

EURO  
2.50

# 4WHEEL FUN

DAS INTERNATIONALE ALLRAD-MAGAZIN

G 91544



5

Mai 2002

D €2,50 A €2,75 CH sfr4,80 I €2,80  
L €2,90 NL €2,50 E €3,00

**MESSE  
ABENTEUER ALLRAD  
BAD KISSINGEN**  
**MESSEFÜHRER:**  
• alle Aussteller  
• das Programm  
• der Zeitplan

WÄHLEN  
UND GEWINNEN:  
DIE BESTEN  
**4WHEELER  
2002**



**AUTO DES MONATS**

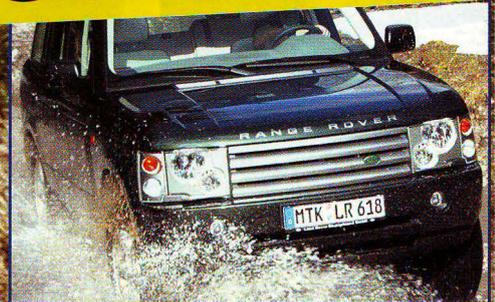
Super Rallye-Defender mit 220 PS

# OFF-ROVER

## Sonderdruck



Jeep Grand Cherokee CRD gegen Mercedes ML 270 CDI



Range Rover Td6

**LESERAUTO**



# RALLYE-ROVER

**Um im Rallye-Weltcup mit zu fahren, ist ein Land Rover Defender eigentlich nicht wirklich optimal. Amadeus Matzker sieht das anders. Sein Rezept: Der T2-Defender mit 220 PS.**

**M**an kann vom Land Rover Defender ja Einiges erzählen. Aber nicht, dass er wirklich schnell wäre. Das allerdings ist doch hilfreich, um auf Rallyes des Marathon-Weltcups richtig Freude zu haben. Piloten wie Kleinschmidt oder Schlessler fahren schließlich auch nicht im Standgas durch die Landschaft.

Amadeus Matzker hat durchaus Freude am flinken Fahren im Gelände. Nur kam es für ihn als Inhaber eines Land Rover-Autohauses kaum in Frage, auf einen Prototypen wie Jutta Kleinschmidts Rallye-Pajero zu setzen. Also begann er das Projekt Defender T2 Superproduction. Die Basis: Ein neuer Defender Td5. Das Ziel: Die Baja Italia.

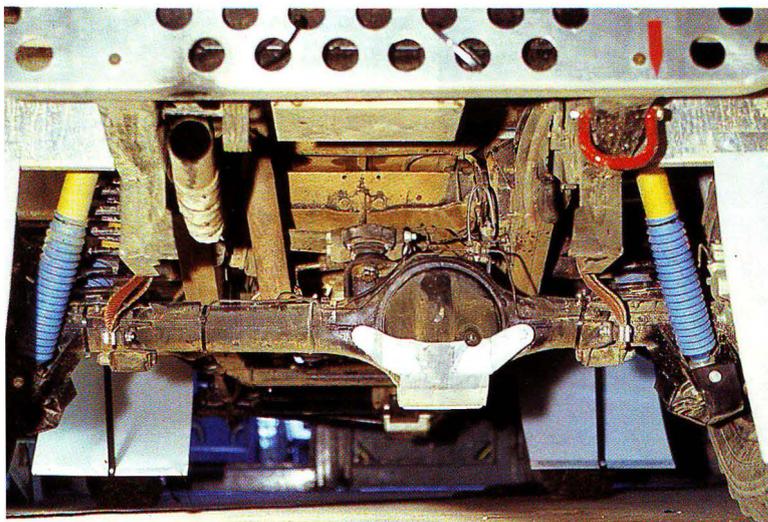
Vier Dinge gilt es für ein Raid-Rallye-Fahrzeug zu erfüllen: Niedriges Gewicht, bestmögliches Fahrwerk, viel Leistung, extreme Zuverlässigkeit. Es war also Einiges zu tun, um den Defender wettbewerbs-tauglich zu machen. Die einfachste Arbeit war noch die Gewichtsreduzierung: Ohne jegliche Innenverkleidung und mit aus Aluminium selbst gefertigten Türen und Seitenteilen, Kunststoff für die neuen Radhäuser und die Seitenscheiben wurde das Kampfgewicht des Defenders auf 1825 Kilo getrimmt.

