

# HILUX RELOADED

Trip-Tec hat sich den aktuellen Hilux vorgenommen. **Besonderes Highlight ist dabei das OME-Fahrwerk.** Eine lohnenswerte Investition.



Wusste genau, was er seinem Hilux spendieren wollte: Frank Hempel von Trip-Tec rüstete den Toyota mit dem aufwändigen BP-51-Fahrwerk von OME aus.



» Der neue Hilux wurde erst 2021 mit langer (Corona)-Verzögerung an Frank Hempel von Trip-Tec geliefert – dann aber umgehend umgebaut. Die größte Herausforderung war die lange Lieferzeit vieler Bauteile, berichtet Frank und erzählt: „Er sollte ein Vorführwagen werden, um das viel gepriesene OME-BP-51-Fahrwerk zeigen und fahren zu können.“

Genau dieses Detail macht den Hilux zu einem noch tolleren Pickup. Die Vorzüge des Bypass-Systems in den Dämpfern sind deutlich zu spüren. Im Mittelbereich arbeiten die Dämpfer weich, zu den Enden hin straffer. So werden Komfort und Offroad-Reserven kombiniert. Die Dämpfer sind zudem mit einer zehnstufigen Verstellung der Zug- und Druckstufe ausgestattet. Das Fahrwerk soll laut Hersteller OME „Rennsporttechnik in jedermanns Offroader“ bringen.

Man merkt Frank an, dass er sehr von dem Fahrwerk überzeugt ist und es sehr bewusst für seinen Hilux ausgesucht hat. Er muss es auch wissen, ist er doch seit vielen Jahren selbst aktiver Overlander und bereist mit wechselnden Fahrzeugen ferne Regionen dieser Welt.

## MIT DEN BP-51-STOSS-DÄMPFERN BIETET OME **RENNSPORT-TECHNIK** FÜR JEDERMANN

Der weitere Ausbau des Hilux ist teilweise sehr exklusiv – mit Bauteilen, die wir nur selten sehen. Dazu zählt die Frontstoßstange von ARB. Diese Stealthbar ist äußerst kompakt und besteht aus Kunststoff. Sie ist mit 36 Kilogramm deutlich leichter als eine Stahlstoßstange. Die Oberfläche ist strukturiert, so dass kleinere Kratzer kaum sichtbar sind. Die Stoßstange kann einen leichten Aufprall gut kompensieren, denn sie lässt sich im Fall der Fälle auf bis zu 85 Prozent ihrer Stärke komprimieren. Danach kehrt sie auf bis zu 95 Prozent ihrer Ausgangsform zurück. Das heißt: Auch harter Offroad-Einsatz sollte der gut aussehenden Stoßstange nichts anhaben.

Zudem kann sie noch eine Seilwinde aufnehmen. Im Fall des Trip-Tec-Hilux ist es eine Warn VR Evo 10s. Die feine amerikanische Winde zieht bis zu 4,5

## BASIS

### SERIENFAHRZEUG

|                        |                                      |
|------------------------|--------------------------------------|
| <b>Modell</b>          | Toyota Hilux Double Cab 2.8 D-4D 4x4 |
| <b>Baujahr</b>         | 2021                                 |
| <b>Bauzeit</b>         | seit 2020                            |
| <b>Neupreis (2021)</b> | EUR 54.937,-                         |

### KAROSSERIE

|                    |                                       |
|--------------------|---------------------------------------|
| <b>Aufbau</b>      | Leiterrahmen m. aufgeschr. Karosserie |
| <b>LxBxH</b>       | 5.335 x 1.855 x 1.815 mm              |
| <b>Radstand</b>    | 3.085 mm                              |
| <b>Leergewicht</b> | 3.210 kg                              |

### MOTOR

|                   |                                 |
|-------------------|---------------------------------|
| <b>Bauart</b>     | Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor |
| <b>Hubraum</b>    | 2.755 cm <sup>3</sup>           |
| <b>Leistung</b>   | 204 PS @ 3.400 U/min            |
| <b>Drehmoment</b> | 500 Nm @ 1.600-2.800 U/min      |

### ANTRIEBSSYSTEM

|                                 |                     |
|---------------------------------|---------------------|
| <b>Getriebe</b>                 | Sechsgang-Automatik |
| <b>Antrieb</b>                  | Zuschalt-Allrad     |
| <b>Geländeuntersetzung</b>      | 2,72:1              |
| <b>Sperrvorn/zentral/hinten</b> | -/●/●               |

### FAHRWERK

|                             |                     |
|-----------------------------|---------------------|
| <b>Radaufhängung vorn</b>   | Einzelradaufhängung |
| <b>Radaufhängung hinten</b> | Starrachse          |
| <b>Federn vorn</b>          | Schraubenfedern     |
| <b>Federn hinten</b>        | Blattfedern         |
| <b>Reifengröße</b>          | 265/60 R18          |

**Der Untergrund ist völlig egal:  
Ein Vorteil des BP-51-Fahrwerks ist seine große Spreizung zwischen Straße und hartem Offroad-Einsatz.**







1



2

Toyota Hilux von Trip-Tec **4x4 MODIFIED**



3



4

1 | Serienzustand: Im Innenraum blieb bei Franks Hilux alles beim Alten, weil durch die vorangegangene Modellpflege das Cockpit frischer wurde.

