4WHEEL FUN
Das Geländewagen-Magazin

SONDER DRUCK
Heft Mai 2009

DER BESTE.

Matzker Defender md4 Desert

Bester im Supertest

DAS ZEUG ZUM SPITZEN

ER SIEHT NUR VON AUSSEN HARMLOS AUS: DENN DER **MATZKER DEFENDER md4 DESERT** IST IN ALLEN PUNKTEN EIN BESSERER LANDY

@ Alle Supertests im Überblick: www.4wf.de

REITER?

4WHEEL FUN SUPER TEST

DIE REGELN

12 Kandidaten
Unsere Testredakteure wählen pro Heft einen Top-4x4 aus – zwölf im Jahr. Die Kandidaten müssen uns in vorherigen Tests imponiert haben und grundsätzlich Offroad-Talent besitzen. Jeder Supertestteilnehmer ist also bereits ein Siegertyp.

23 Prüfungen
Jeder Kandidat muss sich in neun Disziplinen mit insgesamt 23 Einzelprüfungen beweisen.

1000 Punkte
Aus allen Wertungen können maximal 1000 Punkte erreicht werden.

1 Testsiegel
Wer die Prüfungen schafft, erhält das Gütesiegel: 4Wheel Fun-Supertest bestanden!

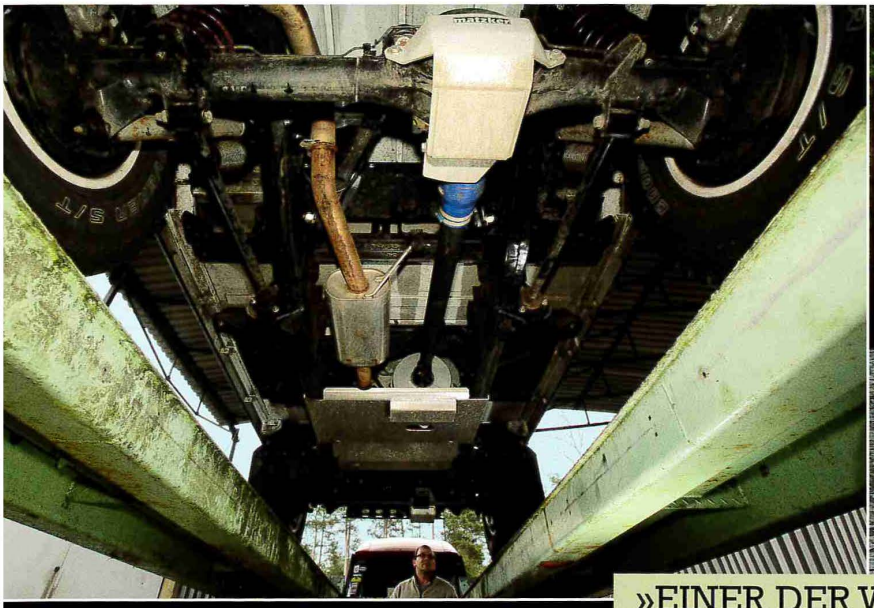
DER KANDIDAT

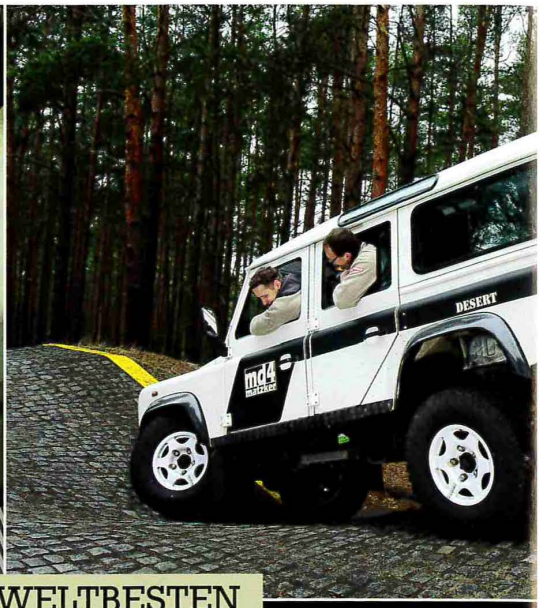
2007 feierte der Defender Td4, der mit Motor und Getriebe aus dem Ford Transit sowie überarbeitetem Innenraum ein neues Zeitalter für den klassischen Land Rover einläutete, Premiere. Amadeus Matzker nahm sich auch diese Generation Defender zur Brust. Beim md4 Desert tat er das allerdings besonders intensiv in Form eines bis ins kleinste Detail fürs Gelände umgerüsteten Sondermodells.

