



Tschad: 400 Toyota brachten 1987 den Sieg gegen Libyen. Er ging als «Toyota-Krieg» in die Geschichte ein.

IN ACHTZIG KRIEGEN UM DIE WELT

Bewaffnete Konflikte werden durch Hochtechnologie entschieden — und mit dem
Toyota Pritschewagen. *Von Thomas Grötschke, Boris Schmidt und Thomas Scheun*





Er taucht in keiner Rüstungsbilanz und in keinem Verteidigungshaushalt auf, dafür auf beinahe jedem Schlachtfeld. Er verfügt weder über eine Panzerung noch Ketten und gilt doch als unverwundlich. Er hat Panzer besiegt, die ein Vielfaches kosten, und Kriege entschieden. Als die Kämpfer des international anerkannten ivoirischen Präsidenten Ouattara vor kurzem Abidjan eroberten, fuhren sie: Toyota-Pritschenwagen. Wenn die libyschen Rebellen aus ihren Stalinorgeln auf Ghadhafis Truppen feuern, stehen die Geschütze auf: Toyota-Pritschenwagen. Toyota könnte die tollsten Werbesprüche dreheln über seinen «Pickup». Doch das japanische Unternehmen schweigt und lässt lieber die Wirklichkeit sprechen.

Der Geländewagen mit offener Ladefläche mag wirken wie ein Relikt aus dem vorigen Jahrhundert. Doch zu den bewaffneten Konflikten der Gegenwart gehört er wie das sowjetisch-russische Sturmgewehr, die Kalaschnikow, die noch ein wenig älter ist. Der Toyota-Pritschenwagen ist die Kavallerie des kleinen Mannes. Und er ist ein Symbol für den asymmetrischen Krieg, in dem Rebellen mit einfachsten Mitteln westliche Hochtechnologie herausfordern.

Denkwürdig ist die Szene, die Tommy Franks, 2003 Kommandant der amerikanischen Intervention im Irak, in seiner Autobiografie schildert. Am dritten Tag stößt eine lange Kolonne aus Abrams-Kampfpanzern und Bradley-Schützenpanzern durch den schiitisch geprägten Süden Richtung Bagdad. Franks verfolgt in seinem Hauptquartier in Doha Bilder einer Aufklärungsdrohne. Nirgendwo sind Panzer oder Stellungen Saddam Husseins zu sehen. Doch dann fällt dem General etwas ins Auge: Auf seinem Bildschirm erscheinen «fünf staubige weisse

Toyota-Pickup-Trucks, jeder mit einem schweren Maschinengewehr bewaffnet und vollgestopft mit Männern in zivilen Kleidern, die mit Kalaschnikows und Panzerfäusten bewaffnet sind».

Die Pritschenwagen rasen über eine Staubpiste auf den Konvoi zu und eröffnen das Feuer — der erste irakische Überraschungsangriff des Krieges. Nach Franks Schilderung haben die angreifenden Milizen Saddams keine Chance, nach zehn Minuten Gefecht sind sie geschlagen. Doch anderen Fedajin-Kämpfern gelingt es mit ihren Pritschenwagen in den folgenden Tagen, den Nachschub der schnell vorrückenden Einheiten zu unterbrechen. Mindestens vier Abrams-Panzer schalten sie mit Panzerfäusten aus.

DER TOYOTA-KRIEG

Im Irak kamen die Amerikaner mit dem Schrecken und einigen Verlusten davon. Ganz anders war es der libyschen Armee 1987 im Krieg mit dem Tschad ergangen. Sie war militärisch klar überlegen, bis Frankreich seinem Verbündeten Tschad vierhundert Toyota-Pritschenwagen lieferte. Besondere Zusatzausstattung: Panzerabwehrraketen des Typs Milan, eine hocheffiziente deutsch-französische Entwicklung. Binnen weniger Wochen wendete sich das Blatt. Libyen verlor acht-hundert Kampf- und Schützenpanzer und fügte sich notgedrungen einem Waffenstillstand. Der Konflikt ging als «Toyota-Krieg» in die Geschichte ein und begründete den sagenhaften Ruf des japanischen Pritschenwagens in Afrika und darüber hinaus.

