

# AUFGEBLASEN

Nissan-Tuner Michaelis weiß, wie man aus einem Kleinlaster einen Show-Truck macht.

**D**ie Firma Michaelis, seit langen Jahren als Rundum-Tuner für japanische Allradler bekannt, hat beim neuen Demonstrationsfahrzeug in die Volen gegriffen. Der Nissan Pickup bekam

von Tallo Winzer  
Fotos: Karel Sefrna

eine Radikalkur mit Motor-, Fahrwerks- und Karosserietuning. Er könnte nun auch in einem Endzeit-Film die Hauptrolle spielen. Die Höherlegung im Vergleich zum Serienfahrzeug beträgt knapp 17 Zentimeter. Erreicht wurde sie durch drei Komponenten: Die ersten vier Zentimeter steuert das Komplettfahrwerk des australischen Herstellers TJM bei. Abgeänderte Drehstabfedern vorne, neue Blattfederpakete hinten

und die passenden Stoßdämpfer sind die „Grundausrüstung“. Teil zwei des Größenwachstums geht auf das Konto eines Body-Lift-Kits. Zwischen Karosserie und Rahmen werden Leichtmetall-Distanzstücke geschraubt, die weitere acht Zentimeter bringen. Für die restlichen vier-einhalb Zentimeter sind gewaltige Reifen verantwortlich: Die 285/75er BF Goodrich haben neun Zentimeter mehr Durchmesser



**Unsichtbar: Motortuning per Zusatzsteuergerät.**

**Viel Platz: Durch die Höherlegung wurde deutlich mehr Freigang an den Fahrzeug-Enden erreicht.**



**Komplettpaket: Höherlegung und TJM-Fahrwerk.**



**Geliftet: Distanzstücke für die Karosserie bringen acht Zentimeter mehr.**

als die Serienbereifung des Basis-Pickups. Und breiter sind sie natürlich auch.

Der Auftritt des Nissan ist nach der Höher/Breiter-Kur wirklich beeindruckend, der Einstieg nicht mehr ganz so lässig wie beim Serienprodukt – es ist mehr ein Aufstieg in die Kabine. Drinnen angekommen sieht der Pickup recht unspektakulär aus. Der einzige Unterschied zum Standard-Fahrzeug sind die nach unten gewanderten Schalthebel, eine Folge des Bodylifts, bei dem die Karosserie angehoben wurde.

Passend zu der kräftigen Ansage, die der Pickup optisch macht, hat Michaelis

ein Motortuning entwickelt. Per Zusatzsteuergerät wird die Leistung von 133 auf 147 PS und das Drehmoment von 304 auf 340 Newtonmeter angehoben. Das ist angesichts der üppigen Bereifung und der vergrößerten Stirnfläche des Umbau-Pickups auch nötig. In den Fahrleistungen bleibt der Riese trotz des Tunings hinter dem Serienfahrzeug zurück. Den Standard-Sprint auf 100 km/h absolvierte der Testwagen in 16,9 Sekunden (Serie: 13,9), die Autobahn-Höchstgeschwindigkeit war bei 152 km/h erreicht.

Das Fahrverhalten des dick besohlenen Pickups bedarf der Gewöhnung. Der Ge-

radauslauf ist passabel, sobald man sich an die Eigendynamik der großen Reifen am hohen Fahrwerk gewöhnt hat. Kurvenfahrten quittiert der Michaelis-Pickup aber mit merklichen Wankbewegungen, und bei Vollbremsungen ist eine kräftige und kundige Hand am Lenkrad gefragt. Zudem verlängern die großen Räder den Bremsweg. Auch wenn sich der Michaelis-Nissan längst nicht so abenteuerlich fährt wie frühere Extrem-Umbauten aus der Jeep-Szene: Es braucht Zeit, um sich an den Wagen und seine Reaktionen zu gewöhnen. Wer gerne schnell und sportlich fährt, sitzt hier garantiert im falschen Auto.



**Maßarbeit: Edle Laderaum-Auskleidung mit Alu-Riffelblech.**



**Sehr praktisch: Gegenüber der Serie verbesserte Heckstoßstange.**

**DATEN**

**Nissan Pickup Michaelis**

Motorbauart	Vierzylinder-Reihen-Turbodiesel
Ventile pro Zylinder	4
Hubraum	2.488 cm <sup>3</sup>
Leistung	108 kW / 147 PS @ 3.800 U/min
max. Drehmoment	340 Nm @ 2.200 U/min
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Antrieb	zuschaltbarer Allradantrieb
Radaufhängung vorn	Dreieckslenker
Federung vorn	Drehstabfedern
Radaufh. hinten	Starrachse
Federung hinten	Blattfedern
Reifen	285/75 R 16
Bremsen vorn	Scheiben (innenbel.)
Bremsen hinten	Trommeln
Länge/Breite/Höhe	5.090/1.825/1.900 mm
Radstand	2.950 mm
Wendekreis	13,4 m
Bodenfreiheit max.	265 mm
Böschungswinkel vorn/hinten	38°/30°
Wattiefe	k.A.
Steigfähigkeit	70%
Rampenwinkel	25°
Leergewicht	1.970 kg
Max. Zuladung	890 kg
Ladefläche LxB	1.424 x 1.390 mm
Tankinhalt	140 l
Reichweite (bei Testverbrauch)	1.001 km
Zulässige Anhängelast gebremst	2.860 kg
Innengeräusch bei 100 km/h	70,3 dB(A)
Service-Intervalle	15.000/30.000 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km

