4WHEEL FUN
Das Geländewagen-Magazin

SONDER DRUCK
Heft März 2009

DER PERFEKTE LAND ROVER

Neuer Defender md4 Desert
von Matzker mit 170 PS und Superfahrwerk

TOP-NEUHEIT

MADE IN GERMANY

KEIN SCHNICKSCHNACK. KEINE SHOW. EINFACH NUR DIE BESTE TECHNIK. DAS IST DER **LAND ROVER DEFENDER 110 md4 DESERT** VON SPEZIALIST MATZKER AUS KÖLN

@ Defender im Vergleichstest: www.4wf.de

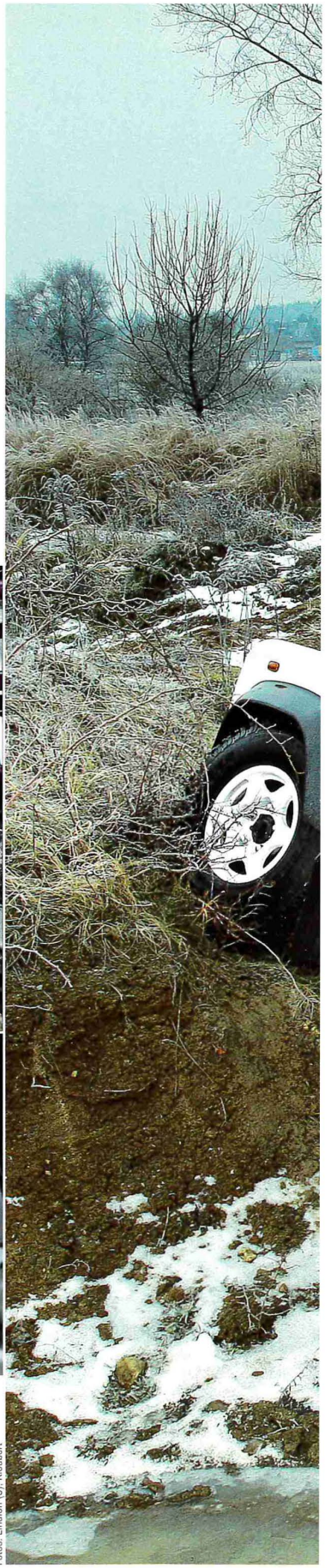
Fotos: Lindloff

TOP-NEUHEIT

Am Anfang war nicht mehr als eine angeregte Plauderei: Auf der vorigen Abenteuer-Allrad-Messe unterhielten wir uns mit Amadeus Matzker, Land Rover-Vertragshändler und -Tuner aus Köln. Wie er denn aussehen könne, der optimale Defender Td4. Kein Showcar, um damit in Großstädten vor Szene-Cafés Eindruck zu schinden. Sondern eine Verbesserung in allen Details: mehr Alltagstauglichkeit, mehr Geländeperformance, mehr Komfort, mehr Belastbarkeit. Das Ergebnis fährt über diese Seiten: Matzkers Defender 110 md4 Desert – modifiziert in allen Teilen und mit ein paar echten Weltneuheiten.

Dabei sieht der in unschuldigem Weiß gehaltene Landy auf den ersten Blick ganz harmlos aus. Erst wer näher kommt, kann ihm seine Geheimnisse entlocken. Das beginnt beim Motortuning: 170 PS und 460 Newtonmeter stehen wahlweise zur Verfügung. Wahlweise, weil zwei Schaltstufen möglich sind: Im Eco-Modus wirkt die Leistungssteigerung nur im unteren Drehzahlbereich, erlaubt so das Schalten schon bei 1400 bis 1500 Umdrehungen. Das spart Sprit und schont die Technik. Im Bedarfsfall genügt ein Knopfdruck, damit die Post dauerhaft auch über 2000 Touren abgeht. Gemessene 157 km/h rennt der 110er dann. Denn die elektronische Fußfessel, die den Serien-Defender so nervtötend bei Tacho 130 am Laufen hindert, ist natürlich Geschichte. Das