Beim Fahrwerk wurde es schon anspruchsvoller. Für die extremen Belastungen im Rallyeeinsatz ist kein Serienfahrwerk geeignet. Die Lösung beim T2-Defender: Eigens ent-

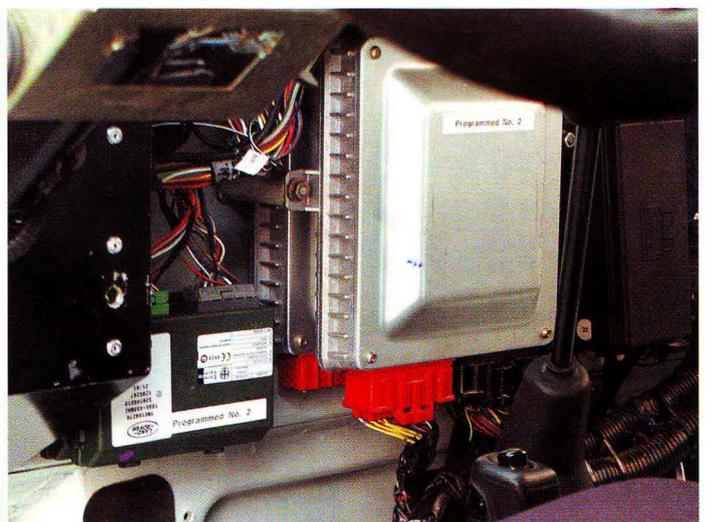
wickelte Federn mit verlängertem Federweg, hinten mit linearer, vorne mit progressiver Kennung. Zum Einsatz kommen speziell von Bilstein entwickelte Renndämpfer: Zwei pro Rad, jeweils einer davon in Zug- und Druckstufe einstellbar. Achsfangbänder limitieren bei Flugeinlagen den Ausfederweg, die Achslenker wurden mit PU-Buchsen bestückt. Um das Fahrzeug breiter zu bekommen und dennoch die ungefederten Massen zu reduzieren, ließ Amadeus Matzker eine Stahl-Rennfelge mit 90 Millimeter zusätzlicher Einpresstiefe fertigen. Die Felge ist leichter als eine herkömmliche Alu-Felge, deutlich robuster und vergrößert die Spurweite auf 1650 Millimeter.

Natürlich ging es auch den Achs-Innereien an den Krallen. Die Leichtmetall-Differentialgehäuse schwatzte Amadeus einem Dakar-Veteranen ab, sie waren ursprünglich für die Werks-Range Rover entwickelt worden. Extrem leicht und nahezu unzerstörbar, bestückt mit einem verstärkten Differential mit vier Planetenrädern. An der Hinterachse kommt ein speziell abgestimmtes Torsen-Sperrdifferential zum Einsatz. Verstärkte Antriebswellen und eine aufgeschweißte Achskörper-Verstärkung komplettieren das Ganze.

Um die Fuhre zum Stehen zu bringen, wurde eine Motorsport-Bremsanlage adaptiert. Vorne sorgt eine riesige 330-Millimeter-Scheibe mit Sechs-



**Neu:** Die Hecktraverse ist geschraubt und aus Alu.



**Doppelt:** Zwei Steuergeräte zum Umstecken bei Defekten.

## LESERAUTO



**Macht Laune:** Stabile Kurvenlage dank tollem Fahrwerk und verbreiterter Spur. An Motorleistung mangelt es auch nicht.

kolben-Magnesium-Festsattel für bissfeste Verzögerung. Selbstredend: Stahlflex-Leitungen statt der Serienteile.

Ein weiterer wichtiger Aspekt: Optimale Kühlung, denn warm wird es bei Rallyes nicht nur der Besatzung. Die Motorkühlung ohne Thermostat mit verbessertem Kühlnetz war noch das Einfachste. Der neue Ladeluftkühler kam in den direkten Ventilator-Luftstrom, weitere Kühler kümmern sich um den

Kraftstoff und das Getriebe. Auf Achs-Kühler konnte verzichtet werden, da die Leichtmetallgehäuse die Hitze gut ableiten.

