

DAS VERMÄCHTNIS

Es war das letzte große Projekt von Amadeus Matzker: ein Rallye-Defender für jeden Tag. Die Fertigstellung erlebte er leider nicht mehr, doch er hätte ohne Zweifel seine Freude daran gehabt.

» Ein Defender 90 aus den 90ern. Grau. Unscheinbar. Ein bisschen breitere Felgen und Reifen, okay. Und eine nette, schmale Stoßstange mit eingebauten LED-Strahlern. Aber sonst?

Auch innen erstmal nichts Spektakuläres. Schwarzes Leder auf den Sitzen. Echtes Leder, das merkt man, wenn man hingreift. Ein hübsches kleines Sportlenkrad, alles recht gediegen. Vor dem Fahrer die bekannten Rundinstrumente – halt, nein, hier reicht der Tacho bis 300.

300? Das muss ein Witzbold gewesen sein, der sowas hier einbaut.

Dann der Dreh am Zündschlüssel.

Und plötzlich ist alles anders. Was hier aus dem Motorraum, aus den beiden Auspuffrohren, irgendwie aus dem ganzen Auto kommt, hat nichts von einem Defender. Ein mächtiges, heiseres Grollen. Kein Zweifel, das hier ist ein V8-Motor, aber keiner von diesen gemütlich brabbelnden Ami-Eisen, sondern etwas Heißes, Aggressives, Fordernendes.

Also gut, Kupplung treten, erster Gang rein. Oh ja, diese Kupplung ist was für echte Männer! Ein bisschen Gas, linkes Bein langsam kommen lassen, und ab geht's in den Kölner Stadtverkehr!

Neben mir auf dem Beifahrersitz Bernhard Körner, der seit dem tragischen Unfalltod von Amadeus Matzker Anfang 2016 zusammen mit Nina Matzker die Geschäfte des Land-Rover-Autohauses samt Tuning-Schmiede führt. Er erklärt das Konzept hinter dem Über-Defender, während ich versuche, die knapp 400 PS des Renn-Aggregats im Zaum zu halten.

In Kurzform: Die Idee von Amadeus Matzker war es, das Beste von dem, was er für seine erfolgreichen Rallye-Raid-Autos entwickelt und getestet hatte, in einen straßentauglichen Defender für jeden Tag einzubauen. Ein Rennauto für den Weg zur Arbeit sozusagen, außen





unscheinbar, innen vollgestopft mit Technik vom Feinsten. Das oft bemühte Bild vom Wolf im Schafspelz fällt einem ein, wobei es sich hier um einen sehr, sehr bösen Wolf handelt...

Als Basis diente ein 90er Defender aus den 80ern. Das Auto war einer der seltenen Defender mit V8-Benziner, wobei der serienmäßige 3,5-Liter-Motor mit seinen 115 PS nicht gerade Bäume ausreißt. Das herausragendste Merkmal ist der legendäre Verbrauch.

In der Matzker-Werkstatt wurde das Auto grundlegend saniert, wobei der Motor als erstes rausflog. Stattdessen kam ein 4,6-Liter-V8 unter die Haube, wie er im Range Rover P38 zum Einsatz kam. Allerdings wurde er mit einer anderen Kurbelwelle auf einen Hubraum von 5,2 Litern gestreckt. Auch sonst ist in und am Motor nicht viel Serienmäßiges: Im Interesse eines kräftigen Funkens gibt es für jede Zündkerze eine eigene Zündspule, auch Einspritzung und Elektronik wurden kräftig optimiert. Das Ergebnis: 374 PS, gemessen auf einem geeichten Allrad-Rollenprüfstand.

Man spürt, dass die Nockenwelle eine von der wirklich scharfen Sorte ist: Der Leerlauf liegt im Bereich von 1000 Touren, und selbst hier läuft der V8 noch rau und

unrund. Beim Tritt aufs Gaspedal giert die Maschine nach mehr, so als wollte sie sagen: Gib's mir, ich will drehen! Der V8 zieht dank des großzügigen Hubraums machtvoll von unten durch, doch mit jedem Teilstrich mehr auf dem Drehzahlmesser wächst die Kraft und Herrlichkeit des Aggregats. Ab 3000 Umdrehungen kommt zu dem grollend-fauchenden Grundton noch ein trompetenhaft komprimierter Oberton, der jedem klar macht: Jetzt wird's ernst. Dann gibt es kein Halten mehr, und der Motor dreht willig bis in den roten Bereich. Wer es darauf anlegt,

Molybdän-Stahl-Spezialteil aus dem Rennsport. Die Differentiale, die Antriebswellen, einfach alles wurde verstärkt und an die Kräfteverhältnisse angepasst. Die Kupplung ist eine Sonderanfertigung.