EDEL
Differenzialschutz. Das beste Defender-Fahrwerk der Welt. Und selbst an Kleinigkeiten wurde lange gehirnt: Der neue Edelstahlauspuff verbessert den Böschungswinkel



IN ZWEI SCHALTSTUFEN WIRD AUS DEM BRAVEN SERIENDIESEL EIN 170 PS STARKER REISEDAMPFER MIT FETTEM DURCHZUG

Fotos: Lindloff (3), Klaubert

DESERT
K
X 1130

TOP-NEUHEIT

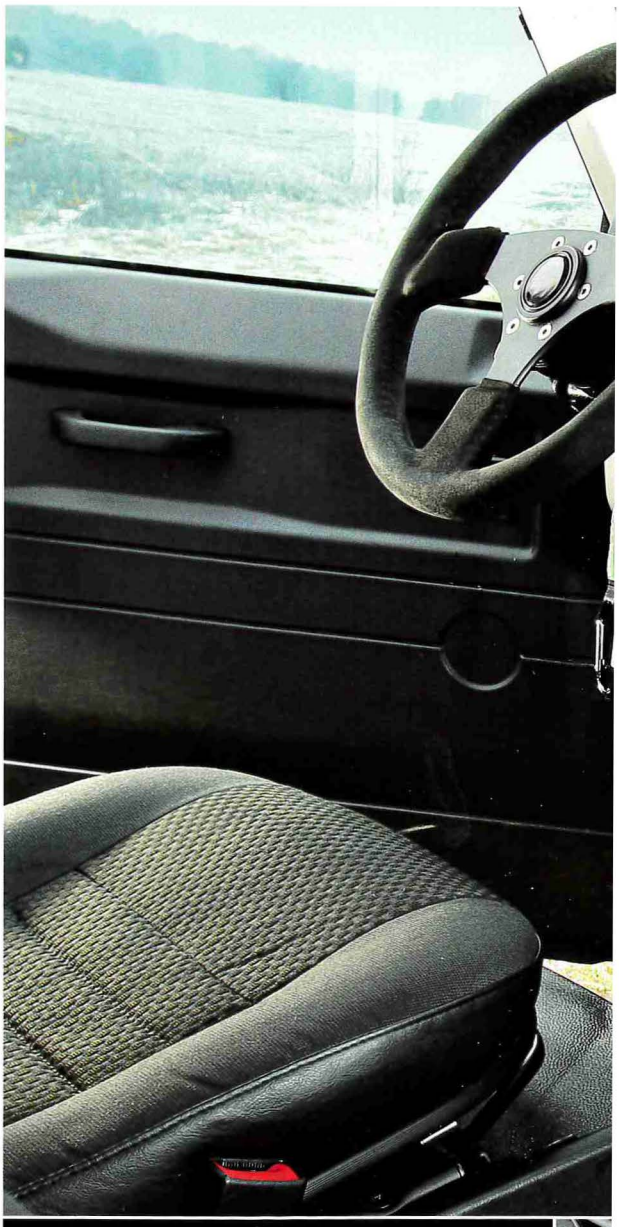
DIESEM DEFENDER SIEHT MAN NICHT AN, WAS ER KANN. BIS DER PILOT ZUR ATTACKE BLÄST. IM GELÄNDE EIN TIER, AUF DER STRASSE LAMMFROMM

heißt keinesfalls, dass man den md4 Desert permanent Vollgas scheucht. Er hat nur ausreichend Reserven. Auf Langstrecke schnürt man mit Tempo 140 Richtung Horizont, bergauf und bergab. Das kann man zelebrieren, bis der Tank leer ist. Welche Wohltat gegenüber dem ewigen, völlig sinnlosen Anrennen gegen das diktierte 130er-Limit im englischen Original.