DER ERSTE LANDY

Fotos: Land Rover, Lindloff

PRODUZIERT 1948
Bis heute ist der erste nach Produktionsstart gebaute Land Rover Serie I erhalten, samt seinem damaligen Nummernschild





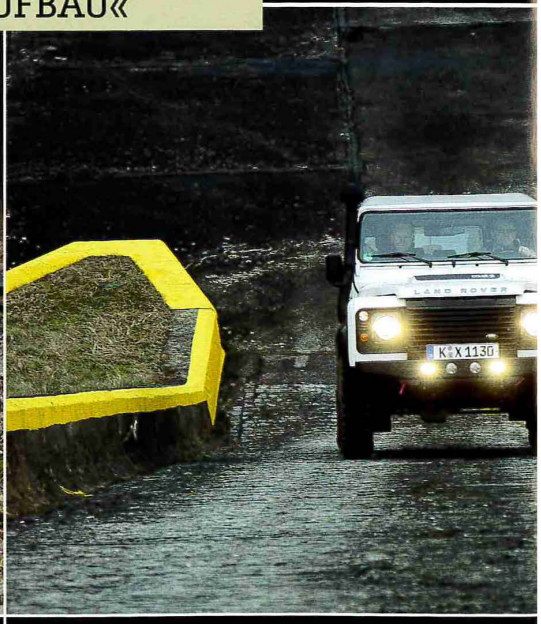
Unterboden

Check:
Wie gut gebaut,
was eckt an?

MUSTERKNABE
Alles eingepackt, die Karosserieschweller verkleidet, sogar den Auspuff zugunsten der Geländetauglichkeit gegen einen besseren getauscht

»EINER DER WELTBESTEN GELÄNDEWAGEN WAR HIER NUR DIE BASIS FÜR EINEN AUSGEKLÜGELTEN NEUAUFBAU«

SUPERFLEX
Fleißaufgabe für die Tester: Versuch, ein Rad in die Luft zu bekommen. In der Verwindungsbahn hat das nicht geklappt, volle Punktzahl für den md4



Fester Geröllhang

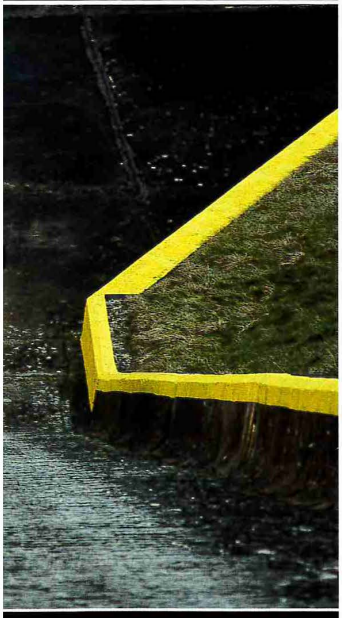
Steigung: 35 %
Breite: 5,00 m
Länge: 35,00 m
Belag: Geröll, faust- bis kopfgroß

SANFTMUT
Das komplett neue Fahrwerk lässt den Defender wie verzahnt im groben Gestein bergauf und bergab stolzieren, die Dämpfer sind erstklassig

KLETTERKÜNSTLER
Der extrem kurze erste Gang kann im Gelände bergab zum Problem werden, beim Gipfelsturm dagegen kennt der md4 kein Pardon

Verwindungsbahn

max. Verwindung:
930 mm; 1335 mm
Bahnlänge: 50,00 m; 96,00 m
Breite: 4,40 m



Steigungsbahnen

Steigungen: 15/20/25/30/35/45/55/65 %
Breite: 4,20 m
Bahnlänge: 103/79/64/56/50/36/32 m

Fotos: Lindloff

Die Historie dieses Autos muss man kaum noch erklären. Schließlich ist Land Rover einer der dienstältesten Geländewagenbauer überhaupt und hat die Grundform seines Urmodells bis in die Neuzeit gerettet. Selbst wer mit Allradlern überhaupt nichts am Hut hat, kann einen Defender treffsicher von einem Pajero oder Land Cruiser unterscheiden. Allerdings würde sich Maurice Cary Ferdinand Wilks, der 1947 den ersten Prototypen der späteren Land Rover Serie 1 zusammenschraubte, angesichts des heutigen Defender wohl verwundert die Augen reiben. Denn im Vergleich zum 3,35 Meter langen Schnuckelchen von vor 62 Jahren steht sein Nachfahre heute wie eine Burg vor dem Betrachter.
Noch etwas mächtiger sieht es beim diesmaligen Supertest-Kandidaten aus. Denn Matzkers md4 Desert (siehe auch Neuvorstellung in Heft 3/2009) kommt mit breiterer Spur und größeren Reifen – die Proportionen passen in jedem Fall. Doch viel spannender als der stämmige Auftritt ist die Technik. Denn da hat Matzker in die Vollen gegriffen, den md4 Desert mit Spezialfahrwerk, automatischen Sperren, Unterfahrschutz und Leistungssteigerung auf ein hohes Niveau gebracht. Und das ruft geradezu danach, in unserem Supertest hart rangenommen zu werden. Preislich spielt der Desert in einer Liga mit dem Mercedes G, denn bei dem ist Zusatztechnik für insgesamt 29 855 Euro installiert! Diese Investition – das sei ausdrücklich betont – dient ausschließlich der weiteren Verbesserung der unbestreitbar hohen Geländetauglichkeit des Serien-Defender – quasi das Gegenstück zum Wrangler Rubicon von Jeep. Entsprechend gespannt waren wir auf das Ergebnis: Kann der Defender md4 Desert die Spitze unserer Testwertung erreichen?