Innen wurde natürlich auch radikal umgestrickt. Neben dem Üblichen – Schallensitze, Renngurte, Überrollkäfig, Feuerlösch-Anlage – gibt es auch hier spezielle Schmanckerl zu betrachten. Etwa das „doppelte“ Motor-Steuergerät: An die Motor-Schottwand verlegt, braucht das originale

Steuergerät bei Defekten nur mit einem Handgriff umgesteckt werden. Auch nett: Die Lüftungsdüsen aus dem Flugzeugbau im Kopfbereich. Damit zieht es bei Bedarf gewaltig.

Noch heftiger ist das Ansauggeräusch: Der Ansaugschlauch ist in den Innenraum verlegt. Ein steckbarer Spezial-Luftfilter sitzt im Beifahrer-Fußraum und kann so schnellstmöglich gewechselt werden. Gut, dass die Besat-

zung Helme auf hat – das Fahrgeräusch ist höllisch.

Herzstück des Ganzen ist aber der getunte Pumpe-Düse-Diesel. Das speziell auf den Rallye-Einsatz abgestimmte Steuergerät erhöht die Fördermenge und verlängert die Einspritzzeiten. Das erhöht den Ladedruck und sorgt so für noch mehr Leistung. Ein riesiger Ladeluftkühler sorgt sich um die Thermik. Und als I-Tüpfelchen gab es eine echte Brülltüte: Die Auspuffanlage

Fotos: Valéry Kloubert



**Knackpunkt:** Ein Stein riss den Lenkstangen-Kugelkopf ab.



**Info:** Zwei Tripmaster mit zwei getrennten Taktgebern.

## LAND ROVER DEFENDER 90 T2



**Der Praxis-Test:** Vollgas im Flussbett auf der Baja Italia. Die Konkurrenz war verblüfft.

wurde rückstaufrei ausgelegt und um die Serien-Schall-dämpfer erleichtert.

**A**ll das beschreibt den Umbau nur in Teilen. Allein für eigentlich „nebensächliche“ Details wie die neuen Kunststoff-Radhäuser oder den Umbau der Kraftstoff-Versorgung mit Schnellkupplung, Flugzeug-Leitungen und zwei getrennten Pumpen samt Feinstfilter wurde in der Werkstatt richtig geackert.

Und wie ist das Ergebnis? Nur so zum Einstimmen die nackten Papierwerte: 220 PS, 440 Newtonmeter. Das Erlebnis in Echtzeit: Atemberaubend. Dank verbessertem und exakter schaltbarem Getriebe brüllt der Td5 mit infernalischem Lärm in 9,2 Sekunden auf Tempo 100. Bei 172 km/h ist der Endanschlag erreicht. Land Rover-Kenner wissen, was so etwas in einem Serienauto bedeuten würde: Panik. Nicht so im T2-Defender. Das

Fahrverhalten ist extrem stabil. Die verbreiterte Spur, das sehr exakt arbeitende Fahrwerk und die neu abgestimmte Lenkung machen es möglich.

Kurven nimmt man nach Belieben konventionell oder quer. Schlaglöcher? Sehr witzig. Merkt man nicht. Kuppen, die in einem normalen Defender den Hechtsprung ins Nirvana bedeuten würden, nimmt der Rallye-Landy mit Würde: Aufrecht und unbeeindruckt hebt es den Defender aus

den Federn, satt und sicher wird die Flugeinlage wieder beendet. Keine Spur von Kopflastigkeit, die Gewichtsverteilung des Rallye-Geräts ist perfekt.

Guten Mutes trat Amadeus also zur Baja Italia an. Diese Rallye mit WM-Status wird zum überwiegenden Teil in einem ausgetrockneten Flussbett gefahren. Die Beanspruchung an das Fahrzeug ist extrem: Fußballgroße Steine sind in Fullspeed zu überfah-



**Sicher:** Feuerschutzwand, Kevlar-Tank, zwei Ersatzreifen.



**Extrem:** Superleichte Renn-Stahlfelge mit großer Einpresstiefe.



**Erleichtert:** Rennfertig wiegt der Rallye-Defender 1825 Kilo.



**Happy:** Amadeus Matzker ist zufrieden mit der Performance.

ren. Eine perfekte Gelegenheit, den neuen Renner zu testen.

