

Vergleichstest

# Für Dreckarbeit viel z



**Daihatsu Wildcat TD** Die Wildkatze nimmt leicht alle Hindernisse



**Mitsubishi Pajero TD** Der eleganteste des Quintetts: Fahrkomfort selbst im schwersten Gelände



# zu schade?

Geländewagen sind in Mode. *Auto Bild* war mit fünf Allradlern unterwegs: im Schlamm und auf der Straße, im Busch und auf den Boulevards

## Nissan Patrol TD

Sein bulliger Sechszylinder-Turbodiesel zieht den 1880 Kilogramm schweren Geländegänger selbst durch das tiefste Schlammloch



**N**ur die Stärksten kommen durch. Der Wahrheitsgehalt dieses geläufigen

Sprichwortes müßte spätestens mit der Erscheinung des Suzuki LJ (sprich Eljot) angezweifelt werden. Der beliebte Allrad-Mini, der die Gelände-Welle erst richtig ins Rollen gebracht hat, ließ über Stock und Stein selbst den stärksten Konkurrenten schlecht aussehen. —>

## ◀ Isuzu Trooper TD

Große Sprünge machen mit dem komfortablen Allradler am meisten Spaß. Eine gute Federung dämpft die harte Landung



**Toyota Land Cruiser TD** Das Arbeitstier für Profis wühlt sich überall durch. Wer mit dem Land Cruiser stecken bleibt, hat meist selbst schuld



Nach getaner Arbeit im Gelände schnell noch durch die Waschanlage und dann ab auf die Szene. Die Arbeitstiere von einst sind heute allerdings oft nur noch Spielzeuge der

oberen Zehntausend. Schweres Gelände bekommen sie selten unter die grobstolligen Reifen. Die Allradler werden überwiegend auf normalen Straßen gefahren

Doch wie sieht's mit der neuen Geländewagen-Generation aus? Sind die Allradler '86 abseits befestigter Wege so gut, wie es ihr Äußeres verspricht? Und was können sie auf der Straße? Auto Bild folgte dem Ruf von Abenteuer und

Von Tomas Hirschberger und Horst Vieselmann

Freiheit und ging mit dem Toyota Land Cruiser, Daihatsu Wildcat, Isuzu Trooper, Nissan Patrol und Mitsubishi Pajero auf Tour.

**Im Gelände:** Treffpunkt Truppenübungsplatz Fischbek, bei Hamburg: tiefe Panzerspuren, große Schlammlöcher und schwerer Sand. Zu Fuß kommt man hier kaum weiter. Solche Passagen sind für den 86 PS starken Toyota Land Cruiser wie geschaffen. Fast mühelos bahnt er sich seinen Weg. Man merkt sofort, daß der bulige, 1730 Kilogramm schwere Allradler von Profis für Profis gebaut wurde. Mit der Getriebeunterstützung (ist bei allen fünf serienmäßig), die es ermöglicht, bei niedriger Fahrgeschwindigkeit mit hoher Motorkraft zu fahren, erklimmt er sogar die steilsten Hügel. Komfortabel ist er dabei allerdings nicht. Die beiden robusten Starrachsen, vorne mit Blattfedern, hinten mit Schraubenfedern, geben die Bodenunebenheiten recht deutlich an die Insassen weiter.

## Nur einer blieb im Sandloch hängen

Erheblich sanfter trägt der Isuzu Trooper (72 PS-Turbodiesel) seine Passagiere über Stock und Stein. Trotz seiner weichen Fahrwerksabstimmung mit Einzelradaufhängung vorn und Starrachse hinten, schlägt er auch nach weiten Sprüngen nicht durch. Überhaupt traut man dem Trooper von außen nicht zu, was in ihm steckt. Im Gelände wühlt er sich ebenso gut durch wie der Toyota.