Unter Militärs heisst der Toyota-Pickup schlicht «Technical». Dieser Name geht zurück auf den somalischen Bürgerkrieg. Als Helfer der Vereinten Nationen und von Nichtregierungsorganisationen Anfang der Neunzigerjahre in das Land

strömten, durften sie kein Wachpersonal mitbringen. Stattdessen gaben die Organisationen ihren Mitarbeitern «technical assistance grants», auf Deutsch: Geld, um einen Wagen samt Fahrer lokal anzumieten. Am Anfang waren die Wagen noch unbewaffnet, doch als die Kämpfe eskalierten, tauchten schnell die ersten Maschinengewehre auf der Ladefläche der «Technical» auf.

Den Toyota-Pickup gibt es in zwei Modellen, die wiederum in den unterschiedlichsten Konfigurationen gebaut wurden und werden. Der Land Cruiser wird in diesem Jahr sechzig Jahre alt, den Hilux gibt es seit 1968. Toyota brachte seinen ersten Geländewagen 1951 heraus. Wegen eines Namensstreits entschied sich der damalige Geschäftsführer des Unternehmens, Hanji Umehara, für den Namen Land Cruiser — in Anlehnung an den so erfolgreichen Land Rover. Es dauerte jedoch noch Jahrzehnte, bis sich der Land Cruiser die Stellung erarbeitete, die er heute hat. Mit mehr als 6,1 Millionen gebauten Einheiten gilt er als der erfolgreichste Geländewagen der Welt. Vom Hilux wurden zwölf Millionen Stück verkauft. Ihn gibt es ausschliesslich als

Pickup, nur im Nebenberuf ist er Geländewagen — Allradantrieb ist erst seit 1979 erhältlich, bis heute gibt es Versionen mit Zweiradantrieb.

DAS BUSCHTAXI

Die wichtigsten Märkte für Toyota sind China, Europa und der Mittlere Osten, aber auch Afrika. Der von 1960 bis 1984 gebaute Land Cruiser 40 begründete Toyotas guten Ruf als Produzent unverwüstlicher Arbeitsfahrzeuge für alle Herausforderungen. In Afrika sieht man noch viele BJ 40, die liebevoll «Buschtaxi» genannt werden. Für diese Baureihe des Land Cruiser gab es erstmals auch eine Pickup-Variante.

Bürgerkrieger fahren heute, wenn sie nicht im moderneren Hilux unterwegs sind, meistens den Land Cruiser 70, der seit 1984 gebaut wird. Er ist besonders auf den harten Einsatz zugeschnitten. Damals hatte Toyota entschieden, die Land-Cruiser-Baureihe zu teilen. Während die eine den üblichen Weg zu immer mehr Komfort, Elektronik und Leistung ging und mittlerweile mehrfach modernisiert wurde, blieb der Land Cruiser 70 «Heavy Duty» weitgehend unangetastet.

Zieht man Radstand, Aufbau, Fahrwerk und Motorisierung als die wesentlichen Unterscheidungsmerkmale heran, gibt es mehr als hundert verschiedene Versionen des 70er. Wie im Modell von 1951 wird auf einen Leiterraum die Karosserie geschraubt, Starrachsen und Blattfedern übernehmen die Radführung, Trommelbremsen rundum waren zunächst Standard. Seit 1999 sind zumindest die Vorderräder einzeln aufgehängt und werden mit Scheiben gebremst. Der Frontantrieb ist zuschaltbar. Diese Bauweise gilt im Prinzip auch für den Hilux, der aber nicht ganz so robust ist wie der Land Cruiser, was sich auch in einem niedrigeren Preis ausdrückt. Der Hilux mit Einzelkabine und langer Ladefläche mit einem 2,5-Liter-Turbodieselmotor (171 PS) kostet rund 33 000 Franken. In Afrika kommt meist ein einfacher 3,0-Liter-Diesel (vier Zylinder) mit 94 PS zum Einsatz. Der Preis: rund 20 000 Franken.

