

Aankoop advies Toyota Landcruiser

Algemeen:

Om te beginnen kijken we naar de algemene punten die voor vrijwel alle typen Landcruiser gelden.

- Wanneer je een afspraak gemaakt heb om een auto te bekijken. Vraag dan als eerste of de motorkap even open mag. Dit om te controleren of de motor niet net even warmgedraaid is, om een koud slecht startende motor te verbloemen. Dit gaat natuurlijk niet altijd op, zeker niet als het een auto van een particulier betreft die er nog dagelijks mee rijdt.
- Heb je de motorkap toch open kijk dan gelijk even rond onder de kap of de motor niet erg nat is van de olie, of het oliefilter er niet heel oud uitziet met oppervlakte roest ed. Kijk even of de accupolen niet zwaar gecorrodeerd zijn en de algemene indruk onder de kap. Dit is natuurlijk subjectief en is moeilijk te omschrijven. Verder is het verstandig om even een blik te werpen op het remvloeistof reservoir, is de vloeistof nog mooi transparant of erg donker. Deze punten kunnen een hoop vertellen over de onderhoudshistorie van de auto. Het boekje zegt ook niet alles.
- Let op vangmuil koppelingen en ander grof trekhaak werk. Dit geldt hoofdzakelijk voor de wat minder luxe werkpaarden. Er is een kans aanwezig dat door het trekken van zware karren de aandrijflijn flink (over)belast is met alle slijtage die daar bij komt. Kruip even onder de auto en voel aan de aandrijf-as van de versnellingsbak naar de achteras of daar niet erg veel speling in de draairichting zit en zeker geen op en neergaande speling.
- Als je dan toch onder de auto ligt, let direct even op olie lekkages van de voor en achteras differentiëlen, van de uitgaande assen van de tussenbak en of er bij de motor niets lekt.
- De vooras van de Landcruisers met starre vooras kan lekken bij het fuseehuis. Dit is vrij duidelijk te herkennen aan het spoor van een olie/vet mix wat langs de as loopt. Dit verhelpen kost in onderdelen niet zoveel, maar je bent er een flinke zaterdag mee bezig om het zelf te doen. Kan je dit niet zelf, reken op flink wat arbeidsloon.
- Verder is de carrosserie natuurlijk een groot punt van aandacht, dat is tenslotte het eerste wat je ziet en waar het vaak toch om draait. Roest is met name bij de oudere typen Landcruisers een groot probleem. Ik ga verder op de bekende/beruchte punten per auto in, bij het volgende hoofdstuk. Neem in ieder geval een magneetje mee om te controleren of er niet gaten dicht gesmeerd zijn met glasvezel matten of plamuur. Een magneet blijft plakken aan metaal, niet aan glasvezel of plamuur.

Landcruiser 40 serie:

- De 40 serie is natuurlijk oud en goed gebruikt in de meeste gevallen. Val niet blind voor de kreten als "De beste van Nederland", "Perfect gerestaureerd", "In nieuwstaat". Laten we zelf maar oordelen wat de staat is van het voertuig.
- Laten we eerst maar beginnen met het technische verhaal. Beginnend met de motor. De Diesels in de 40 serie zijn vrij probleemloos, maar ze moeten natuurlijk wel onderhouden worden. Let op de koude start wanneer mogelijk. Slaat de motor direct op alle vier de cilinders aan of gaat het nogal moeizaam en slaan ze een voor een aan. Gaat het starten

gepaard met veel lichtblauwe of blauwe rook of een klein zwart pluimpje. Zwart is over het algemeen niet zo'n groot probleem. Lichtblauwe of blauwe rook duidt vaak op een wat groter probleem. Lichtblauwe rook duidt vaak op wat mindere verstuurders of gloeibougies. Gaan we verder met de benzine uitvoeringen. De F en 2F motoren staan ook bekend om hun levensduur, maar zijn wat gevoeliger als de Diesels. Let ook hier op de start. Slaat de motor direct aan of gaat het ook allemaal wat moeizaam en rokerig. Vaak is het probleem bij een slecht startende motor een verkeerde afstelling van de ontsteking of een hopeloos oude carburateur die niet echt goed z'n werk meer doet. Heb je geen ervaring met motoren of techniek in z'n algemeen, probeer iemand te vinden die dat wel heeft en die je kan meenemen.