0-100 km/h	16,9 s
80-120 km/h (5. Gang)	20,3 s
Höchstgeschw.	152 km/h
Testverbrauch	12,1 l Diesel

**KOSTEN**

**Nissan Pickup Navara / Michaelis**

ABS	●
ESP	-
Airbag Fahrer / Beif. / Seiten	● / ● / -
elektr. Außenspiegel	●
Leistungssteigerung (Steuergerät)	742,-
Ersatztank 140 l	920,-
Edelstahl-Sportauspuff	545,-
elektr. Fensterheber	●
Diff.-Sperrung vorn/hinten	je 1.603,-
Klimaanlage	●
Airtec-Snorkel	480,-
Leichtmetallräder	●
Body-Lift 80 mm	920,-
Höherlegung 40 mm	750,-
Komplettfahrwerk TJM	1.575,-
elektr. Schiebedach	-
Servolenkung	●
Komfort-Sitz mit Konsole	645,-
elektr. Sitzverstellung	-
Tempomat	-
Zentralverriegelung	●

**Feste Kosten pro Jahr in EUR:**

Haftpflichtvers.	Lkw bis 1 to. Nutzlast
Teilkasko	Lkw bis 1 to. Nutzlast
Vollkasko	Lkw bis 1 to. Nutzlast
Steuer	172,-

**Grundpreis Nissan EUR 28.390,-**



**Nichts für Schüchterne: Der Auftritt des getunten Pickups ist sehr selbstbewusst.**

Spannend wird es im Gelände. Die größten Mankos der meisten Pickups – der mäßige Rampenwinkel (aufgrund des langen Radstands) und der lange Hecküberhang – relativieren sich dank der Höherlegung. Hier zahlt sich auch aus, dass nicht nur die Karosserie geliftet ist und damit vorne wie hinten mehr Freigängigkeit am Berg gegeben ist. Auch die spürbar erhöhte Bodenfreiheit unter den Achsen und dem Rahmen macht sich bemerkbar. Steilhänge, die mit dem Serienauto noch nicht einmal angefahren werden können, ackert der Dicke einfach seelenruhig durch.

Auch an steilen Kuppen ist die Freigängigkeit mit der Höherlegung viel besser – offroad ist der Umbau tatsächlich so gut, wie er aussieht. Nur zu eng darf es nicht werden, denn der Wendekreis ist ein Fall für Lkw-Fahrer. Für Kunden mit ernsthaften Ambitionen gibt es bei Michaelis 100-Prozent-Differentialsperren für Vorder- und Hinterachse. Man muss den Michaelis-Pickup als das sehen, was er sein soll:

Ein Demonstrations-Objekt, das zeigt, was alles an Umbauten möglich ist. Nicht jeder „braucht“ ein fast 20 Zentimeter höheres Auto, zumal man sich auf der Straße mit diesem Umbau keinesfalls verbessert. Im Geländeeinsatz ist der modifizierte Nissan allerdings eine Macht. Viele Details, wie die versteckt eingebaute Seilwinde oder die im Vergleich zum Serienauto viel besser konstruierte Heckstoßstange, machen abseits der Straße wirklich Sinn. Einen extravaganten Auftritt gibt es gratis dazu. ■

**KURZURTEIL**

**Nissan Pickup Michaelis**

**PLUS**

- hohe Geländetauglichkeit
- sinnvolles Zubehör (z.B. Seilwinde)
- robuster als Serie (z.B. Stoßfänger)

**MINUS**

- Fahrverhalten auf der Straße gewöhnungsbedürftig
- Erhöhter Verbrauch



**Alles Serie: Innen ein Nissan Pickup wie jeder andere.**

•serienmäßig – nicht lieferbar. Preise in Euro \* Tarif Allianz, Beitragsatz 100% ohne alle Rabatte, für Stadt Düsseldorf, bis max 17.000 km/Jahr, inkl. Schutzbrief, Regionalklassen 6 (Haftpflicht), 5 (Teilkasko) 7 (Vollkasko) (Haftpflicht unbegrenzt, Teilkasko mit EUR 500,-, Vollkasko mit EUR 150,-, 58, Haftpflicht unbegrenzt, Teilkasko mit EUR 150,-, 58, Vollkasko mit EUR 500,-, 58)