Im Land Cruiser 70 Pickup dagegen ist zumeist ein 4,2-Liter-Sechszylindermotor (Diesel) unter der Haube, der 130 PS leistet. Er kostet zirka 28 000 Franken. Die Preise differieren aber stark, je nach Ausrüstung und Aufbau. In Europa ist

Afghanistan: Schnelle Toyota-Pickups halfen den Taliban bei der Einnahme Kabuls 1996.



der Land Cruiser 70, ob als Pritschenwagen oder mit geschlossener Karosserie, weitgehend unbekannt. Er wäre ohnehin nicht zulassungsfähig, schon wegen der strengen Emissionsvorschriften. Ein Toyota-Händler in Gibraltar verkauft beide Pickups in verschiedenen Versionen gern auch «wüstentauglich». Die Motoren sind für den harten Einsatz vorbereitet, sie kommen zum Beispiel mit schlechterer Kraftstoffqualität zurecht. Der Ottomotor braucht verbleites Benzin.

EIN EXPERIMENT

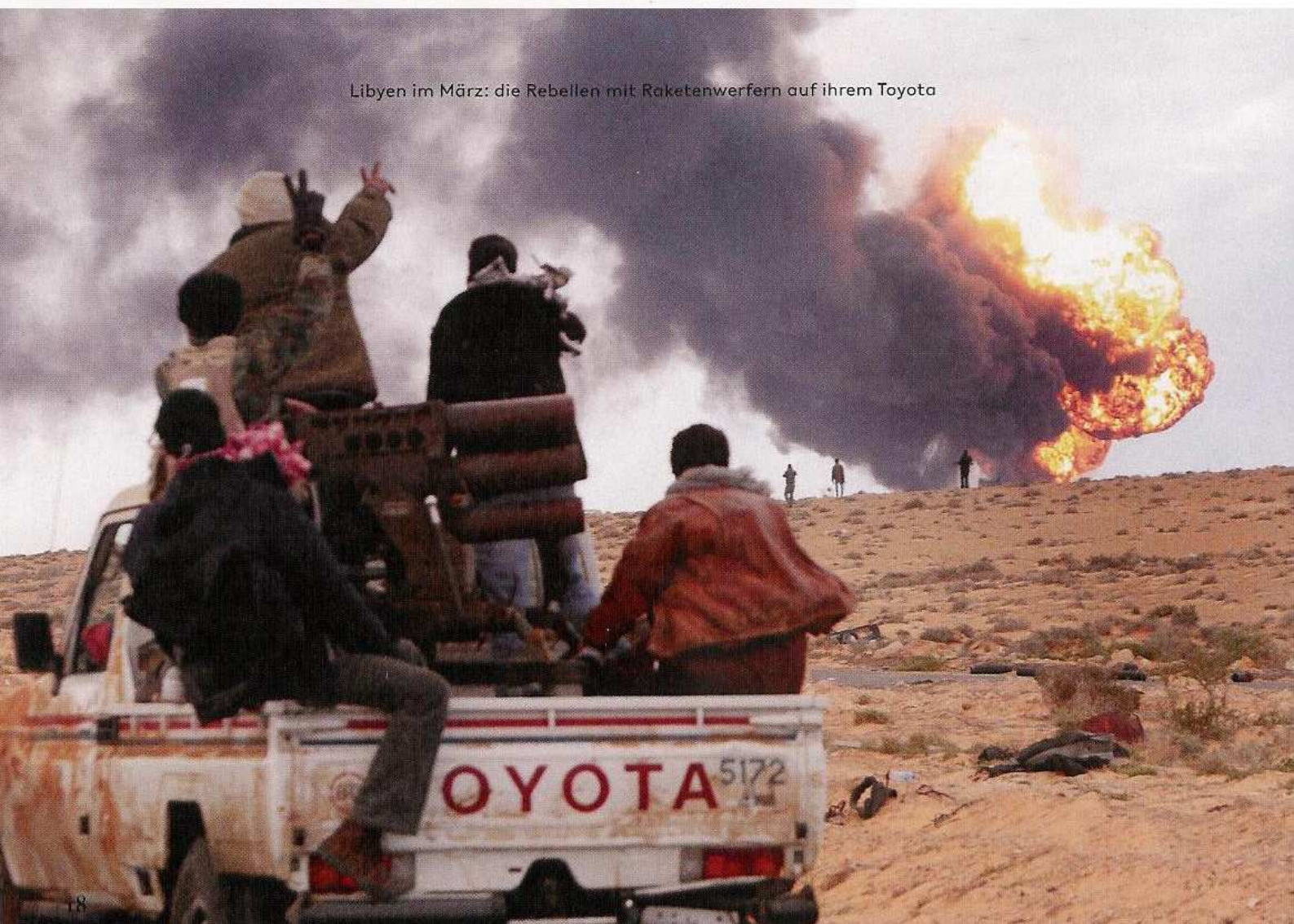
Wie robust der Toyota wirklich ist, das wollten die Macher der BBC-Autosendung «Top Gear» herausfinden. Sie kauften für umgerechnet 1500 Franken einen achtzehn Jahre alten Hilux Diesel mit 190 000 Kilometern auf dem Tacho und reichlich Rost an den Flanken. Anfänglich waren die Zerstörungsversuche der Autotester noch zärtlich: Man fuhr eine Treppe runter oder setzte ihn frontal gegen einen Baum. Dann wurde man kreativer und versenkte ihn eine Nacht lang im Meer, preschte mit ihm durch einen Schuppen, zündete ihn an und liess aus zehn Meter Höhe einen Wohnwagen auf ihn nie-

