





LEISTUNGSSTEIGERUNG TR 6 – 223PS/500Nm SPEED UNLIMITER – Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung ELECTRONIC HANDLING + OFFROAD KIT – Sportfahrwerk mit Tiefer- und Höherlegung SPURVERBREITERUNG: 50mm mehr Sicherheit und Fahrfreude

HOCHLEISTUNGSBREMSANLAGE – Höchste Bremsleistung durch Sportbremsanlage

RADSÄTZE - Für optimalen Bodenkontakt On- und Offroad

MATZKER KFZ-TECHNIKGmbh

Robert-Perthel-Straße 31 • 50739 Köln Tel. 0221-5463236 • Fax 0221-5462242 www.matzker.de

ie zuckeln mit rund 80 km/h auf der Landstraße dahin, die Abgastemperatur beträgt läppische 280 Grad Celsius. Vor Ihnen fährt ein Auto mit gleichem Tempo und genau wie Sie auf eine Steigung zu. Jeder andere würde jetzt in den vierten Gang schalten, wenn er überholen will. Sie bleiben im fünften. Nicht, weil der Matzker-Defender mit 400 Nm Drehmoment nicht genug Durchzug hätte, um an jedem Berg dieser Welt im größten Gang überholen zu können. Nein - sie wollen Abgastemperatur machen! Denn: Hohe Last bei niedriger Drehzahl produziert heiße Abgase. Heiße Luft nimmt ein großes Volumen ein und macht dem Turbolader mächtig Dampf. Schon sind 500 Grad erreicht, der Turbo ist auf Touren. Sie reiben sich die Hände, schalten zurück und schießen vorbei. So schnell, dass jeder, der den Kopf mitdreht, kurz vor einem Schleudertrauma steht.

Im Matzker-Defender sieht man die Welt nur noch aus einer Perspektive: Was zeigt die Nadel des Pyrometers? Und fragt sich dann, wie man überhaupt so viele Jahre ohne dieses wichtige Instrument fahren konnte. Wissen Sie, was bei 800 Grad Abgastemperatur los ist? Auf der Autobahn ist in diesem Fall ein silbernes Gebäude im Anflug! Die Tachonadel steht bei 168, der Landy läuft echte 162 km/h. Ein höheres Tempo wäre durchaus möglich, aber die Worte von Amadeus Matzker klingen noch im Ohr: "750 Grad bitte nur kurzzeitig überschreiten."

Was an der Charakteristik des großen Tuning-Pakets TR III 400 aber besonders begeistert, ist die Dynamik, mit der Gaspedalbefehle umgesetzt werden. Dazu reichte es nicht, ein Zusatzsteuergerät zu entwickeln, das die Reserven der Motorkonstruktion stärker ausreizt. Die Kölner mussten steuergerät normalerweise in den ersten Sekunden ganz zögerlich an die Einspritzpumpe weitergegeben. Noch größer ist die Verzögerung nach jedem Schaltvorgang. Fällt diese "Verlangsamung" weg, fährt man schon fast ein neues Auto. Die neue Dynamik lässt sich auch mit Zahlen belegen: Der Sprint von 0 auf 100 km/h in 11,5 Sekunden ist ein Wert, den selbst der leichtere Defender 90 aus dem Hause JE-Engineering (siehe OFF ROAD Februar/2003) nicht schaffte. Der Serien-110er liegt bei ziemlich langen 18,5 Sekunden!

Matzker hat seine Tuning-Lehr-

Wieso konnten wir bloß so lange ohne Pyrometer auskommen?

gründlich durchgreifen: Mit einem hochwertigen Ladeluftkühler, der das sechsfache Ansaugluft-Volumen des Serienteils aufnimmt, wird die Motorthermik stabilisiert und der Wirkungsgrad erhöht. Begradigte Frisch- und Verbrennungsluftwege erleichtern dem Motor das Durchatmen.

Danach wurde - tief im Seriensteuergerät vergraben - allerlei Dämpfung herausprogrammiert. Jedes Gasgeben wird vom Haupt-

jahre bei Cross-Country-Rallyes durchlaufen - und dort ist das Fahrwerk fast wichtiger als die schiere Motorleistung. Kein Wunder also, dass der Über-Defender vom feinsten Fahrwerk getragen wird, das man sich momentan vorstellen kann. So haben die Kölner ermittelt, dass der Defender 110 vorn längere, härtere und hinten weichere Federn braucht, beide mit ausgeprägter Progression, um sicherer und zusätzlich

TESTPROFIL	
■ Motor/Getriebe	++
■ Onroad-Eigenschaften	++
■ Offroad-Eigenschaften	++
■ Innenraum	+
■ Preis-Leistung	+
++ = hervorragend, + = gut, 0 = durchschnittlich - = ausreichend, = unbefriedige	nd

Wer mit gezücktem Taschenrechner Autos kaufen geht, für den ist der Matzker-Defender sicher nichts. Suchtgefährdete Genießer verfallen jedoch sofort in eine unheilbare Abhängigkeit.

komfortabler auf der Straße zu liegen. Wobei, auch das muss gesagt sein, die Abstimmung von Feder- und Stoßdämpfer-Kennlinien ohnehin eine Wissenschaft für sich ist. Ein Rallyefahrwerk zeichnet sich dadurch aus, dass die Dämpfer schon bei kleinsten Bewegungen dezent arbeiten und bei großen Sprüngen ein Durchschlagen konsequent verhindern. Das Erfassen der kleinen Bewegungen ist das Problem. Sie werden bei Serienautos von den Gummilagern des Dämpfers aufgenommen und sogar verstärkt. Bei einem perfekten System sollten Gummis also fehlen.