- Gaan we verder met de aandrijflijn. Ga even een stukje rijden en voel eens of er veel speling op de besturing zit. Of de remmen wel goed zijn, trekt de auto niet naar een kant bij het remmen of moet je pompen voordat er remdruk is. Als je dan toch rijdt, hoor je vreemde geluiden uit de versnellingsbak komen. Dit kan duiden op slechte lagers in de bak, wat weer kan leiden tot een dure revisie of een tweedehands versnellingsbak. Een remrevisie is vaak toch geen overbodige luxe met zo'n oude auto, maar als het niet nodig is, hoef je er geen geld aan uit te geven ook.
- Dan gaan we nu verder met de carrosserie. De 40 serie roest nogal is een flinke understatement... Ik zal de beruchtste punten hier opnoemen, maar eigenlijk kunnen ze overal flink rot zijn. We beginnen bij de voorkant. De onderste 5 centimeter van het voorfront is roestgevoelig, de spatborden bij de verstevigingsbalk, de onderkanten van alle deuren, de puntlas naad van de achterste binnenschermen aan de buitenschermen, de achterste balk van de carrosserie, waar die aan het chassis vast zit. Ik kan de lijst nog flink langer maken, maar ik denk dat het zo wel duidelijk is dat het plaatwerk het grootste probleem vormt van een 40 serie.
- Dan als laatste nog even naar het chassis. Dit is grotendeels probleemloos, alleen de voorste dwarsbalk en de achterste twee diagonaal lopende dwarsbalken met de veerhanger willen nog wel eens roesten.

Landcruiser 55 serie:

- Ik kan vrij kort zijn over de 55. Hiervan zijn er zo weinig, dat de kans dat je er een te koop ziet te verwaarlozen is. Technisch is deze gelijk aan de 40 serie en roesten doet deze ook.

Landcruiser 60 serie:

- De meest voorkomende motor is de 2H en kort erop komt de 12HT. Technisch zijn ze beide vrij probleemloos, maar de jaren gaan ook bij deze auto tellen. Let daar dus op. Beide motoren zijn bij goed onderhoud goed voor zeker 450.000 kilometer, maar omdat de 12HT (turbo) motor meer vermogen en koppel heeft krijgt de rest van de aandrijflijn wat meer te verduren, dit is dus een aandachtspuntje. Bak, tussenbak en achterdifferentieel kunnen flink wat speling hebben met alle dure gevolgen van dien. Er zijn ook benzine uitvoeringen van deze auto verkocht, maar die zal je erg weinig tegenkomen.

- De carrosserie is vrij gevoelig voor roest. Hier een opsomming van de aandachtspunten. Het voorfront onder de grille, waar deze op het chassis zit is vaak slecht, maar ook slecht te zien. Probeer even of je met een zaklamp de onderkant hiervan zien en of deze slecht is. Vervolgens zijn de spatbord randen gevoelig, zowel voor als achter, de dorpels zowel onder de voordeuren als net achter de achterwielen, de deuren aan de onderzijden en hoog aan de voorzijde van de voordeuren. De achterkleppen zijn gevoelig aan de onderzijden. Aan de binnenkant van de carrosserie is het montage punt van de achterbank roestgevoelig, dit zit op de wielkast aan de binnenkant. Achter diezelfde wielkasten is de lasnaad gevoelig.
- Vervolgens het chassis. Net voordat het chassis omhoog buigt voor de achteras, waar de ophangpunten voor de achterveren. Aan de binnenkant kan het chassis kunnen gaten ontstaan door roest. Verder naar achter, naast de brandstof tank is het chassis dubbel uitgevoerd. Tussen die twee balken kan ook roest ontstaan.
- Let daarnaast op de bladveren en schokdempers. Die kunnen versleten en doorgezakt zijn en een complete verenset met dempers kan aardig in de papieren lopen. Ook de veerbussen en schommels kunnen flink versleten zijn en ook dat is een aandachtspuntje.