Rund um den Motor entstand eine neue Landschaft von eigens entwickelten Bauteilen, von den Kühlern (zwei für den Motor, einen fürs Getriebe) über die Luftfilter (die Gehäusedeckel stammen von AMG-Mercedes) bis zum handgeschweißten Alu-Ausgleichsbehälter für die Kühlflüssigkeit. Je tiefer man in die Technik des Fahrzeugs hineinblickt, desto mehr

Bei den ersten Testfahrten zerlegte der Motor den gesamten Antriebsstrang zu Kleinholz – danach wurde wirklich alles verstärkt

kann beim Sprinten aus dem Stand schwarze Striche auf den Asphalt malen – vier schwarze Striche, wohlgemerkt.

Bei den ersten Testfahrten, erzählt Bernhard Körner, zerlegte der Motor praktisch den gesamten Antriebsstrang zu Kleinholz. Allein das hintere Differential wurde dreimal pulverisiert. Folglich hat man erst das Getriebe (ein 380er-Fünfgang aus dem Td5-Diesel) verstärkt, um die 500 Newtonmeter des Motors auszuhalten. Dann folgte die Kardanwelle – ein Chrom-

versteht man, welcher enorme Aufwand hier getrieben wurde. Oft steckt er in Details: So wurden die Sitze ein Stück nach innen versetzt, damit die Schultern etwas mehr Luft zu den Türen bekommen. Der Mittelunnel wurde dabei umgestaltet – eine echte Karosseriebauer-Aufgabe. Die Mittelkonsole darauf (mit verschiebbarer Armlehne) stammt übrigens von BMW, verrät Bernhard Körner.

Damit dem Triebwerk der Sprit nicht ganz so schnell ausgeht, wurde hinter den

Kein Optik-Gag: Die Luftschlitze in der Haube hat der heiße V8-Rennmotor dringend nötig. Beim Beschleunigen lässt er auch mal alle vier Räder durchdrehen.

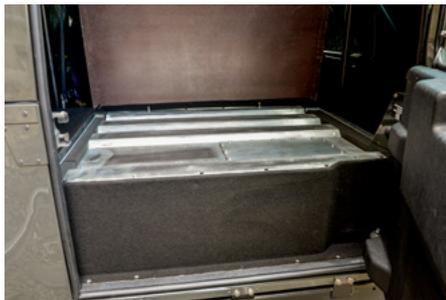


UMBAUTEN

- Motor 4,6 Liter auf 5,2 Liter vergrößert, Doppel-Ölpumpe, verstärkte Kraftstoffpumpe, Hochleistungs-Zündanlage, Motec-Motorsteuerung M8000 (Kennfeldprogrammierung), scharfe Nockenwelle, Luftansaugung durch die Radkästen
- maßgefertigte Edelstahl-Abgasanlage mit Katalysatoren und Rohrkrümmeranlage 4-2-1
- verstärkte Motorlager
- angefertigte Wasser- und Ölkühler
- individuelle Ansaugbrücke (aus dem Vollen gefräst)
- Hochleistungs-Generator
- verstärkter Anlasser
- verstärktes R380-Schaltgetriebe mit größeren Lagern und Ölkühlung (thermostatisch geregelt)
- verstärktes Verteilergetriebe, verstärkte Wellen (Kardan/- Gelenkwellen) sowie Achsmittnehmer, verstärkte Torsen-Sperrdifferenziale
- Karosserieanpassungen, Veränderung der Sitzkonsolen sowie des Getriebetunnels
- Matzker Handling-Kit Pro (Stoßdämpfer) & Suspension-Kit (progressive Fahrwerksfedern), Rollbar-Kit (Gelenk-Stabilisatoren, Sonderanfertigung)
- 60 mm Spurverbreiterung
- Hochleistungs-Bremsanlage (Vorder- und Hinterachse, Stahlflex-Bremsleitungen)
- Kraftstofftank 160 Liter mit Schwallwänden, Tankschaumfüllung sowie Geräuschkapselung der Kraftstoffpumpe zum Innenraum
- Hochleistungs-Lichtanlage inkl. Klarglasscheinwerfer
- LM-Frontstoßfänger inkl. Hella-Fernscheinwerfer
- Ganz-Leder-Ausstattung Innenraum
- Klimaanlage
- Feuerlöscher
- Überrollkäfig
- Lederlenkrad
- Sportinstrumente

Komplettpreis Fahrzeug

EUR 220.000,-



Genug Stoff für längere Strecken: Im Heck verbirgt sich ein Tank mit 160 Litern Inhalt.