derkrachen — aber allem widerstand der Wagen. Er war einfach nicht kaputt zu kriegen. Also unternahm man einen letzten Mordanschlag und setzte ihn auf das Dach eines Hochhauses, das gesprengt wurde. Als der Staub sich gelegt hatte, fand man den Toyota in den Trümmern. Der Pickup sah nun wirklich mitgenommen aus, aber nur zwei, drei Handgriffe waren nötig, und der Motor sprang wieder an.

Den Fahrer eines solchen Gefährts einen Autofahrer zu nennen, ist eigentlich eine Untertreibung. Selbst Zivilisten werden am Steuer zu Kriegern. Was sie mit dem Auto anstellen, zeigt ein Ausflug im Kongo, in Kasai — dort, wo es nicht einmal Pisten, geschweige denn Strassen gibt. Zehn Passagiere bringt ein ramponierter Land Cruiser Station Wagon mit seinen längsseits montierten Rücksitzen über glitschige Pfade von Lodja nach Bena-Dibele. Das ist eine Strecke von siebzig Kilometern durch tropischen Regenwald, für die zwei Tage angesetzt sind. Am Ende des ersten Tages steht die erbarmungslos durchgerüttelte Reisegruppe vor einem grossen Schlammloch, in dem gerade ein russischer Militärlast-

Die Führung des Terrornetzwerks al-Qaida schwört auf die japanischen Geländewagen — aller sonstigen Abneigung gegen die Segnungen der Moderne zum Trotz.

Libyen im März: die Rebellen mit Raketenwerfern auf ihrem Toyota





Irak: Hilux-Wrack in Samarra im März 2009

wagen zu versinken droht. Etienne, der Krieger am Steuer, nimmt zuerst das Loch in Augenschein, dann den hilflos wühlenden Lastwagen, schliesslich seinen Cruiser — und äussert kategorisch «pas de problème».

Noch ein Erlebnis, etwas später im westafrikanischen Niger. Dieses Mal ist es ein Land Cruiser Pickup, das bei südafrikanischen Farmern wie somalischen Kriegsherren gleichermaßen beliebte Modell mit der offenen Ladefläche und den extra starken Blattfedern auf der Hinterachse. Die Reise geht zu den Weidgründen der Peul-Nomaden im hintersten Winkel des Landes, wo man ohne Geländewagen erst gar nicht hinfahren sollte. Doch zunächst sind da etliche hundert Kilometer Asphaltstrecke von Niamey nach Zinder zu bewältigen, und die sind eine Tortur. Der Pritschenwagen fährt nicht schneller als hundert Kilome-

ter in der Stunde, die groben Geländereifen lassen ihn auf dem glatten Untergrund gefährlich schlingern, und die brettharte Federung sorgt dafür, dass den beiden Insassen Tiefe und Breite jedes Schlaglochs «en détail» mitgeteilt wird.

Einmal abseits der Strassen, reduziert Jacques, der aus Frankreich stammende Fahrer, jedoch keineswegs das Tempo, sondern lässt den Cruiser derart fliegen, dass es den Beifahrer mehr als einmal vom Sitz fegt. Am ersten Tag der Querfeldeinfahrt mit Kompass und GPS überfährt er einen umgestürzten Baum, der im hohen Gras nicht zu sehen war. Es gibt einen fürchterlichen Schlag, dann hebt der Cruiser ab und setzt erst zehn Meter weiter zur Landung an. «Dafür ist die Kiste schliesslich gebaut», meint Jacques und hält es nicht einmal für nötig, anzuhalten und das Auto auf eventuelle Schäden zu untersuchen.