2 | Das muss einfach sein: Der modulare Unterfahrschutz ist im Gelände Pflicht.

3 | Große Klappe, viel dahinter: Die seitlichen Öffnungen des Hardtops erweisen sich im Alltagsbetrieb als äußerst praktisch.

4 | Schicker Aufsatz: Das Hardtop stammt von RSi und ist aus Edelstahl gefertigt. Es überzeugt durch seine hohe Dachlast.

5 | Edelfahrwerk: Die BP-51-Dämpfer mit externem Reservoir sind kein Schnäppchen, aber sehr überzeugend.

6 | Bypass-Operation: Die Charakteristik der OME-Stoßdämpfer ist eine Wucht und auch ein guter Schutz gegen Durchschlagen.



5



6



Tonnen und hilft beim Steckenbleiben zuverlässig weiter.

Die Ladefläche des Hilux wurde mit einem Hardtop überdacht. Es stammt vom südafrikanischen Hersteller RSi und ist aus Edelstahl gefertigt. Seitlich sind Klappen installiert, wodurch man gut an die Ladung kommt. Das Hardtop bietet außerdem außergewöhnlich viele Optionen und kann daher mit den Wünschen seines Besitzers weiter wachsen. So ist zum Beispiel ein Kücheneinsatz verfügbar. Ab Werk wartet das Hardtop mit 350 Kilo statischer und 150 Kilo dynamischer Dachlast auf. Dadurch wird zum Beispiel die Montage eines Dachzelts ohne weitere Innenverstrebungen möglich. Auf der Ladefläche selbst ist ein Auszug montiert, der bis zu 350 Kilogramm aufnehmen kann.

## DIE FRONTSTOSSSTANGE **AUS KUNSTSTOFF** VERLEIHT DEM HILUX EINE EIGENSTÄNDIGE OPTIK UND SPART GEWICHT

Am Hilux von Trip-Tec beschränkt sich der elektrische Umbau auf die Implementierung der LED-Scheinwerfer von Lazer. Diese Leuchten besitzen ein robustes Voll-Aluminiumgehäuse und bringen eine große Leuchtstärke mit. Außerdem passen sie gut zur Stoßstangenoptik. In der verwendeten Variante verfügen sie über Positionsleuchten und selbstverständlich ein E-Prüfzeichen. Man kann abseits des öffentlichen Straßenverkehrs den sogenannten Boost Cap einsetzen und die gesetzeskonformen 3046 Lumen der

32 einzelnen Hochleistungs-LEDs noch dramatisch erhöhen: Die Scheinwerfer leisten dann satte 15.232 Lumen.

Untenherum ist der Hilux durch einen zusätzlichen Unterfahrschutz aus Aluminium gesichert. Geht es im Gelände mal härter zu, werden Einschläge gut abgewehrt. Auch die Felgen samt Reifen vertragen im Gelände einiges, handelt es sich doch bei ihnen um den Goldstandard der Offroad-Szene: Die AT-Reifen von BF-Goodrich sind auf 8,5 mal 18 Zoll großen Rally-Raid-Aluminiumfelgen der italienischen Edelmarke OZ montiert.

Der Hilux in der hier vorgestellten Ausbaustufe ist eine wunderbare Basis für verschiedene Anwendungen: arbeiten, reisen oder Spaß haben. Was will man mehr? «

**Text & Fotos: Martin Zink**

## UMBAU-HIGHLIGHTS

**KONTAKT**  
Trip-Tec  
Tel. 036628-979850  
trip-tec.de

**Ladefläche** ausziehbar, EUR 705,-

**Hardtop** RSi EVO Sport, EUR 4.473,23

**Tank** Longranger 150 l, EUR 2.066,-

**LED-Beleuchtung**  
Lazer Sentinel Elite,  
EUR 1.096,- (Paar)

**Stoßstange** ARB Stealthbar  
Winch Bumper, EUR 3.061,43

**Winde** Warn VR Evo 10s,  
Zugkraft 4.536 kg, EUR 1.103,-

**Spurverbreiterung** 23 mm/Rad, EUR 320,-

**Alufelgen** OZ Rally Raid 8,5x18 ET25, EUR 1.620,-

**Fahrwerk** OME BP-51, EUR 5.600,-

**Unterfahrschutz** aus Aluminium  
▪ Motor EUR 368,98 ▪ Getriebe EUR 269,63  
▪ Verteilergetriebe und AdBlue-Tank EUR 446,68  
▪ Auspuffsensoren EUR 74,58