CO₂-Emission von durchschnittlich 214 g/km. Der Land-Cruiser erfüllt die Euro-4-Abgasnorm. Erst ab Oktober 2010, und wenn das ‚Go‘ aus Japan kommt, soll das Aggregat den Angaben zufolge auch die Euro-5-Norm erreichen.

Die Kraft des ‚3,0-l-D-4D‘ wird entweder über ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder eine Fünfstufen-Automatik auf die Straße gebracht. Alle Varianten des neuen Land-Cruiser verfügen über ein sogenanntes ‚Torsen Limited Slip‘ (LSD)-Zentraldifferential, welches ei-

ne Kraftverteilung von 60:40 (vorne/hinten) ermöglicht. Je nach Gelände kann die Kraftverteilung von 50:50 bis 30:70 variiert werden. In der Ausstattungsvariante ‚Tec-Edition‘ steht dem Kunden zusätzlich ein Hinterachsdifferential zur Verfügung. Beide Differenziale können über Taster in der Mittelkonsole elektronisch geschaltet werden.

Der Tradition verpflichtet

Der Land-Cruiser ist in der Basisvariante, in den Varianten ‚Version-Life‘, ‚Executive‘ und ‚Tec-Edition‘ erhältlich. Sieht man von der per-se anfälligen Struktur der Regelsysteme und etwaigen Schäden an der Hardware durch Fahrfehler der geneigten ‚Off-roader‘ ab, dürfte das Servicevolumen in den Werkstätten aufgrund der Robustheit des Boliden zumindest anfänglich überschaubar bleiben.

Nach wie vor bleibt der Wagen ein ‚Arbeitstier‘ für Liebhaber, der die Offroad-Tradition von Toyota konsequent fortführt, aber auch in der neuesten Variante kein Allerweltsauto ist. Das ändert auch der in anderen Fahrzeugklassen längst übliche Komfortstandard nicht.

Georg Blenk



Arbeitstier: Beim 3,0-l-Aggregat kommt bei geringer Motorlast ein ventilgesteuerter ‚Exhaust Gas Recirculation‘ (EGR)-Kühlerbypass zum Einsatz. Er ist für die Regulierung der Temperatur in den Brennkammern zuständig und gewährleistet bei der Abgasrückführung einen möglichst geringen Abgasausstoß. Bild: Blenk

Partikelfilter für Euro 6



Die BASF hat eine Rußpartikelfilter-Beschichtung für Nutzfahrzeuge entwickelt, die bereits heute die Partikelgrenzwerte der kommenden Euro-6-Abgasnorm erfüllen soll. Mit dieser Katalysator-technologie lassen sich auch alle gängigen schweren Nutzfahrzeuge der Emissionsstufen Euro 2 und 3 nachrüsten.

Damit können Transportunternehmen und Speditionen nicht nur die Schadstoffemissionen ihrer Flotte, sondern ebenfalls die Mautkosten auf deutschen Autobahnen reduzieren. Gleichzeitig können sie ebenso die grüne Umweltplakette und somit Zugang in die Umweltzonen vieler deutscher Innenstädte erhalten.

Die Filterbeschichtung kommt bereits in dem gemeinsam mit Kurec entwickelten Rußpartikelfilter zum Einsatz, der unter dem Namen ‚Kurre Filter‘ vertrieben wird. Die Partikelfilter fangen zuerst die Schadstoffpartikel ein, um sie dann über der katalytisch wirkenden Oberflächenbeschichtung bei normalen Diesellabgastemperaturen kontinuierlich zu verbrennen.

Herstellerangaben zufolge lassen sich derzeit 90 Prozent aller Euro-2- und 3-Nutzfahrzeuge mit den Kurre-Filtern nachrüsten. Sie entsprechen den deutschen Vorschriften der StVZO und verfügen über eine ABE des Kraftfahrt-Bundesamtes.

tm