Deutlicher Hinweis auf die Herkunft: Der Überrollbügel hinter den Sitzen zeigt die Motorsport-Abstammung.



Gordigear
www.gordigear.de



Auto-Markisen



Dachzelte



Anhängerzelte



Zeltanhänger

Der renommierte australische Zeltspezialist nun auch in Deutschland vor Ort!

Die ganzjahres taugliche Kabine

Sie finden uns an Stand F1!

adventure southside

13-15. Juli 2018 | Eigenbetrieb



SANDKORN LEICHTBAU

4 SEASONS

Tel. +49 (0)170 522 22 24
www.sandkorn-leichtbau.com



FESTE WÄNDE | EXTREM LEICHT U. STABIL | KOMPAKTE ABMESSUNGEN

OFF-ROAD-Reisen

27 Jahre Geländewagen- und SUV-Abenteuer

Unsere Tour-Termine für 2018 finden Sie unter www.ventura-tours.de!

- Email: info@ventura-tours.de
- facebook.com/offroadreisen/
- Phone 0271/356862
- Fax 0271/354742

NEWS



VENTURA TOURS

... und das Abenteuer geht weiter!



DEUTSCHER LAND ROVER CLUB e.V.

Seit 1975



- Erfahrungsaustausch mit Gleichgesinnten
- Treffen und Geländeerfahrten
- (Fern)Reiserlebnisse und Tipps
- Restauration von „Klassikern“...

Für 4x4 Action

Weitere Informationen:
 Deutscher Land Rover Club e.V., Baumsühlenstraße 45, 42719 Solingen
 Tel. 030 69200742-0, Fax 030 69200742-9, www.dlrc.org

Sitzen ein 160 Liter großer Renntank montiert. Wegen des Tanks wanderte auch der Einfüllstutzen von der Seite ans Heck. Ein Highlight ist der Auspuff: Bei der zweiflutigen Edelstahl-Anlage sitzt je ein Endschalldämpfer hochkant in den hinteren Radkästen. Sie ist – wie alles an diesem Auto – vom TÜV geprüft und für gut befunden „und hat allein soviel gekostet wie ein neuer Kleinwagen“ berichtet Bernhard Körner.

Das Fahrwerk bedient sich der besten Komponenten, die Matzker im erlesenen

Die Autobahn wird so zur Mutprobe: Einmal kurz Gas gegeben, und der Tacho zeigt 160. Doch auch darüber hinaus geht es mit einer unfassbaren Vehemenz vorwärts, die mit der Charakteristik des Motors zu tun hat: Je schneller man unterwegs ist und je höher die Maschine dreht, desto mehr Power hat sie. „230 sind wir schon gefahren“, ruft Bernhard Körner durch den akustischen Sturm aus Abroll-, Wind- und Motorgeräuschen rüber, „dann haben wir es gut sein lassen. Es wäre aber noch mehr gegangen“.

Der technische Aufwand ist beträchtlich, der Preis enorm – aber dafür bekommt man einen einzigartigen Defender mit Renn-Genen

Programm hat, einschließlich einer Hochleistungs-Bremsanlage mit Stahlflex-Leitungen. Sie beißen genauso böse zu wie der Motor nach vorne schiebt. Die Dämpfer und Stabilisatoren bemühen sich redlich, den ganzen Wahnsinn physikalisch unter Kontrolle zu halten, aber die Kombination aus kurzem Radstand, hohem Schwerpunkt, zwei Starrachsen und fast 400 PS führt Fahrzeug und Fahrer an die Grenzen des Möglichen. Bei voller Beschleunigung und beim kräftigen Bremsen spürt man, wie die Fuhre lieber nach rechts oder links statt geradeaus will.

Und kann man dieses Monster auch kaufen? „Grundsätzlich schon“, sagt der Chef. Und der Preis? Bernhard Körner schweigt einen Moment, dann nennt er eine Zahl. 220.000 Euro. Eine Summe, die genauso exorbitant ist wie das ganze Auto.