Landcruiser 70 serie:

- De Landcruiser 70 is in vele soorten en maten verkocht. De auto's zijn vanaf 1985 tot nu in productie, al is er sinds 2001 geen officiële verkoop meer. De lange levensduur houdt in dat het een betrouwbare auto is die voor vele doeleinden gebruikt is en wordt. Het is een echt werkpaard en daar zit ook het gevaar. Doordat ze veelal als werkauto's gebruikt zijn krijgt vaak de gehele aandrijflijn het te verduren.
- Doordat het model al zolang in productie is, zijn er veel modellen en motoren geleverd. Hier een opsomming van de verschillende motoren en hun aandachtspunten. De 2.4 Turbo diesel motor (2LT) is de kleinste van de geleverde motoren en is tevens de zwakste van het geheel. Probleempunten zijn de turbo, die kan versleten zijn zodat de motor nogal wat olie gaat verbruiken. De kop kan scheuren na oververhitting. Dit uit zich in koelvloeistof verbruik en veel waterdamp uit de uitlaat. De leeftijd kan een rol gaan spelen bij deze motoren waardoor een vervanging of revisie nodig is. Let goed bij de koude start of de motor direct mooi loopt. De 3.4 diesel (3B) is een probleemloze motor, die ondanks z'n weinige vermogen de Cruiser vrij gemakkelijk voortsleept. Bij deze motor zijn geen extra aandachtspunten. Van deze 3.4 liter motor is ook een turbo versie geleverd (13BT). Ook deze is vrij probleemloos. De 2.4 is in de loop van de jaren 90 vervangen door de 3.0 turbo diesel (1KZT) Deze motor levert een stuk meer vermogen dan zijn voorganger en is een stuk probleemlozer. Het enige punt is dat deze motoren een enkele keer de kop scheuren na oververhitting. De 3.4 is vervangen door de 4.2 Diesel (1HZ). Een probleemloze motor die met gemak een half miljoen kilometer aan kan. Het enige punt van aandacht zijn de drijfstanglagers. Het is verstandig om deze bij 250.000 KM of meer preventief te (laten) vervangen.
- De versnellingsbakken achter deze motoren zijn over het algemeen probleemloos. Het enige punt van aandacht is de bak die achter de 1HZ hangt. Dit is een model dat veel gebruikt is om aanhangwagens te trekken, waardoor de bak speling kan krijgen. Let goed op vangmuil koppelingen ed.
- Aan het onderstel kan weinig fout. De blad geveerde uitvoeringen met 3B en 1HZ motoren kunnen doorgezakt zijn waardoor er van enig comfort weinig meer te vinden is. Bij de schroefgeveerde uitvoeringen zijn versleten schokdempers goed merkbaar vanwege de

soepelere vering. Dit de testen door de auto diep in te laten veren en te kijken of de auto niet gaat "deinen". Als de auto meer dan 2 keer door blijft veren zijn de demper aan vervanging toe.

- Roest is zeker bij de oudere auto's een probleem. Er ontstaat roest langs de wielkasten, de dorpels en het raamframe. Bij de *J73, de FRP top zit er een carrosserie steun vlak voor het achterwiel, waardoor er veel vuil in geslingerd wordt. Deze plek kan flink roesten als er weinig aan de auto is schoon gemaakt. Deze roest begint van binnenuit, klopt even langs het achterspatbord tussen de deur en het achterwiel en luister goed of het niet anders dan blikkerig klinkt. Het chassis is vrij probleemloos. Alleen de schroefgeveerde uitvoering wil nog wel eens roesten van binnenuit ter hoogte van de bevestiging van de achterste draagarmen. Klopt daar even met een hamer op en luister of het nog wel "hard" klinkt.