Um dieses Problem zu lösen, haben sich die Kölner mit dem Renn-









Sportlicher Arbeitsplatz, der endlich Vergnügen macht 👚 Die Scheel-Mann-Sitze hinten sind für Kinder gut geeignet







Aufwändiges Rennfahrwerk von HT-Competition in Leichtbauweise mit Ausgleichsbehälter Stoßdämpferbefestigung mit spielfreien, teflonbeschichteten Sphäroschalen







bei 800 Grad

Wenn Ihnen ein Defender zum Preis eines Range Rover angeboten wird, sind Sie natürlich entsetzt. Aber: Machen Sie im Matzker-Defender eine Probefahrt! Sie werden mit leuchtenden Augen aussteigen und sofort den Kaufvertrag unterschreiben





Die Abgastemperaturanzeige (Pyrometer) wird zum zentralen Instrument. Autos ohne nimmt man danach kaum noch ernet

160 PS: Nur mit diesem Über-Defender kann man richtig schnell über Rüttelnisten brettern sportzulieferer HT-Competition zusammengetan und Dämpfer entwickelt, die eine Befestigung mit gekapselten Sphärolagern aufweisen und ein Fahrgefühl vermitteln, das man bislang noch in keinem anderen Land Rover vorgefunden hat – auch nicht in anderen Luxus-Geländewagen mit starren Achsen

Wer mit dem Matzker-Defender mit Tempo 60 immer wieder den Randstein rauf und runter fährt, hat den Eindruck, lediglich über ein paar Steinchen gefahren zu sein. Warum bloß galt das gestern noch als gefährliches Manöver? Auf Knopfdruck lässt sich außerdem ein zweites, sanfteres Dämpferprogramm aktivieren, das zum Beispiel bei Trialeinsätzen die Radbewegungen beim Verschränken nicht behindert. Wer glaubt, dass ein Rallvefahrwerk zu steif fürs Kraxeln in verworfenem Terrain sei, irrt. Mit 285 Millimeter Verschränkung schlägt Matzkers Silberner das Serienauto um 25 Millimeter. Zudem gibt es an diesem Landy keine Ecke, die nicht verbessert worden wäre. Ein Beispiel: Weil der Unterschied vom nachträglich installierten Xenon-Fern- zum Serien-Abblendlicht zu hart ausfallen würde, hat man sogar die Lichtausbeute des Abblendlichts

mittels Relaissteuerung und dickeren Leitungen gesteigert. Zweites Beispiel: Das oft kritisierte Geräuschniveau des Defender wurde durch Verstärkungen an schwingungsgefährdeten Karosserieblechen gemindert. Dämm-Matten aus Zell-Kautschuk auf der Spritzwand und im Bodenbereich tun ein Ühriges

Ein technisch hochwertiges Gefährt sollte auch beim Sitzkomfort hohen Maßstäben gerecht werden. Scheel-Mann-Sportsitze vorn und hinten (!) verändern den Eindruck von Fahraktivität und Verbindung zur Straße radikal. Jeder Fahrer spürt hier sehr genau, welche Lenkreaktion die Fahrsituation gerade verlangt. Bei den Einzelsitzen hinten schossen die Kölner allerdings übers Ziel hinaus: Man sitzt zu hoch und hat seitlich die Dachstrebe vor Augen. Der Blick nach vorn verengt sich auf einen schmalen Streifen Asphaltband über der Haubenkante. Erwachsenen macht das keinen Spaß.

Auch wenn sich schwer beurteilen lässt, welche Maßnahme den größten Einfluss auf das faszinierend neue Defender-Fahrgefühl ausübt – der von Matzker optimierte ist der beste Defender, den es momentan gibt!