Ganz anders der Nissan Patrol: Der Muskelprotz (6-Zylinder-Turbodiesel mit 110 PS) hat eine knüppelharte Fahr-

werksabstimmung und ist wirklich nur etwas für Hartgesottene. Wegen seiner geringen Bodenfreiheit (23 cm) sollte man schwerste Passagen mit ihm meiden. Er war der einzige, der mit fremder Hilfe aus einem Sandloch befreit werden mußte. Hinzu kommt, daß sein Differential nur eine Sperrwirkung von 48,7 Prozent hat (siehe Erklärung Seite 32).

## Das Auto fühlt sich wohl, der Fahrer nicht

Der kleinste unter den Geländegängern ist der Daihatsu Wildcat, dessen rauher und unkultivierter Turbodiesel-Motor 88 PS leistet. Durch sein geringes Gewicht (1490 kg) und den kurzen Radstand (2205 mm, Toyota: 2310 mm) tumt der Winzling über hügeliges Gelände, daß sich die Konkurrenz nur wundern kann. Auf's Wohlbefinden der Mitfahrenden nimmt er dabei allerdings keine Rücksicht. Seine Starrachsen vorne und hinten sind nach guter alter Site blattfedert, was den Komfort arg einschränkt.

In der Disziplin Komfort drängt sich der 84 PS starke Mitsubishi Pajero in den Vordergrund. Der mehrmalige Gewinner der spektakulären Rallye Paris-Dakar pirscht sich elegant und kraftvoll durch die unwegsamen Jagdgründe, wie es sein Name schon verspricht. Pajero ist der spanische Name einer südamerikanischen Wildkatze. Dabei kapituliert er nicht einmal vor tiefen Gräben und steilen Hängen. Vorausgesetzt: Er ist, wie unser Testwagen, mit einer Differentialsperre ausgestattet. Diese liefert Mitsubishi nicht serienmäßig. Sie muß für etwa 2 500 Mark extra geordert werden.

**Auf der Straße:** Daß die gewandte Wildkatze aus dem Hause Mitsubishi nicht nur im Gelände ihre Tatzen elegant einzusetzen versteht, beweist sie auf befestigtem Untergrund. Fast wie ein Pkw gleitet der Pajero über die Straße. Bodenwellen schluckt die Federung (vorne Einzelradaufhängung, hinten Starrachse) souverän weg. Vom Motor hört man fast nichts. Selbst bei



Zusatzinstrumente im Daihatsu Wildcat: Die mittlere „Kugel“ informiert den Fahrer über den Neigungswinkel in Längs- und Querrichtung. Die winzigen Ziffern sind allerdings nur mit der Lupe ablesbar



Der Daihatsu und der Toyota haben mechanische Freilaufnaben. Zum Ver- und Entriegeln muß ausgetrieben werden



Im Patrol sollten sich die hinteren Passagiere bestens festhalten. Er ist knüppelhart und schüttelt die Insassen durch



Die vorderen Sitze im Isuzu Trooper lassen sich in der Höhe verstellen. Allerdings bieten sie bei schneller Kurvenfahrt und im holprigen Gelände kaum Seitenhalt. Man rutscht auf ihnen hin und her



Profi-Zubehör im Toyota Land Cruiser: links ein Altimeter (Höhenmeßgerät). Mitte und rechts: Neigungswinkel-Anzeigen. Fürs wirklich schwere Gelände unentbehrlich

Fotos: Ulrich Kettner, Matthias Nyary

## Testwerte

	Toyota Land Cruiser TD	Daihatsu Wildcat TD	Isuzu Trooper TD	Nissan Patrol TD	Mitsubishi Pajero TD
Preis: ①	32 990 Mark	30 800 Mark	31 800 Mark	33 245 Mark	32 700 Mark
Testverbrauch:	11,3 l/100 km	9,6 l/100 km	9,4 l/100 km	10,1 l/100 km	10,4 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	132 km/h	137 km/h	129 km/h	146 km/h	133 km/h
Wartungsintervalle:	alle 20 000 km	alle 20 000 km	alle 15 000 km	alle 12 500 km	alle 20 000 km
Inspektionskosten: ②	ca. 200–300 Mark	ca. 250–400 Mark	ca. 220–270 Mark	ca. 350–400 Mark	ca. 150–350 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ③	steuerbefr. 25 Monate	steuerbefr. 22 Monate	steuerbefr. 27 Monate	691,20 Mark	steuerbefr. 36 Monate
Haftpflichtversicherung: ④	1070 Mark	1070 Mark	990 Mark	1115 Mark	1070 Mark

① Listenpreis (Grundausrüstung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch

rund 500 Mark Überführungskosten dazu. ② Kosten für den großen Regelservice

ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten. ③ Bei jährlicher Zahlweise.