Landcruiser 80 serie:

- De Landcruiser 80 serie is verkocht met 3 4.2 liter diesel motoren en er zijn enkele 4.5 liter benzine uitvoeringen verkocht.
De uitvoering met de 1HZ motor zonder turbo is maar weinig verkocht en kom je dus ook maar weinig tegen. Deze uitvoering heeft ook geen permanente 4x4. De uitvoering die je het meest tegenkomt is de 4.2 liter turbodiesel (1HDT). Deze motor heeft dezelfde basis als de 1HZ, maar met turbo en directe injectie. Vanaf 1995 is de 1HDT vervangen door een verbeterde versie met 24 kleppen (1HDFT). Al deze motoren zijn probleemloos, behalve de drijfstanglagers en de verstuivers. Vervang deze, al is het maar preventief bij ongeveer 250.000 KM.
- Beide turbo uitvoeringen zijn permanent 4x4. Dit heeft als resultaat een verbeterde wegligging, maar ook extra slijtage aan de vooras. Met name de homokineten krijgen het zwaarder te verduren. Je kan eenvoudig testen of de homokineten aan vervanging toe zijn door de auto in lage gearing 4x4 te zetten en in een grasveld zo scherp mogelijk te sturen. Hoor je een geklik in de vooras, dan zijn de homokineten aan vervanging toe. Dit kan aardig in de papieren lopen doordat de homokineten prijzig zijn en er een hoop tijd in gaat zitten.
- Deze auto is ook wel als werkpaard gebruikt, let daarom op speling op de aandrijflijn.
- Roest is eigenlijk geen probleem bij deze serie. Zowel de carrosserie als het chassis zijn niet bijzonder roest gevoelig.

Landcruiser 90 serie:

- De 90 serie is als 3.0 turbodiesel (1KZTE) en als 3.4 benzine (3VZ) geleverd. De diesel motor is in grote lijnen hetzelfde als de 3.0 in de 70 serie, met als groot verschil de elektronisch geregelde brandstof pomp. Deze motor is in 2000 doorontwikkeld naar een commonrail diesel (1KDFT). De 1KZ is alleen gevoelig na oververhitting voor een gescheurde kop. De commonrail heeft deze problemen niet meer en is probleemloos. De benzine uitvoering heeft ook geen ernstige problemen.
- Het enige technische probleem kan speling op het stuurhuis zijn. Dit stuurhuis is niet te reviseren en moet dus voor een nieuwe vervangen worden. Probeer tijdens een proefrit te voelen of er speling op zit en kijk even met z'n tweeën als de auto stil staat of je het huis ziet bewegen als je aan het stuur draait.
- Roest is op deze auto's eigenlijk geen probleem.

Landcruiser 100 serie:

- De 100 serie de opvolger van de 80 serie als vlaggeschip van de Landcruiser lijn. Motorisch vergelijkbaar met de laatste 80 serie, de 24 klepper, met als groot verschil dat er een intercooler vanuit de fabriek is gemonteerd en dat de brandstof pomp een elektronische regeling heeft. Probleemloze motoren. (1HDFTE)
- Dit zijn luxe auto's, die wat minder als werkpaard gebruikt zijn, dus hoef je niet bang te zijn voor de bij komende slijtages. Even controleren kan natuurlijk nooit kwaad.
- Ook bij deze auto's is roest geen probleem.

Landcruiser 120 serie:

- Ook aan deze auto is weinig op te merken. Uitgevoerd met een 3.0 commonrail diesel (1KDFT) of een 4.0 bezinemotor (1GRFE). Beide motoren zijn probleemloos waar geen bijzonder extra aandacht is vereist.
- Roest is geen enkel probleem.

Hier mee hebben we alle typen beknopt de revue laten passeren. De meeste aandacht is natuurlijk nodig bij de oudere modellen die al heel wat mee gemaakt hebben. Vaak is daarbij achterstallig onderhoud een probleem waardoor je van het een in het ander valt en je flink kan balen van je nieuwe aanwinst. Gelukkig zijn dit maar sporadische gevallen en de bedoeling is om die er met deze tips uit de vissen.

Natuurlijk heeft ook een Toyota gewoon zijn periodieke onderhoud nodig, let op de onderhouds boekjes en de algehele uitstraling van de auto. Is het interieur slecht of niet onderhouden, dan is de kans ook groot dat het technisch onderhoud erbij ingeschoten is.

Zijn er leden die aandachtspunten tegenspreken of die aanvullingen willen plaatsen, mail ze naar Mark@koppert.demon.nl Dan zorg ik er voor dat ze hierin verwerkt worden.