Nicht nur Amadeus war erstaunt, obwohl er schon mit guter Performance gerechnet hatte. Auch die Konkurrenz kam ins Grübeln. Das Diesel-Teilnehmerfeld war hochkarätig besetzt, allein GeCo-Raid war mit vier Diesel-Pajeros am Start. Selbst deren Pace konnte der Land Rover mitgehen und sich im Mittelfeld etablieren, obwohl die Pajeros mit Einzelradaufhängung und sündteurer, Dakar-erprobter Fahrwerkstechnik

auftrumpften. Platz zwei in der Dieselwertung war ein eindrucksvoller Leistungsbeweis nach der ersten, 130 Kilometer langen Wertungsprüfung.

Dann wurde es bitter. Ein Stein scherte die Verschraubung des Kugelkopfes der Lenkstange ab. Mit großen Augen und ohne Lenkung wurden Amadeus Matzker und sein Copilot Bobby Willis ins Off befördert. Der unkontrollierbare Ritt demolierte die Spurstange. Die wiederum riss eine Bremsleitung ab. Mit Bordmitteln konnte das Auto notdürftig zusammengeflickt

werden, doch die gute Wertung war futsch. Amadeus nimmt es gelassen, die Lenkung wird jetzt eben nochmal verbessert. Der Rest des Autos funktionierte grandios.

Normal-Anwender haben auch etwas davon: Obwohl das komplett aufgebaute Fahrzeug mit einem Preis von 127000 Euro sprachlos macht, sind auch die einzelnen Komponenten zu haben. Man muss ja nicht die Dakar mitfahren, um an 220 PS oder an einem rallyetauglichen Fahrwerk im Defender Spaß zu haben. Guten Flug! *Tallo Winzer*

## FAKTEN & INFOS

### Land Rover Defender T2

#### Motor

Fünfszylinder-Reihen-Pumpe-Düse-Turbodiesel, geändertes Steuergerät, geänderter Ladeluftkühler, geänderte Auspuffanlage. 220 PS/440 Nm

#### Karosserie

Frontstoßfänger und Unterschutz einteilig aus Alu, Leichtbau-Dach- und Seitenteile, Leichtbau-Motorhaube und Heckklappe aus Kunststoff, FIA-Überrollkäfig, Feuerlöschanlage, feuersichere Schottwand, Dachbelüftung, Schalenitze, Leichtbau-Armaturentafel, Wildleder-Lenkrad 350 mm, 165-Liter-Kevlar-Tank

#### Antriebsstrang, Fahrwerk

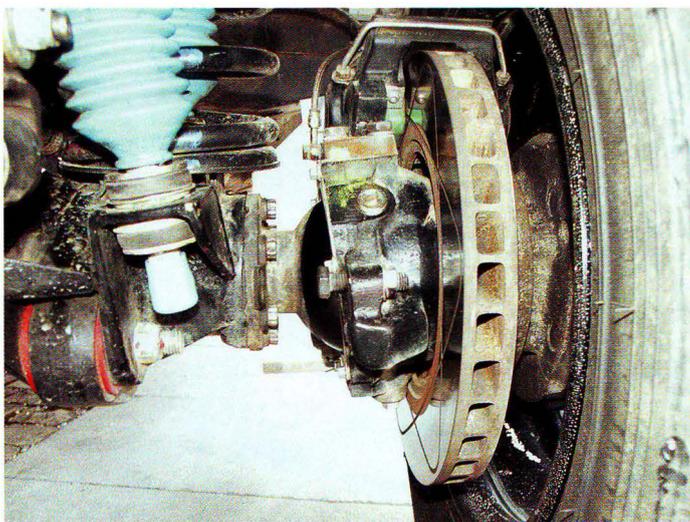
Spezial-Federn/Dämpfer, verstärkte Achsdifferentiale, verstärkte Antriebsachsen, verstärkte Achskörper, Aluminium-Differential-Gehäuse

#### Bereifung

235/85 R 16 Michelin XZL

#### Kontakt:

Matzker Kfz-Technik  
Tel. 022 1 - 546 32 36  
[www.matzker.de](http://www.matzker.de)



**Stark:** Sechskolben-Rennbremse mit 330 Millimeter Durchmesser.



**Unikat:** Alu-Differentialgehäuse.