Unterboden

Der sieht richtig gut aus. Zahlreiche Abdeckungen schützen die komplette Mechanik. Mehrere Schutzbleche teilen sich die Arbeit: Ein angeschrägter Schutz läuft direkt von der vorderen Rahmentraverse bis in Achshöhe, ein zweiter behütet das Getriebe. Die Differenziale sind ebenfalls mit Leichtmetall verkleidet – wobei zumindest der hintere Diff-Schutz fast schon übertrieben wirkt. Vier frei bewegliche Bergeösen sind direkt an den Rahmenenden verschraubt, die extravagante Farbe ist einer Vorschrift geschuldet, nach der die Bruchlast farbig gekennzeichnet werden muss.
Die nachgerüstete Edelstahlauspuffanlage schmiegt sich innerhalb des Rahmens an die Karosserieunterseite, der kleine Topf des Schalldämpfers trägt kaum auf. An der Karosseriekante ist ein Schwellerschutz angebracht.

Verschränkung/Winkel

Das gab es bislang nur einmal mit dem Jeep Wrangler Rubicon: volle Punktzahl auf unserer Verwindungsbahn. Damit wäre die Geschichte eigentlich bereits erzählt. Allerdings ist die Vorstellung, die der md4 Desert im Wellenbad unserer Prüfstrecke abliefert, derart souverän, dass wir am liebsten noch ein paar Extrapunkte verteilt hätten. Allein die Tatsache, dass es in keiner einzigen Amplitude möglich war, ein Rad zu lupfen, spricht für sich. Die Verschränkung ist gigantisch. Die enorme Bauchfreiheit und die knackigen Böschungswinkel erlauben die Tour auf der äußersten Bahn, angesichts des langen Radstands eine zirkusreife Nummer. Die Räder schleifen in voller Verschränkung leicht an den äußeren Kunststoff-Radläufen, das ist allerdings zugunsten des vollen Federwegs beabsichtigt, wie uns Matzker bereits vor dem Test erläuterte. Die nachgiebig weichen Radhausverbreiterungen produzieren dabei zwar herzhafte Geräusche, nehmen aber keinen Schaden und tun auch den Reifen nichts. In der Untersetzung mit dem automatisch erhöhten Standgas rennt der Defender fast ein bisschen zu stramm durch die Sektion, muss teilweise mit Kupplung und Bremse im Zaum gehalten werden – die Hardcore-Route durch unsere Verwindungsbahn steuert man besser nur im Zeitlupentempo. Die Türen klemmen bei voller Verschränkung leicht.

Fahrwerk

Die Dämpfer von HT-Suspension lassen sich vom Innenraum aus verstellen. Per Knopfdruck kann zwischen straffer Dämpfung für den schnellen Straßen- sowie Pistenbetrieb und weicher Abstimmung für besonders hohen Fahrkomfort gewählt werden. Das hat Einfluss auf das Reaktionsvermögen bei schnellen, kurzen Stößen, mit denen das Fahrwerk im weichen Modus besser zurecht kommt. Am Geröllhang liefert der md4 eine rundum gelungene Vorstellung ab. Sehr geschmeidig schnürt der 110er den Berg hinunter, hält ohne zu überbremsen im untersetzten ersten Gang das Tempo, ohne dass ein Rad den Bodenkontakt verliert. Bergauf läuft der Landy im Standgas, das sich in der Untersetzung automatisch auf 1000 Umdrehungen einpegelt. An der jetzt entlasteten Vorderachse kommt es zu minimalem Radschlupf, der nur von außen erkennbar ist ▶

Lockersand-Strecke

Länge: 1000 m
Breite: 15 m

TREIBSAND
Das extrem breite Drehzahlband und die ansatzlos verfügbare Kraft machen den getunten Defender zum wahren Driftkönig – ganz ohne Traktionselektronik

Wasserdurchfahrt

Wassertiefe: max. 1,50 m
Beckenbreite: 5,50 m
Beckenlänge: 31,40 m

SEEBEBEN
Einen Meter Wattiefe gab Matzker für den md4 frei, da schwappt das Wasser über die Haube. Dem Landy war das herzlich egal, er fuhr einfach durch

Trial-Kurs

Länge: 150,00 m
Anzahl der Tore: 15

AUSSICHTSTURM
Dank neuer Räder wendiger als der Serien-Defender, trotzdem bleibt der 110er im Wald eher unhandlich. Dafür stimmt die Übersicht dank klarer Form

– vom Pilotensessel aus fühlt sich das Ganze überaus souverän an.

