



Passend zum Hilux: Der Bike-Träger.
Info: Michaelis Tuning
38391 Simtal-Jossa, Tel.: 06665/919040
www.michaelis-tuning.de



Große Räder verändern das Offroaden grundlegend. Alles geht leicht.

Loch-Nessi-Monster lebt

Bigfoot-Pick-ups kommen nicht nur aus Amerika. Sie können auch aus Japan stammen, wenn sie durch die Hände von Tuner Michaelis gehen. Der Michaelis-Hilux passt mit 1,98 Meter Höhe nicht in jede Garage.

Warum schauen die denn alle so? Warum stupt der Vorderste der Jungspunde vor dem Zebrastreifen seine beiden Kumpels an und zeigt auf den Pick-up, indem ich gerade an der Ampel warte? Fällt denen vielleicht auf, dass Japan-Pick-ups normalerweise nicht so monströs daherkommen? Vielleicht wissen sie das gar nicht. Die wissen wahrscheinlich nicht einmal, dass es ein Toyota ist und dass der große Schriftzug „Michaelis-Tuning“ eigentlich ein Markenzeichen für gutes Nissan-Tuning ist. Offroader wüssten das. Aber die drei, das sind doch ganz normale Bürger – Zivilisten quasi. Die Gründe müssen ganz woanders liegen: Ein Au-

to, das so großartig aussieht, sticht jedem ins Auge. Da braucht man nichts zu wissen. Das Auto-brastreifen seine beiden Kumpels an und zeigt auf den Pick-up, indem ich gerade an der Ampel warte? Fällt denen vielleicht auf, dass Japan-Pick-ups normalerweise nicht so monströs daherkommen? Vielleicht wissen sie das gar nicht. Die wissen wahrscheinlich nicht einmal, dass es ein Toyota ist und dass der große Schriftzug „Michaelis-Tuning“ eigentlich ein Markenzeichen für gutes Nissan-Tuning ist. Offroader wüssten das. Aber die drei, das sind doch ganz normale Bürger – Zivilisten quasi. Die Gründe müssen ganz woanders liegen: Ein Au-

FÄLLT AUF WIE KNUST, DER BÄR

Wer Autos mag, die niemand aufleitet, der braucht jetzt gar nicht weiterlesen. Der weiße Michaelis-Lux fällt auf wie Knut, der Bär. Was ist das Besondere dran? Es ist die Höhe. Mit 1,98 Metern nur einen Wimpernschlag von der Tiefgaragenuntauglichkeit entfernt. Es sind die 33x12.50er-Reifen, die den harten Kontrast von mächtigem Schwarz unten und gewaltigem Weiß oben herstellen.

Um das zusammenzubringen, da mussten die Michaelis-Männer aber fleißig schuften. Denn beim Lenkeinschlag brauchen zwölf-einhalb Zoll breite Walzen eine Menge Platz. Erst recht, wenn sie auch noch 33 Zoll im Durchmesser haben.

Erster Schritt: Ein „Body Lift“, Distanzscheiben zwischen Rahmen und Karosserie geschraubt. Wer noch einen klassischen Geländewagen mit Rahmenbauweise besitzt, ist also klar im Vorteil. Bei den modernen Softroadern mit selbsttragender Karosserie können Sie sich allenfalls noch Scheiben unter ihr Sitzgestell schrauben, wenn Sie ebenfalls so hoch sitzen wollen. Im weißen Lux ruht

der Fahrerpopo in 95 Zentimeter Höhe. Im SUV mit Scheiben unterm Sitz kann man dann durchs Schiebedach Ausschau halten. Die Scheiben im Hilux sind acht Zentimeter hoch. Normalerweise merkt man das einem Body-Lift-Auto sofort an, weil man nicht mehr an den Schaltknüppel herankommt. Der steckt dann tief unten in dem Sack über dem Getriebebetunnel. Nicht so bei Michaelis, die haben das Schaltgestänge direkt am Getriebe verlängert.

NOCH MEHR HÖHE

Doch der Höhengewinn reichte noch nicht. Jetzt das Fahrwerk: Statt zu längeren Federn und Stoßdämpfern griffen die Simta-

ler zur preisgünstigeren Lösung – Distanzscheiben über den Federn, drei Zentimeter hoch. Aufgrund der Fahrwerkgeometrie heben sie den Hilux vorn um weitere sechs Zentimeter an. Hinten wurde einfach die Blattrfeder mit vier Zentimeter hohen Klötzen unterlegt. Und? Hat das gereicht? Noch immer nicht. Bei vollem Lenkeinschlag streiften die Räder vorn und hinten. Selbst die Rahmenausleger, auf die die Karosserie geschraubt wird, mussten abgeschragt und die Kunststoff-Radläufe vorn nachgearbeitet werden. Dann noch Spurverbreiterungen drauf, damit auch im Radhaus drinnen nichts mehr schrappelt. War das die Mühe wert? Und ob! Besonders für die Stadtfahrt, weil jeder guckt. Auf geteerten Land- und anderen Straßen wundert

man sich, dass der Wagen so komfortabel läuft. Natürlich über Spurrinnen auf der Autobahn eine magische Anziehungskraft auf die dicken Pneus aus. Doch das bleibt unter der Schwelle, ab der es stört. Auch der 3,0-Liter-Turbodiesel hat mit den großen Gummis keine Mühe. Er treibt den Japan-Bigfoot auf 165 Sachen bei 3200 Touren. Dabei zeigt der Tacho 172 km/h an, ist also sauber abgeglichen.