Mögliche 160 km/h mit einem Defender erfordern Mut. Oder technische Vorsorge, und die gibt es beim Desert. Den Offroad-Federn-Kit kennen wir bereits. Nagelneu sind die Dämpfer, die Matzker in Zusammenarbeit mit HT Suspension entwickelt und im Desert zum ersten Mal eingebaut hat. Die Dämpfereinheit mit externem Reservoir ist nicht nur in der Lage, tagelanges Pistenglühen mit voller Beladung klaglos wegzustecken. Die Neuerung sitzt im zweiten Knopf, der unscheinbar in der Mittelkonsole wartet. Denn die neuen Competition Kit-Dämpfer sind steuerbar. Und zwar, das ist die eigentliche Sensation, mit einem Unterschied von 80 Prozent im Wirkungsgrad. Ein Knopfdruck – man fährt den strammen, straffen Reisegleiter mit wenig Seitenneigung und satter Kurvenlage. Nochmals Knopfdruck – zweites Auto: Jetzt fährt der Defender, der dank der neuen Dämpfer auch keine Stabis mehr braucht, weich wie auf einem Luftkissen durch die Landschaft. Den radikalen Unterschied zwischen beiden Stellungen muss man gefahren haben, um es zu glauben. Und die Verschränkung gesehen haben – mit 36 Zentimetern bester bisher bei 4Wheel Fun gemessener Wert!

Eines der wichtigen Ziele beim Bau des Desert hieß: Leichtbau. Denn im Laufe der Zeit wurde der Defender immer schwerer, unser vorangegangener Test-110er brachte 2135 Kilo auf die Waage. Beim Desert sind es trotz aller zusätzlichen Anbauteile 100 Kilo weniger. Trick: Der vollflächige Unterfahrschutz und die zwei Differenzial-Schutzbleche sind aus Leichtmetall. Überflüssiges wie die gewichtigen Trittbretter wurde abgeschraubt, dafür ein wirksamer Schwellerschutz montiert. Statt vier Spurverbreiterungen gibt's eine geänderte Einpresstiefe für die Leichtmetallräder – schon reduziert sich der Wendekreis um satte 1,30 Meter. Statt dicken Teppichen robuste Gummimatten – was sich nicht rausfegen lässt, erledigt der Gartenschlauch. Statt einem schweren Schutz für die chronisch gefährdete Spurstange ist eine solche aus Federstahl montiert, die auch mal einen festeren Knuff im Gelände wegsteckt.

Noch so ein cleverer Schachzug sind die Sperren: Um die serienmäßigen Achswellen nicht gegen verstärkte austauschen zu müssen, verbaute Matzker vorn wie hinten automatische Torsen-Differenzial-



GROSSZÜGIG
Sitzschienenverlängerung und schickes Wildleder-Rallyelenkrad – schon haben auch Menschen über 1,70 Meter Leibeshöhe richtig Freude auf dem Chefsessel. Das Motortuning ist komplett abschaltbar

Fotos: Lindloff

TOP-NEUHEIT

CLEVER
Unterfahrschutz seitlich befestigt – nach einem Einschlag noch problemlos demontierbar. Spurstange aus Federstahl – steckt auch derbe Behandlung weg

AM LIEBSTEN RAUF AUF DIE FÄHRE, RÜBER NACH AFRIKA, RUNTER BIS ANS KAP. AM STÜCK. DER DESERT IST DAS AUTO DAFÜR

sperren, die sanft ansprechen und das Material nicht abrupt belasten. Da fehlen jetzt zwar ein wichtig erscheinender Kompressor und entsprechende Schalter, um vor den Kumpels zu punkten. Dafür funktioniert das Ganze auch für Leute, die noch nie von einem Differenzial, geschweige denn von dessen Sperrung gehört haben. Interessanter Aspekt für Gewerbetreibende, die mit einem solchen Auto Personal ins Unterholz schicken und möchten, dass es auch wieder herauskommt. Durch die Sperren kann auf das Paket mit ABS und Traktionskontrolle verzichtet werden. Dennoch bremst der Desert besser als das Serienmodell mit Blockierverhinderer: Aus Tempo 100 steht er bis zu zehn Meter früher – trotz der größeren 255er-Geländereifen. Ein Verdienst des sensationellen Fahrwerks. Kein ABS-Steuergerät im Innenraum, Luftschnorchel an der Seite – die Wattiefe wird in erster Linie dadurch definiert, wie lange die Besatzung die Luft anhalten kann. Denn Getriebe- und Achsentlüftungen sind ebenfalls nach oben gezogen, münden am Schnorchel in zwei Meter Höhe.
War noch was? Ach ja, eine verbindliche Einladung. Dieses Auto muss in unseren Supertest! Deshalb demnächst mehr vom Desert. *Torsten Seibt*