Steigfähigkeit/Bergabfahrt

Im Vergleich zum Serien-Defender Td4, der in Heft 8/2007 durch unseren Supertest fuhr, kommt Matzkers Desert besser zurecht. Die technische Grundausstattung mit Verteilergetriebe-Sperre und ultrakurzem ersten Gang ist zwar gleich. Doch dazu gesellt sich eine überarbeitete Motorsteuerung, die schon bei leicht erhöhtem Standgas üppiges Drehmoment ausschenkt. Ohne den abrupten Leistungseinsatz des Serienmotors, mit mehr Schmalz aus dem Keller, lässt es sich an den steilen Auffahrten spürbar souveräner agieren. Das Anfahren ist kein Akt, selbst in der steilsten Bahn gelingt das problemlos – auch weil die automatischen Sperren kritischen Radschlupf im kurzen Gang wirksam unterbinden. Die automatische Drehzahlanhebung in der Untersetzung macht den Wechsel von der Bremse aufs Gas einfach. Bergab kann der sehr kurz übersetzte erste Gang auf glattem Untergrund allerdings für erhöhten Blutdruck sorgen – auf extrem steilen, rutschigen Gefällstrecken kann der Defender damit überbremsen.

Handling

Allein schon das kleinere Sportlenkrad und der erhöhte Bewegungsraum dank der Sitzschienenverlängerung ändert rein gefühlsmäßig einiges. Fakten schaffen Motor und Fahrwerk. Im straffen Modus reduzieren die Dämpfer in schnellen Wechselkurven die Wankneigung gegenüber dem Serienauto, obwohl kein Stabi mehr installiert ist. In Verbindung mit der gedopten Dieselmaschine mutiert der Defender zum Spaßgerät ersten

Ranges. Vor allem das breite Drehzahlband mit reichlich Qualm schon von ganz weit unten macht richtig gute Laune. Wie weit man den Drift durchzieht, hängt allein vom Betätigen des Gaspedales ab. Im tiefen Sand ist der zweite Gang in der Straßenübersetzung die perfekte Wahl. Der erste ist zu kurz, im dritten geht es nur bei Geradeausfahrt kräftig vorwärts.

Wat-Verhalten

Der md4 ist zu gut. Denn er kann mehr als unser Testschema vorsieht. Bei 75 cm Wattiefe gibt es in unserem Supertest die Maximalpunktzahl, die besten Serienautos schaffen 70 Zentimeter. Auf diesen Wert legt Matzker noch ordentlich was drauf: Einen Meter gibt er für seinen Umbau frei. Nur zur Relation: Die Wattiefe des VW Tiguan beträgt 20 Zentimeter. Theoretisch könnte der Defender noch mehr. Die Achs- und Getriebeentlüftungen münden am Schnorchel in zwei Meter Höhe, die spritzwassergeschützte Elektronik liegt im Motorraum hinten oben an der Schottwand. Da kann man gern mal das Wasser über die Haube schwappen lassen – der md4 ist Island-tauglich. Über die Türdichtungen dringt bei einem Pegelstand von einem Meter Wasser ein – und läuft anschließend bei geöffneter Tür einfach wieder raus. Blankes, gerades Blech am Boden, belegt mit Gummimatten – da kann man sich mit einer wöchentlichen Wasserdurchfahrt prima die 50 Cent für den Tankstellen-Münzstaubsauger sparen.

Übersichtlichkeit/ Wendigkeit

Trotz des Tricks mit der geänderten Felgen-Einpresstiefe, der einen größeren Einschlagwinkel an der Vorderachse und damit einen kleineren

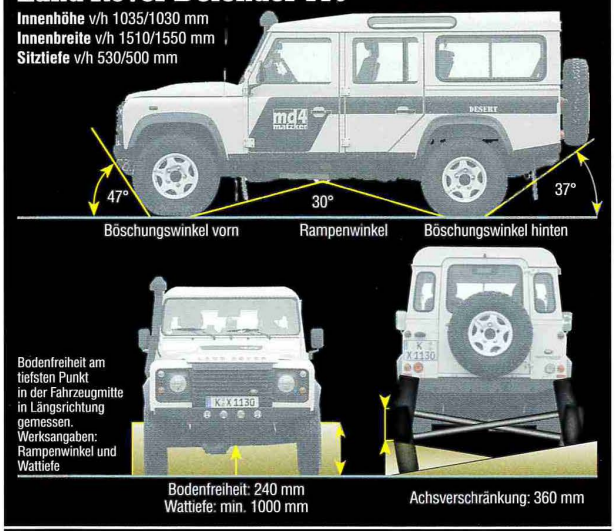
DER ANTRIEBSSTRANG

Der Defender verfügt über einen klassischen permanenten Allradantrieb. Das Verteilergetriebe lässt sich manuell sperren, wodurch der Landy auch in Untersetzung sehr gut rangieren kann. Beide Starrachsen sind an Schraubenfedern 1 montiert. Der md4 Desert hat außerdem automatische Differenzialsperren 2