DIE WUCHT IM GELÄNDE

Langradständige Offroader sind an steilen Bergen einfach besser, weil das Gewicht nicht nur auf der Hinterachse ruht. Noch besser sind lange 4x4 mit großen Mud-Terrains, enormer Bauch- und Bodenfreiheit wie der Michaelis-Lux. Sein Vortrieb an Steigungen ist wirklich



Offroad-Ehe: 8x17-Alufelge Typ CWE von CW-Fahrzeugtechnik plus Cooper Discoverer STT in 33x12.50 R 17.

phänomenal. Nur eine Schwäche hat der Lux: Er verschränkt lediglich hinten gut. Vorne fast gar nicht. Das haben wir dann gleich auf der Hebebühne nachgemessen. Das Fahrwerk vorn hat nur noch drei Zentimeter Restausfederweg. Zu wenig. Da hätte man doch besser zu einem Fahrwerk mit längeren Federn und Dämpfern greifen sollen. Trotzdem – der Michaelis-Lux ist ein Wahnsinns-Gerät. ■

T. Rensel Paratch | F. Uwe Fischer

Unterfahrschutz für Kühler, Motor und Getriebe aus 6 mm starkem Aluminium. Sinnvoll, weil man manchmal einfach unaufmerksam ist.

Die großen, breiten Gummis gieren nach einer Villa, doch der Hilux bietet vorne nur ein Kämmerchen. Deshalb muss Michaelis mit 3-cm-Distanzscheiben (liffen etwa 6 cm) und 8-cm-Bodylift nachhelfen.

Volle Verschränkung hinten, denn dort ist die höhergelegene Starrachse. Vorne bleiben nur wenig Restausfederweg und eine magere Verschränkung.

Jeder Millimeter rausgeholt. Sogar die Rahmenausleger wurden nachgearbeitet.

Toyota Hilux 3.0 D-4D Michaelis Bigfoot

MOTOR
Diesel, 4-Zyl., Turbo, Common-Rail, DI
Hubraum: 2.982 cm³
Leistung: 120 kW / 171 PS bei 3.600 min⁻¹
max. Drehmom.: 343 Nm/1.400-3.200 min⁻¹
Schadstoffklasse Testwagen: Euro 4
CO₂-Ausstoß: 219 g/km

KRAFTÜBERTRAGUNG
Zuschaltbarer Allradantrieb, zweistufiges Verteilergetriebe, Reduktion: 2,57:1, 5-Gang-Schaltgetriebe, 100%-Differenzialsperre vorne und hinten optional

FAHRZEUGAUFBAU
Fahrerhausweise, aufgeschraubte Kabine und Pritsche, 4 Türen, 5 Sitzplätze

FAHRWERK
vorn: Einzelradaufhängung,
Doppelquerlenker, Schraubenfedern
hinten: Starrachse,
Blattfedern

BREMSEANLAGE
ABS, EBV, BA
vorn: innenbelüftete Scheiben
hinten: Trommel

LENKUNG
Zahnstangen-Servolenkung

FELGEN / REIFEN
8x17-Alufelgen
33x12.50R17, Cooper Discoverer STT

ABMESSUNGEN / GEWICHTE
Länge: 5.255 mm
Breite/Höhe: 1.760/1.960 mm
Radstand: 3.085 mm
Spurweite v/h: 1.510/1.510 mm
Ladlänge: 1.540 mm
Ladbreite: 1.515 mm
Tankinhalt: 80 Liter
Leer-/Gesamtgewicht: 1.945-2.010/2.760 kg
zul. Anhängelast unbr./gbr.: 750/2.250 kg

PREISE / AUSSTATTUNG
Basis: Hilux 3.0 D-4D, Schalt. Sol. 32.467 €
Bodylift Kit 80 mm (+Einbau 1.500): 995 €
Fahrwerk Lift 40 mm (+Einbau 300): 820 €
Satz Spurverbreiterungen 30 mm: 285 €
Unterfahrschutz Motor+Getriebe: 635 €
Airtac-Schornrohr: 458 €
Flankenschutzrohr Edelstahl: 550 €
4 Räder 8x17 mit 33x12.50R17: 1.600 €
Differenzialsperre 100 % inkl. Einb.: 1.700 €
Heck-Motorradträger 200 kg: 1.450 €
Edelstahl-Auspuffendstück: 93 €