④ 100 Prozent Beitragsatz bei jährlicher Zahlweise in der Regionalklasse drei.



## TOYOTA LAND CRUISER

Vierzylinder-Reihenmotor, 2446 ccm, Bohrung x Hub 92 x 92 mm, Verdichtung 20:1, 63 kW (86 PS) bei 4000/min, max. Drehmoment 188 Nm bei 2400/min, Turbo, Fünfganggetr., Geländegänge, Hinterradantr., Frontantr. elektr. zuschaltbar, mech. Freilaufnaben, selbstsp. Diff., vo. und hi. Starrachsen, Schraubenfedern, Panhardstab, Tank 90l, Anhängel. gebr./ungebr. 2210/750 kg, max. Zuladung 480 kg

## ISUZU TROOPER

Vierzylinder-Reihenmotor, 2222 ccm, Bohrung x Hub 88 x 92 mm, Verdichtung 21:1, 53 kW (72 PS) bei 4000/min, max. Drehmoment 159 Nm bei 2500/min, Turbo, Fünfganggetr., Geländegänge, Hinterradantr., selbstsp. Differential, autom. Freilaufnaben, vo. Einzelradaufh., Querlenker, Drehstabfeder, Stabi., hi. Starrachse, Längsblattfed., Tank 83l, Anhängel. gebr./ungebr. 2000/500 kg, Zuladung 705 kg

## NISSAN PATROL

Sechszylinder-Reihenmotor, 3224 ccm, Bohrung x Hub 83 x 100 mm, Verdichtung 21,6:1, 81 kW (110 PS) bei 4000/min, max. Drehmoment 255 Nm bei 2000/min, Turbo, Fünfganggetr., Geländegänge, Hinterradantr., selbstsp. Differential (47%), autom. Freilaufnaben, vo. und hi. Starrachsen, Blattfedern, vo. Stabilisator, Tank 82 l, Anhängel. gebr./ungebr. 2400/750 kg, max. Zuladung 588 kg

## WILDCAT GL

Vierzylinder-Reihenmotor, 2746 ccm, Bohrung x Hub 92 x 104 mm, Verdichtung 21,5:1, 65 kW (88 PS) bei 3600/min, max. Drehmoment 211 Nm bei 2200/min, Turbo, Fünfganggetr., Geländegänge, Hinterradantr. selbstsp. Differential, mech. Freilaufnaben, vo. und hi. Starrachsen, Blattfedern, vorn Panhardstab, Stabilisator, Tank 60l, Anhängel. gebr./ungebr. 2100/750 kg, max. Zuladung 530 kg

## PAJERO

Vierzylinder-Reihenmotor, 2346 ccm, Bohrung x Hub 91,1 x 90 mm, Verdichtung 21:1, 62 kW (84 PS) bei 4200/min, max. Drehmoment 175 Nm bei 2500/min, Turbo, Fünfganggetr., Geländegänge, Hinterradantrieb, autom. Freilaufnaben, vo. Einzelradaufh. an Doppelquerlenkern, Torsionsstab, Stabilisator, hi. Starrachse mit Blattfedern, Tank 60l, Anhängel. gebr./ungebr. 2100/750 kg, Zulad. 605 kg

Höchstgeschwindigkeit 133 km/h nervt er nicht mit lautem Brummen. Der wohlliche Innenraum verdeutlicht, daß der schöne Mitsubishi auch für Nicht-Geländefahrer konzipiert wurde. Ganz im Gegensatz zum Innenraum vom Toyota, der spontan Expeditionsfieber auslöst. Kein Wunder, daß er sich auf der Straße ruppig

und wenig komfortabel verhält. Fahrbahnstöße werden nahezu ungefedert weitergegeben. Sehr gewöhnungsbedürftig ist auch die indirekte Lenkung, die im Gelände für geringe Haltekräfte sorgen soll, dafür aber auf der Straße große Lenkeinschläge benötigt.