WICHTIGE GELÄNDEWERTE

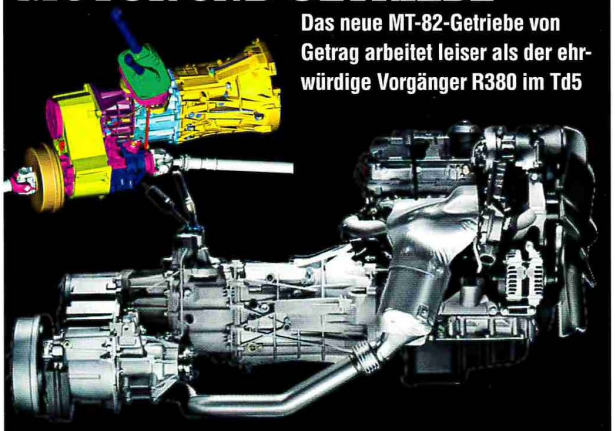
Land Rover Defender 110

Innenhöhe v/h 1035/1030 mm
Innenbreite v/h 1510/1550 mm
Sitztiefe v/h 530/500 mm



MOTOR UND GETRIEBE

Das neue MT-82-Getriebe von Getrag arbeitet leiser als der ehrwürdige Vorgänger R380 im Td5



Hier ist der Hochbau des Transitmotors gut zu erkennen, der dem Defender Td4 seinen Zusatzbuckel in der Haube bescherte

Fotos: Land Rover (3), Lindloff (6)

DATEN

LAND ROVER DEFENDER 110
md4 DESERT

ANTRIEB	
Reihenvierzylinder-Diesel vorn längs, 4 Ventile/Zylinder, DI, Turbo, Zahnriemen	
Hubraum	2402 cm³
Leistung	125 kW/170 PS
bei Drehzahl	3500 U/min
max. Drehmoment	460 Nm
bei Drehzahl	1500 U/min
Spitze	157 km/h
Dachlast	75 kg
Reduktion	3,27:1
max. Übersetzung I/G	62,9:1
permanenter Allradantrieb, Untersetzung, Sechsgang-Schaltgetriebe	
KAROSSERIE	
Länge	4639 mm
Breite	1790 mm
Höhe	2040 mm
Radstand	2794 mm
Tankinhalt	75 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3500 kg
Serienbereifung	235/85 R 16
Testwagenbereifung	255/85 R 16
Reifentyp	Cooper Discoverer S/T
MESSWERTE	
Beschleunigung 0–100 km/h	14,8 s
Elastizität 60–100 km/h (IV. Gang)	8,1 s
80–120 km/h (V./VI. Gang)	12,9/17,0 s
Bremsweg unbeladen/beladen	55,2/52,8 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	77/81 dB(A)
Normverbrauch	11,0 Liter D
Testverbrauch	11,7 Liter D
Achslast vorn/hinten	1017/1015 kg
Testwagenleergewicht	2032 kg
Zuladung	1018 kg
Wendekreis li/re	13,3/13,7 m
PREIS/KOSTEN	
Basispreis	**32 870 Euro**
Testwagenpreis	**62 725 Euro[1]**
Abschleppösen (4x)	435 Euro
Auspuffanlage Edelstahl	1750 Euro
Bereifung 255/85 R 16 5 x auf 16"-LM-Felge	2700 Euro
Competition-Dämpfer	6540 Euro
Differenzialsperren v/h	3960 Euro
Federsatz offroad	1100 Euro
Höherlegung Entlüftung	265 Euro
Lederlenkrad	420 Euro
Leichtmetallstoßfänger inkl. Beleuchtung	2180 Euro
Leistungssteigerung 170 PS/460 Nm	3950 Euro
Luftansaugschnorchel	660 Euro
Scheinwerferschutz	185 Euro
Sitzschienenverläng.	370 Euro
Speed-Unlimiter	850 Euro
Unterfahrschutz	
Differenzial v/h	275/300 Euro
Getriebe/Verteilergetr.	1650 Euro
Motor	520 Euro
Schwellerschutz	660 Euro
Verstärkte Spurstange	350 Euro

Adresse: Matzker KFZ Technik GmbH, 50739 Köln, ☎ 0221/546 32 36
www.matzker.de

[1] inklusive aufgelisteter Einzelpreise (Auszüge): Preise inkl. Einbau. Testschema siehe LESERBRIEFE

