Der Toyota Land Cruiser BJ42 aus der J4-Baureihe ist der Archetyp japanischer Gelände-Klassiker schlechthin

DURCH DICK UND DÜNN

J4-Land-Cruiser kamen hierzulande ab August 1976 an. Datsun/Nissan folgte 1980 mit dem Import nach Deutschland

Der Toyota Land Cruiser wurde ab 1954 in bislang 14 Generationen in unzähligen Benzin-, Diesel- und Karosserievarianten gebaut

In den 1960er und 1970er Jahren begannen japanische Automobilhersteller, Geländewagen nach Europa und Deutschland zu exportieren – für eine Käufer-Klientel, die vor allem Heavy-Duty-Nutzfahrzeuge für schweres Geläuf schätzte

Der Geländewagen LJ 80, der ab 1980 nach Europa exportiert wurde, löste hierzulande einen wahren Offroad-Boom aus“, schrieb *Der Spiegel* im Jahr 2016 über den kleinen Suzuki-Geländewagen, der einst in Deutschland Furore gemacht hatte. Und vor ziemlich genau 20 Jahren hieß es in Ausgabe 4/2005 von OLDTIMER MARKT: „Der LJ war ein Fun-Auto, lange bevor dieser Begriff in den deutschen Sprachgebrauch Einzug hielt. Die Münchner Schickeria schloss ihn bald ebenso in ihr glamouröses Herz wie Jäger und Forstarbeiter, die seine legendären Klettereigenschaften schätzten.“ Allerdings lag das Hamburger Nachrichtenmagazin nicht ganz richtig: Der kleine Eljot mit Null-Ausstattung, bretthartem Starrachs-Fahrwerk und 800-Kubik-Vierzylinder mit 41 PS löste keinen Boom aus, er lieferte lediglich eine ganz besondere Würze, wurde rasch zum echten Kultauto. Lange bevor die Suzuki Motor Corporation die ersten ihrer putzigen Kletterkünstler nach Deutschland schickte, hatte Toyota bereits in den 1970er Jahren begonnen, Land-Cruiser-Modelle in Deutschland auszuliefern. Nissan folgte ab 1980 mit den diversen – bis 1988 blattgefederten – Patrol-Modellen, die sowohl preislich als auch in Sachen Ausstattung eine Stufe höher als Toyota kraxelten. Sie pirschten sich zwar an die europäischen Edel-Allradler wie Mercedes-Benz G-Modell (ab 1979, Neupreise ab rund 32.000 Mark) und Range Rover (ab 1971, Neupreise ab rund 22.000 Mark) mit Schraubenfeder-Fahrwerken heran und wetteiferten mit ihnen. Deren Image oder gar Markterfolge erreichten sie freilich nicht – ein regelrechter Boom sieht anders aus. 1982 gesellte sich schließlich Mitsubishi mit dem Export des Pajero nach Deutschland dazu.

Nach Typen aufgeschlüsselte Zahlen importierter Japan-Geländewagen lassen sich heutzutage nicht mehr hundertprozentig rekonstruieren, da die Hersteller wie Importeure Dokumentationen allenfalls für gesamte Baureihen erstellt und veröffentlicht haben. Lediglich beim Suzuki LJ 80 gilt die Stückzahl von rund 15.800 Deutschland-Importen als gesichert. Tatsache ist, dass die Gelände-

JAPANISCHE GELÄNDEWAGEN: Vom Forstgehilfen zum Kultobjekt

Marke, Modell	Leistung[1]	Verkauf in Deutschland	Neupreis[2]	Marktwerte[3] 2015	Marktwerte[3] 2022	Marktwerte[3] 2025	Wertänderung[4] 2015-2025	Wertänderung[4] 2022-2025
Mitsubishi Pajero 2600 L040 (kurz)	103	1982-1990	29.800	6.500	10.300	12.600	94	22
Datsun (Nissan) Patrol TD 160 (kurz)	110	1983-1988	35.150	8.600	23.300	24.300	182	4
Nissan Patrol 1GR (lang)	130	1988-1998	51.800	9.500	19.300	20.200	113	5
Suzuki LJ 80	41	1979-1982	12.500	7.500	9.100	10.700	43	18
Suzuki Samurai	60	1990-1998	20.140	4.300	8.000	9.400	119	18
Toyota Land Cruiser BJ42 (Softtop, Diesel)	90	1968-1985	30.590	16.500	25.300	26.600	61	5
Toyota Land Cruiser LJ 70 (Van, Turbodiesel)	86	1986-1990	31.800	8.200	21.800	22.900	179	5

Fußnote: [1] Leistungsangaben in PS; [2] Angaben in DM zu Verkaufsbeginn in Deutschland für Normalversionen ohne Extras; [3] von Classic Data ermittelte durchschnittliche Marktwerte für Fahrzeuge im Zustand 2, Angaben in Euro; [4] Angaben zu Wertänderungen jeweils in Prozent, auf ganze Zahlen gerundet.