Der Isuzu Trooper ist dagegen ein

rechter „Weichling“. Bei seiner Fahrwerksabstimmung haben die Konstrukteure des Guten zuviel getan. Er schaukelt bei zügiger Kurvenfahrt wie ein Schiff bei starkem Seegang. Auf gerader Strecke gleitet er allerdings weich über Bodenwellen hinweg. Das kann man vom Daihatsu wirklich nicht behaupten. Bedingt durch seinen kurzen Radstand fällt er gezielt, in jedes Fahrbahnloch. Die Karosserie zittert und die Insassen werden wie in einem Cocktail-Mixer durchgeschüttelt.

### Nur einer taugt für alle Gelegenheiten

Nach dem Motto: Gelobt sei, was hart macht, ergeht es auch den Nissan-Passagieren. Längere Strecken werden in ihm zur Tortur. Wo die Stärken des Nissan liegen, darauf deutet schon die wuchtige Motorhaube hin. Unter ihr arbeitet der bärenstarke 6-Zylinder Turbodiesel mit 110 PS. Von dieseltypischen Nagelgeräuschen keine Spur. Fast wie ein Benziner dreht er hoch und gibt sich dabei sogar im Spritkonsum bescheiden (10,1 l auf 100 km). In der Endgeschwindigkeit ist er mit 146 km/h der Schnellste.

**Ergebnis:** Wer täglich im schweren Gelände zu tun hat, ist mit dem Toyota Land Cruiser am besten bedient. Den gelungensten Kompromiß aus Straßen- und Geländetauglichkeit bietet allerdings der Pajero. Dennoch darf nicht vergessen werden, daß die teuren Allradler nicht annähernd den Fahrkomfort einer Mittelklasse-Limousine erreichen. Und mal ehrlich: Wie oft bietet sich schon die Gelegenheit, ins Gelände zu entfliehen? ■



Lediglich beim Toyota Land Cruiser läßt sich der Allradantrieb während der Fahrt (bis 50 km/h) auf Knopfdruck zuschalten. Dabei gibt's allerdings sehr laute mechanische Geräusche



Der Heckaufbau des Nissan Patrol ist ein Hardtop und läßt sich abnehmen

Ganz neu auf dem Geländewagen-Markt: Jeep Cherokee Turbodiesel, Test demnächst

## So ist ein Geländewagen richtig ausgestattet

Ein Auto mit nur zwei angetriebenen Rädern kommt auf unbefestigten Pfaden nicht weit. Geländefahrzeuge haben deshalb Allradantrieb. Doch was fürs Gelände gut ist, taugt nicht für die Straße. Werden nämlich alle vier Räder angetrieben, benötigt der Wagen bei Kurvenfahrt auf der Straße einen Drehzahlausgleich zwischen Vorder- und Hinterachse. Erreicht wird dieses mit dem Zwischen-Differential. Das wieder hat im Gelände einen gravierenden Nachteil. Dreht nämlich ein einziges Rad durch, bleiben die drei anderen ste-

hen. Um dies zu verhindern, muß erheblicher Aufwand getrieben werden. Wenigstens das Zwischen-Differential muß sich sperren lassen, besser noch die beiden Achs-Differentiale auch. Einige Hersteller scheuen diesen Kostenaufwand und bauen stattdessen in die Vorderräder Freilaufnaben. Damit kann man den Antrieb zweier Räder ausschalten und auf das Zwischen-Differential verzichten. Unverzichtbar für einen guten Geländewagen sind hingegen die Differential-Achssperren. ■

Mit der Sicherheit von Castrol auf die Reise.  
Zum Ölwechsel.  
Zum Nachfüllen.



Der Castrol Urlaubs-Kanister  
sag: Ich will...  
**Castrol**  
...nichts anderes.