Sanddurchfahrt

Füllgut: Küstensand
Breite: 4,50 m
Länge: 50,00 m

WÜSTENSCHIFF
Lediglich der ultrakurze erste Gang verhagelt das Ergebnis minimal. Ist der md4 Desert erst einmal in Fahrt, macht er seinem wüsten Namen alle Ehre

Sandhang

Steigung: 20 %
Breite: 6,00 m
Länge: 53,00 m

SCHÜRFGEBIET
Im tiefen, lockeren Boden können die automatischen Sperren ihre volle Wirkung entfalten, in Verbindung mit der Leistungssteigerung eine Galavorstellung

Wendekreis als mit dem Serienauto ermöglicht – der md4 ist kein Trial-König. Immerhin: Mit zweimaligem Zurücksetzen kommt er durch den Parcours, passabel für seine Größe. Die kleinen Heckfenster in den D-Säulen bringen tatsächlich gute Übersicht nach hinten, die Front lässt sich ebenfalls gut einschätzen. Die praxistauglich hohen und schmalen Spiegel zeigen viel vom Geschehen an der Fahrzeugseite.

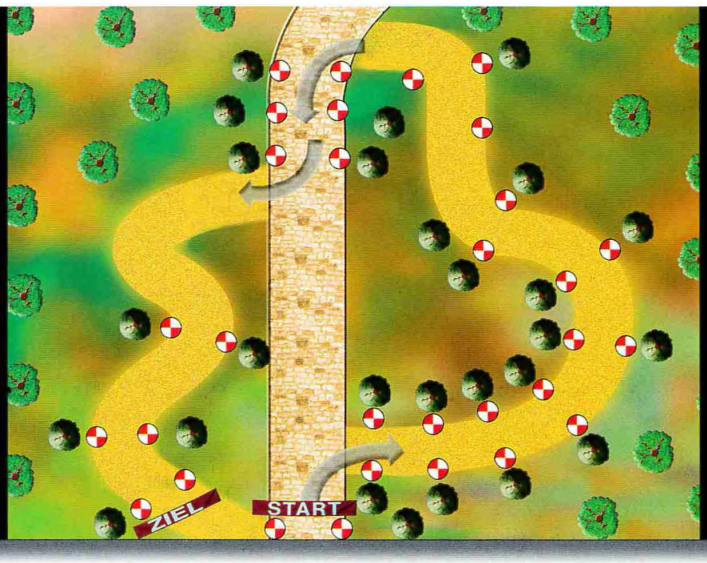
Traktion

Kraft im Überfluss ist der eine, das prima Fahrwerk der andere Teil der gelungenen Vorstellung. Während das Serienfahrwerk des Defender bei vollem Leistungseinsatz auf tiefem Boden zum Trampeln neigt, benimmt sich der md4 wie ein Musterknabe. Die Untersetzung hat Urlaub, der erste Gang im Straßenallrad ist immer noch ziemlich kurz zum Anfahren. Gefühlssache, denn der Motor lässt die Räder sonst durchdrehen und gräbt den Defender ein.

Antriebssystem

Am Sandhang packt der md4 Desert die Schaufeln aus. Mit schrillem Turbopfeifen bekommt der Vierzylinder

DER TRIAL-KURS



Der Standort der einzelnen Tore ist präzise vermessen und festgelegt, die Breite liegt bei 220 Zentimetern

DIE TESTSTRECKE

Rund 50 Kilometer südlich von Berlin liegt die Versuchsanlage Horstwalde. 1200 Hektar misst das Areal, in dem 4Wheel Fun testet. Das überwiegend mit Kiefern bewachsene Gelände weist neben den natürlichen Hindernissen auch verschiedene fest installierte Module auf – von den Steigungsbahnen bis hin zu einem Wasserbecken, das sich maximal bis zu einem Pegel von 1,50 Metern fluten lässt. Die Versuchsanlage ging aus einem Schießplatz des preußischen Kriegsministeriums hervor, 1917 wurden hier erstmals Kraftwagen erprobt. Schon 1928 begann der Aufbau verschiedener fester Teststrecken und Prüfstände. Heute nutzt die Bundes-

dicke Backen und bläst zur Attacke. Schon bei 1500 Umdrehungen ist richtig Kraft da. Das Verteilergetriebe ist manuell gesperrt, um die Achsen kümmern sich automatische Torsen-Differenzialsperren von Quaife. Damit lässt sich der Hang in Furchen legen. Die Sperren funktionieren tadellos, solange beide Räder etwas zu tun haben. Erst wenn ein Rad abhebt und frei rotiert, ist eine derartige Automatiksperre überfordert. Das zu erleben ist angesichts der Verschränkung zwar eine interessante Herausforderung, dann lässt sich jedoch mit gezieltem Bremsen (bei gleichzeitigem Gasgeben) die Sperrwirkung provozieren. Im Sandhang braucht es keine derartige Akrobatik, da funktionieren die Quaife-Sperren mustergültig. Selbst aus dem Stand angefahren, baggert sich der Defender stoisch Richtung Gipfel, nimmt langsam Fahrt auf und wird zum Schluss, wenn die volle Power anliegt, richtig schnell. Durch den frühen Leistungseinsatz macht der Diesel einiges von dem wett, was ein Benzinmotor hier mit seiner höheren Drehzahl erledigen würde.

anstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) das Gelände. Den südlichen Teil des Areals verwaltet und vermarktet der Förderverein Verkehrsversuchsanlage Horstwalde e. V. Auch die Hausstrecke für den 4Wheel Fun-Supertest befindet sich dort. Der Supertest in Horstwalde mit seinen hier vorgestellten Modulen ist vom Dekra abgenommen und zertifiziert.

DEKRA

geprüft nach VA 80-01-DATC-10
Automobil Test Center
DAR-Registriernummer KBA-P-00006-95

Fotos: Lindloff, Schönfeld (1)

ERGEBNIS

DIE WERTUNGEN IM DETAIL

Unterboden

Anordnung	maximal 25	21
Schutz	maximal 25	25
Punkte gesamt	maximal 50	46

Verschränkung/Winkel

Bahn 1	maximal 50	50
Bahn 2	maximal 150	150
Punkte gesamt	maximal 200	200

Fahrwerk

Bergauffahrt	maximal 50	45
Bergabfahrt	maximal 50	48
Punkte gesamt	maximal 100	93

Steigfähigkeit/Bergabfahrt

Bergauffahrt	maximal 50	50
Anfahren am Berg	maximal 50	50
Motorbremse	maximal 50	45
Bergabfahrhilfe	maximal 50	00
Punkte gesamt	maximal 200	145

Handling

Antriebssystem	maximal 25	25
Aufbaubewegung	maximal 25	15
Fahrdynamik	maximal 50	41
Punkte gesamt	maximal 100	81

Wat-Verhalten

Dichtheit	maximal 25	10
Aggregateschutz	maximal 25	25
maximale Wattiefe	maximal 50	50
Punkte gesamt	maximal 100	85

Übersichtlichkeit/Wendigkeit

Übersichtlichkeit	maximal 20	18
Wendigkeit	maximal 40	16
Abmessungen	maximal 40	27
Punkte gesamt	maximal 100	61

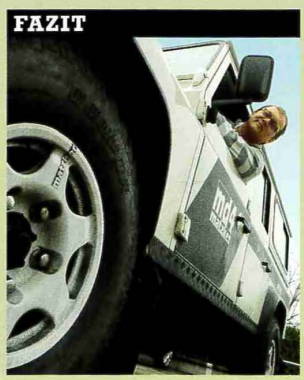
Traktion

Durchfahrt	maximal 25	24
Anfahren	maximal 25	22
Punkte gesamt	maximal 50	46

Antriebssystem

Kraftentfaltung	maximal 50	44
Traktionshilfen	maximal 50	45
Punkte gesamt	maximal 100	89

FAZIT



Über zwei Jahre hat es gedauert, jetzt ist es passiert: Wir haben einen neuen Spitzenreiter! Damit löst Matzkers Defender md4 den Range Rover als Tabellenführer ab. Gegenüber dem Serienauto blieb beim md4 eigentlich nur die Karosserie unverändert. Alles andere nahm sich Matzker vor und bescherte dem Land Rover damit einen spektakulären Erfolg. Das hervorragende Fahrwerk, der durchdachte Aufbau und die feine Leistungskur haben großen Anteil an diesem Bilderbuch-Ergebnis für den britischen Klassiker.