T | Ronald Partsch F | Peter Kapser

Land Rover Defender 110 Matzker **MOTOR / GETRIEBE** Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage Diesel/5-R/vorn längs Ventile pro Zylinder/Nockenwellen Verdichtung/Turbolader/LLK 19,5:1/ja/ja Hubraum/Bohrung x Hub cm³/mm 2.491/84.5 x 89.0 kW (PS)/min 118 (160)/3.600 Leistung Drehmoment Nm/min Gemischaufbereitung/Schadstoffklasse Pumpe-Düse-Einspritzung/Euro 3 5-Gang-Schaltgetriebe Getriebe 1./2./3./4./5. 3.69/2.13/1.40/1.0/0.77 Übersetzungen R/Achse 3,43/3,54 KAROSSERIE / FAHRWERK Leiterrahmen, aufgeschr. Kombikarosse 4 Türen, 8 Sitzplätze Fahrzeugaufbau Starrachse an 2 Längslenk., Panhardstab Starrachse an 2 Längslenkern oben, Radführung vorn hinten Reaktionsdreieck unten Bremsanlage innen belüftete Scheiben vorn hinten massive Scheiben Rollenfingerlenkung, servounterst. (3,3) Lenkung (Umdrehungen) Felgen; Reifen Wendekreis Räder CW-Alu 7,0x16 Zoll; 265/75 R16 Testwagenbereifung Kumho AT KL41 MESSWERTE / GEWICHTE km/h (min-1; Gang) 162 (3.700; V.) Höchstgeschw Beschleunigung 0 - 80 km/h 7.9 0 - 100 km/h 11.5 0 - 130 km/h 20,4 0 - 160 km/h Elastizität 60 - 100 km/h im IV. Gang 9,0 80 - 120 km/h im V. Gang 13,9 Tachoabweichung 28/48/95/124 bei 30/50/100/130 km/h real km/h Innengeräusch bei 50/100/130/160 km/h dB(A) 63/73/78/-Verbrauch Diesel Tankinhalt 130 Normverbrauch gemäß EU-Zyklus innerorts/außerorts/Mix L/100 km 12,5/9,7/10,8 OFF ROAD-Testverbrauch L/100 km 10.1 Leer/zul. Gesamtgew. kg 2.188/2.950 Gewichte 750/3500 Anhängelast ungebremst/gebremst kg Stützlast/Dachlast 150/150 PREISE*/AUSSTATTUNG 32.200 Station Wagon SE Testwagen-Basispreis ABS/ETC Klimaanlage 1.540 Metalliclackierung inkl. Dach 850 Radio/CD mit Becker-Navigation inkl. Einbau 1.395 Drehzahlmesser Abgasthermometer inkl. Einbau 437 Leistungssteigerung TR II 400, 160 PS 3.350 (inkl. Einbau) 12% längere Straßenübersetzung "Gear Kit" 2.285 (inkl. Einbau) edernsatz "Suspension Kit" inkl. Einbau Stabilisatorsatz "Rollbar Kit" inkl. Einbau 839 Stoßdämpfersatz "Competition Kit" inkl. Einbau 3.261 1 Satz CW-Alufelgen 7x16 780 Leichtmetall-Spurverbreiterungen inkl. Anbau Hochleistungs-Lichtanlage Abblend- u. Fernlicht 585 (kompl. Installation) Alu-Stoßstange mit integr. Xenon-Fernschein 2.535 Carbon-Unterfahrschutz inkl. Anbau 982 2 Scheel-Mann-Sportsitze vorn, Leder, beheizt 3.148 2 Scheel-Mann-Sportsitze hinten, Leder + Staukiste Alcantara-Sportlenkrad 270 Tempomat inkl. Finhau 985 Schaltknaufset aus poliertem Alu 245 Geräuschdämmung "Noise Reduction Kit" 585 (inkl. Einbau) Fußraumauskleidung vorn und hinten Alu-Riffelbl. 922 (inkl. Einbau) Laderaumwanne aus Alu-Riffelblech inkl. Einbau 498 Longrange-Kraftstofftank 130 Liter inkl. Einbau 1.539 1.293 (inkl. Einbau)

passende Anhängekupplung, Traversenverstärkung * Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; -

INFO: Matzker Kfz-Technik, Robert-Perthel-Str. 31, 50739 Köln, Tel.: 0221/5463236 Fax: 0221/5462242, www.matzker.de

nicht lieferbar

Technik / Messwerte / Kosten

Land Rover Defender 110 Matzker Abmessungen in mm Innenraum (mm): Sitzhöhe über Straße: 925, Ellbogenfreiheit v/h: Kniefreiheit h: 185-320 Laderaum (mm): Länge: 1.240-2.090, Breite: 900-1 410 Höhe: 1 160-1 185 Ladekantenhöhe: 855, Radstand: 2,794 Spur v/h: 1.566/1,566 Volumen (VDA): k.A. Offroad-Profile Antrieb: permanenter Allradantrieb; Kraft-, Standardverteilung v/h (%): 50/50; System: Planetenrad-Verteilergetriebe; Sperrfunktion vorn/Mitte/ hinten: -/100% sperrbar/gesperrt in Reduktion, Traktionskontrollsystem ETC; Geländeuntersetzung: 2,35:1 Böschungswinkel: vorn: 51°; hinten: 34° Steinfähinkeit: 45° Ramnenwinkel: 28° Wattiefe: 500 mm; Bodenfreiheit: 234 mm Diag. Achsverschränkung: 285 m Die anerkannt guten Geländeeigenschaften des Defender werden durch größere Verschränkung noch gesteigert. Das Fahrwerk ist rallyetauglich! Die Geländefahrstufe ist unverändert kurz übersetzt, verlängert wurde lediglich die Straßenübersetzung.