Der begeisterte Landy-Fan und Rallye-Pilot Amadeus Matzker wäre zufrieden mit dem Ergebnis gewesen. Das heißt, so ganz zufrieden wohl nicht. Der Perfektionist würde vermutlich schon an der nächsten Evolutionsstufe arbeiten... << **Text & Fotos: Hans J. Wieland**

DATEN	
Basisfahrzeug	Land Rover Defender 90 V8
Baujahr	1986
KAROSSERIE	
Aufbau	Leiterrahmen mit aufgeschraubter, geschlossener Alu-Karosserie
MOTOR	
Bauart	V8-Ottomotor, elektr. Einspritzung
Hubraum	5.200 cm³ (Serie 3.528 cm³)
Leistung	374 PS @ 5.580 U/min (Serie 115 PS)
Drehmoment	499 Nm @ 4.380 U/min (Serie 230 Nm)
ANTRIEBSSYSTEM	
Getriebe	Fünfgang-Schaltgetriebe (R 380)
Antrieb	Permanent-Allrad
Geländeuntersetzung	2,74:1
Sperre vorn/zentral/hinten	-/0/-
FAHRWERK	
Radaufhängung vorn	Starrachse
Radaufhängung hinten	Starrachse
Federn vorn	Schraubenfedern
Federn hinten	Schraubenfedern
Bremsen vorn	Scheiben (innenbelüftet)
Bremsen hinten	Scheiben (innenbelüftet)
Reifen	265/75 R16 BF Goodrich T/A K02
Felgen	Boost 7x16 ET33
KONTAKT	
Matzker Kfz-Technik	
50739 Köln	
Tel. 0221-5463236	
www.matzker.de	



Aufwändige Details: Der Tankdeckel wanderte von der Seite ans Heck, die Töpfe des Spezialauspuffs stehen hochkant in den Radkästen.



Gediegener Innenraum: Feines Leder auf den (nach innen gerückten) Sitzen, sportlicher Tacho mit Skala bis 300 km/h.



Ein Monster unter der Haube: Der 5,2 Liter große Achtzylinder stammt direkt vom Rallye-Raid-Renner ab. Er liefert 374 PS und einen Mörder-Sound.



Viel zu tun für Federn und Dämpfer: Das Fahrwerk entstand zusammen mit K&S Suspension.

Saubere Arbeit: Der Unterboden präsentiert sich genauso edel wie der Rest. Der Gelenk-Stabi hinten ist eine Matzker-Entwicklung.



SCHLAFEN SIE SCHON FLEXIMA?

Die innovative Matratze nach Maß mit metallfreien Federelementen.

UNSCHLAGBARE VORTEILE:

- metallfrei gefedert & langlebig
- luxuriöser Schlafkomfort durch punktelastische Federelemente
- exzellente Durchlüftung
- individuelle Zuschnitte
- div. Höhen & Härtegrade
- kein Lattenrost erforderlich
- TENCEL® Bezug
- antiallergisch

Besuchen Sie uns!

FLEXIMA® Handelsvertretung Deutschland
Eike und Gerd RITTEL
T: +49 172 1702126
rittel@matratzeoffroadcamping.de
www.matratzeoffroadcamping.de

ADVENTURE SOUTHSIDE
13.07. – 15.07.2018

4x4 Innenausbau
Innenausbau für alle Fahrzeuge

Elsbethenring 6 - 84076 Pfeffenhausen
Tel. 08782/206572
www.4x4-innenausbau.de

SOLIDPLEX®
Caseholz für Offroad Ausbau

wir bauen in Original Solidplex Qualität für beste Ergebnisse

GLOBE TROTTER RODEO
globetrotterrodeo.at

REISE & OFFROAD MESSE
ERZBERG, EISENERZ, ÖSTERREICH

OFFROAD FESTIVAL MESSE

24.-26.08.2018

Alle Infos und Tickets unter www.globetrotterrodeo.at

€ 39,90

Alexander Wolkhoff

LEGENDE LAND CRUISER

Toyotas Kult-Allradler – Alle Modelle und Bauweisen von 1991 bis heute

240 Seiten, die Spaß machen, Freude bringen, Fernweh wecken. Gewürzt mit allerlei Anekdoten und Hintergrundstories, einer Vielzahl von übersichtlichen Tabellen, erstklassigen Bildern und Grafiken und einem großformatigen Plakat mit der kompletten Historie der Modellreihe. Und wenn Sie nach der Lektüre dieses Buches endgültig vom Land-Cruiser-Virus infiziert sind: Sagen Sie nicht, wir hätten Sie nicht gewarnt!

240 Seiten, ca. 300 Abb., 245 x 290 mm, gebunden, ISBN: 978-3-86852-213-6

BESTELLUNGEN AN: Leserservice 4x4action
Rosenheimer Str. 22 - 83043 Bad Aibling
shop@wieland-verlag.com - Tel. 08061 3899810

Portofreie Lieferung innerhalb Deutschlands