ROLLENDES AQUARIUM

Am zweiten Tag versperrt ein Hochwasser führender Fluss den Weg. Jacques nimmt die Querung in Angriff, wie er alle Hindernisse auf dieser Reise angegangen ist: mit Vollgas und grenzenlosem

Nicaragua: Sandinisten auf dem Weg nach Managua im Juli 1979





DAS MAGAZIN

19

Vertrauen in die Unzerstörbarkeit dieses vierschrötigen Kleinlasters. Das Wasser steigt über die Motorhaube, die Strömung drückt gegen die Flanke, und es kommt, wie es kommen muss: Mitten im Flussbett beginnt der Cruiser aufzuschwimmen und abzutreiben, woraufhin Jacques seelenruhig seine Tür öffnet und den Beifahrer anweist, es ihm gleichzutun. Bis zum Armaturenbrett rauscht das Wasser in die Kabine, und derart vom Druck der Strömung befreit, bekommt der Cruiser wieder Boden unter die Räder und klettert alsdann als eine Art rollendes Aquarium die gegenüberliegende Böschung hinauf. Dort angelangt, entfernt Jacques die beiden Gummistöpsel im Kabinenboden, um das Wasser abzulassen. «Praktisch, oder?», grinst er. Zurück bleiben ein mit rotem Schlamm gekleisterter Innenraum und zwei nasse Geländefahrer, von denen der eine sich schwört, so ein Auto zu kaufen, sobald er wieder trocken ist.

Dass Toyota mit seinen Produkten in Afrika und im Nahen Osten so erfolgreich ist, hat auch damit zu tun, dass beide preiswerter als andere Geländewagen ihrer Grösse sind. Es wird konsequenter auf einfachere Technik gesetzt, die jeder

Dorfschmied reparieren kann. Fahrzeuge wie der G von Mercedes-Benz sind viel zu teuer (als Pickup mindestens 65 000 Franken), und selbst im Land Rover Defender, dem anderen afrikanischen Klassiker, der im Süden Afrikas in den ehemals englischen Kolonien seine zweite Heimat hat, steckt heute zu viel Elektronik.

Natürlich gibt es auch Toyota-Kunden, für die der Preis keine Rolle spielt. Die Führung des Terrornetzwerks al-Qaida schwört auf die japanischen Geländewagen — aller sonstigen Abneigung gegen die Segnungen der Moderne zum Trotz. In Videoaufnahmen, die einen Monat nach den Anschlägen vom 11. September 2001 veröffentlicht wurden, sitzen der militärische Kommandant Mohammed Atef und der ideologische Kopf Ayman al-Zawahri in karger Landschaft vor einer Flotte von Land Cruisern. Toyota sah sich seinerzeit genötigt, in einer Stellungnahme darauf hinzuweisen, sie hätten in den fünf vorangegangenen Jahren nur einen Land Cruiser nach Afghanistan geliefert; alle anderen müssten über «inoffizielle Kanäle» ins Land gelangt sein. Das änderte sich rasch, als die UNO-Organisationen nach dem Sieg der

Nordallianz an den Hindukusch strömten. Toyota eröffnete eine grosse Filiale in Kabul, und für die Land Cruiser bürgerte sich der Begriff «Toyota Taliban» ein.

Der beinahe unheimliche Erfolg des Pritschenwagens zeigte sich zuletzt an der libyschen Front. Inzwischen setzen nicht nur die Aufständischen auf die japanischen Wagen, sondern auch die Truppen von Machthaber Ghadhafi. Nato-Kommandanten stöhnen, sie könnten aus der Luft kaum noch auseinanderhalten, wer da am Boden unterwegs sei. Vor zwei Wochen gelang es Rebellen, mit Pickup-Trucks in die strategisch wichtige Stadt Adschdabija vorzustossen. Panzer, von denen Ghadhafi noch eine Menge besitzt, spielen dagegen kaum noch eine Rolle. Sie sind versteckt worden, oft mitten in Wohngebieten, wo die Nato sie aus Furcht vor Kollateralschäden nicht angreift. Schon wieder hat ein «Toyota-Krieg» begonnen. ●