Torsten Seibt, Testredaktion

846 Punkte von 1000 erreichbaren Punkten

4WHEEL FUN SUPER TEST

GANZ NACH OBEN

JETZT IST ES PASSIERT: DER **LAND ROVER DEFENDER** VON TUNER MATZKER STÜRZT DEN RANGE ROVER VOM THRON

Anläufe dazu gab es viele: Der Jeep Grand Cherokee versuchte es mit der Kombination aus guter Geländetechnik und aufwändiger Elektronik. Der Jeep Wrangler Rubicon setzte auf handfeste Umbauten von Achsen und Getriebe. Doch beide verfehlten ihr Ziel ganz knapp, den Range Rover als besten Geländekönner unseres Supertests zu stürzen. Ausgerechnet aus dem eigenen Haus kommt nun die Ablösung: Der von Land Rover-Spezialist Matzker modifizierte Defender 110 md4 Desert schafft, was dem Serien-Defender misslang. Er fährt an die Spitze. Wir sind gespannt, wie lange sich der Desert auf diesem komfortablen Platz ausruhen kann – einige Thronanwärter für die kommenden Supertests stehen schon bereit. Wichtig für den Supertest-Kandidaten ist und bleibt: Es muss sich um einen mit allen An- und Umbauten straßenzugelassenen Geländewagen handeln, der sich in der getesteten Version regulär erwerben lässt. Wettbewerbsfahrzeuge sind ebenso wenig gefragt wie Einzelstücke. Wir haben unsere Übersicht zur Gesamtwertung überarbeitet. In der Tabelle auf dieser Seite finden sich alle Tests mit Gesamtpunktzahl und der jeweiligen Heftausgabe – zum Nachbestellen oder Nachlesen auch im Internet unter *www.4wheelfun.de*. Ebenfalls im Netz: Fotoshows aus den Supertests, in denen weitere, nicht im Heft veröffentlichte Bilder zu finden sind; außerdem die ausführliche Komplettwertung aller Supertests zum Herunterladen. In den Einzelwertungstabellen hier im Heft wird der aktuelle Testkandidat mit seiner Platzierung farblich hervorgehoben. Bei Punktgleichheit in einzelnen Kapiteln sortieren wir die Kandidaten nach dem Alphabet ein. Außerdem werden in der Gesamttabelle modifizierte Fahrzeuge hervorgehoben, um die Vergleichbarkeit von serienmäßigen Geländewagen über ihre Punktezahl auch weiterhin zu gewährleisten.

Die komplette Wertung:
www.4wf.de

RANGLISTE GESAMTERGEBNIS

LAND ROVER DEFENDER md4 MATZKER
Mit verbessertem Fahrwerk und stärkerem Motor ist er der Geländekönig

Modell	Version	Leistung	Preis	Heft	Punkte
1. Land Rover Defender md4 Matzker**	Diesel; SG	170 PS	62725	5/2009	846
2. Range Rover TDV8	Diesel; AG	272 PS	91100	2/2007	832
3. Jeep Wrangler Rubicon 3.8 V6	Benzin; AG	199 PS	32790	9/2007	829
4. Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD	Diesel; AG	218 PS	53990	2/2008	797
5. Toyota Hilux 3.0 D-4D Nestle**	Diesel; AG	200 PS	51277	4/2009	786
6. Iveco Massif HPT	Diesel; SG	176 PS	35520	9/2008	780
7. Land Rover Defender 90 Td4	Diesel; SG	122 PS	30400	8/2007	762
8. Jeep Cherokee 2.8 CRD	Diesel, AG	177 PS	38490	12/2008	760
9. Hummer H3	Benzin, AG	244 PS	44 890	3/2008	757
10. Jeep Wrangler Unlimited 2.8 CRD	Diesel; AG	177 PS	35890	3/2009	754
11. Mercedes G 320 CDI	Diesel; AG	224 PS	71876	7/2007	752
12. VW Touareg	Diesel; AG	225 PS	54210	10/2007	749
13. Land Rover Freelander Td4	Diesel; SG	152 PS	40500	4/2007	747
14. Toyota Land Cruiser 4.5 D-4D	Diesel; AG	286 PS	79900	5/2008	735
15. Suzuki Jimny 1.5 DDiS	Diesel, SG	86 PS	17 300	4/2008	715
16. Lada Niva 1.7i	Benzin; SG	81 PS	9990	2/2009	705
17. Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	Diesel; AG	170 PS	49150	5/2007	698
18. Mercedes GL 420 CDI	Diesel; AG	306 PS	79460	12/2006	683
19. Mercedes GLK 280	Benzin, AG	231 PS	44256	11/2008	682
20. Nissan Pathfinder 2.5 dCi	Diesel; SG	171 PS	45630	10/2008	655
21. Mitsubishi L200 2.5 DI-D+	Diesel; SG	167 PS	32900	6/2008	649
22. Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS	Diesel; SG	129 PS	29000	3/2007	645
23. Audi Q7 3.0 TDI	Diesel; AG	233 PS	50780	6/2007	640
24. VW T5 2.5 TDI PanAmericana	Diesel; SG	174 PS	65259	8/2008	592
25. Subaru Forester 2.0	Benzin; SG	150 PS	32400	7/2008	582
26. BMW X5 3.0sd*	Diesel; AG	286 PS	59500	11/2007	569
27. Daihatsu Terios 1.5*	Benzin; SG	105 PS	20790	1/2007	567
28. VW Tiguan 2.0 TDI*	Diesel; SG	140 PS	29975	1/2008	538
29. Nissan X-Trail 2.0 dCi*	Diesel; AG	150 PS	35540	12/2007	497

AG = Automatikgetriebe; SG = Schaltgetriebe; * nicht bestanden; ** von Umrüster modifiziertes Fahrzeug