DATEN

MOTORTUNING
Neuer Ladeluftkühler, Leistungssteigerung mit TÜV und Garantie – 170 PS, 460 Nm

ANSAUGSCHNORCHEL
Mit hochgelegten Achs- und Getriebe-entlüftungen – fit für den Tauchgang

SCHWELLERSCHUTZ
Statt der schweren Trittbretter unauffälliger schwarzer Leichtmetall-Unterfahrschutz

LEICHTMETALLRÄDER
Mit 10er-Einpresstiefe optimierte Spurweite, bessere Straßenlage, kleinerer Wendekreis

FAHRWERK
Elektronisch verstellbare, revidierbare Spezialdämpfer, Offroad-Federnsatz

DATEN & WICHTIGE GELÄNDEWERTE

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[1]	157 km/h
permanenter Allradantrieb, Untersetzung, Sechsgang-Schaltgetriebe	

KAROSSERIE

Länge	4639 mm
Breite	1790 mm
Höhe	2040 mm
Radstand	2794 mm
Tankinhalt	75 Liter
Anhängelast	
ungebremst	750 kg
gebremst	3500 kg
Testwagenbereifung	255/85 R 16
Reifentyp	Cooper Discoverer S/T

MESSWERTE

0–100 km/h	14,8 s
Elastizität	
60–100 km/h (IV. Gang)	8,1 s
80–120 km/h (V./VI.)	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**
Finanzierung	auf Anfrage
Leasing	auf Anfrage
Steuer pro Jahr	386 Euro

SUPERFLEXIBEL
Das neue Fahrwerk erreicht den besten jemals von uns gemessenen Verschränkungswert

Versicherung HK/TK/VK	24/20/18
Garantie	3 Jahre

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

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

Böschungswinkel vorn | Rampenwinkel | Böschungswinkel hinten | Bodenfreiheit: 240 mm, Wattiefe: min. 1000 mm | Achsverschränkung: 360 mm

Bodenfreiheit am tiefsten Punkt in der Fahrzeugmitte in Längsrichtung gemessen. Werksangabe: Rampenwinkel

Fotos: Kloubert, Lindloff (7), Schönfeld

FAZIT

Moderne SUVs geben sich viel Mühe, von allem ein bisschen zu können, und schaffen dann doch oft nichts wirklich gut. Amadeus Matzker ging beim Defender md4 Desert den entgegengesetzten Weg: Dem Raubein von Land Rover wurden nicht nur mustergültige Manieren anerzogen, die ihn zu einem flotten und bequemen Reisewagen werden lassen. Vor allem die eklatante Steigerung der serienmäßig gewiss nicht schlechten Geländefähigkeiten ist es, die Beifall verdient.

Torsten Seibt, Testredaktion

NEUFAHRZEUGE • GEBRAUCHTFAHRZEUGE
TECHNIK+ZUBEHÖR • MOTORSPORT
FACHWERKSTATT • OLDTIMER SERVICE

Nutzen Sie unsere besonders günstigen Angebote für die zeitwertgerechte Instandhaltung Ihres Land Rovers.

matzker

MATZKER KFZ-TECHNIK GmbH
LAND ROVER VERTRAGSHÄNDLER
Robert-Perthel-Str. 31, 50739 Köln
Tel 02 21-546 32 36, www.matzker.de

LAND ROVER

GO BEYOND
NEUE HORIZONTE ENTDECKEN