



Schneller, tiefer und noch höher

TDV6 und Luftfederung verleihen dem Range Rover Sport Kompetenz auf Straße und Gelände. Matzker lotet kongenial die Grenzbereiche aus.

Mit einem intelligenten Allradsystem zählt der Range Rover Sport zur technischen Avantgarde. Er schafft den Spagat zwischen komfortablem, zügigem Reisen und exzellenten Geländeeigenschaften mit Bravour

und ist dabei noch relativ sparsam. Was will man eigentlich mehr? Auf's erste Hinsehen vielleicht nicht viel, wer aber das appetitanregende Konzept genauer kennen lernt, wird feststellen, dass einiges noch besser ginge. Da fällt zunächst eine gewisse Behäbigkeit auf. Und:

Terrain Response ist eine Wucht, doch die maximal 195 Millimeter Bodenfreiheit stehen in deutlichem Widerspruch zu den sonst guten Anlagen. Dass man im Stand die Federung noch höher stellen kann, nutzt da wenig: Jeder einigermaßen Offroad-Erfahrene weiß, dass man

in schwerem Schlamm oder tiefem, trockenem Sand nicht eben mal stehen bleiben und danach locker wieder anfahren kann. Wenn man schon mal nachdenklich geworden ist, kann man gleich noch die Leistung des V6 in Relation zum Gewicht setzen und wird feststel-



Konserven unterm Auto? Nein, nur der Luftbalg der Federung.



Low Rider aus L.A.? Nein, nur die optimale Beladehöhe.



Thermometer für Cola? Nein, nur das Pyrometer.

TESTPROFIL

Motor/Getriebe	+
Onroad-Eigenschaften	+
Offroad-Eigenschaften	++
Innenraum	+
Preis-Leistung	+

++ = hervorragend, + = gut,
o = durchschnittlich
- = ausreichend, -- = unbefriedigend

Das Matzker-Tuning schärft das Profil des Range Rover Sport. Besonders das „Handling + Offroad Kit“ zieht zusätzliche Stockwerke ein: Zu den serienmäßig anwählbaren Niveaus „Straße“ und „Offroad“ kommt eine Tieferlegung um 35 respektive eine Höherlegung um 45 Millimeter. Im Gelände kommt man so auf bis zu 285 Millimeter Bodenfreiheit. Die Ausfederwege sind dadurch zwar etwas kürzer, doch dann schieben eben die Sperren eine Sonderschicht. Offroad kommt man so allemal weiter. Auf der Straße 35 Millimeter tiefer, liegt das Auto nun wesentlich satter in Kurven und spart gleichzeitig Sprit. Im Hochniveau auf schnell gefahrenen, üblen Pisten gewinnt

len, dass auch hier etwas mehr viel besser wäre.

Für alle Kritikpunkte bietet Landy-Experte Amadeus Matzker Abhilfe. Sein „Electronic Handling + Offroad Kit“ zieht zusätzliche Stockwerke ein: Zu den serienmäßig anwählbaren Niveaus „Straße“ und „Offroad“ kommt eine Tieferlegung um 35 respektive eine Höherlegung um 45 Millimeter. Im Gelände kommt man so auf bis zu 285 Millimeter Bodenfreiheit. Die Ausfederwege sind dadurch zwar etwas kürzer, doch dann schieben eben die Sperren eine Sonderschicht. Offroad kommt man so allemal weiter.

Auf der Straße 35 Millimeter tiefer, liegt das Auto nun wesentlich satter in Kurven und spart gleichzeitig Sprit. Im Hochniveau auf schnell gefahrenen, üblen Pisten gewinnt

es dagegen an Komfort, ohne dass die Federung durchschlägt.

Der Trick sind adaptive Dämpfer, die Härte und Zugstufe dem Einfederweg nachführen. Der Wagen wird dadurch in Tiefposition sehr straff gedämpft. Im Geländeniveau lassen diese Bauteile dagegen maximale Beweglichkeit zu.

Den so gewonnenen Fahrspaß steigert das Motortuning mit einem um 60 auf 500 Newtonmeter verbesserten Drehmoment und 223 PS. Die holt ein Zusatzsteuergerät mit einem von Matzker entwickelten Kennfeld, was Überlastungen zuverlässig verhindert. Apropos verhindern: Endlich gibt es den langersehten Dieselpartikelfänger.

Trotz verbesserter Fahrleistungen steigt der Verbrauch nur gering. Nicht ganz verschwunden ist die TDV6-typische Antrittsschwäche unterhalb 1500 Touren.

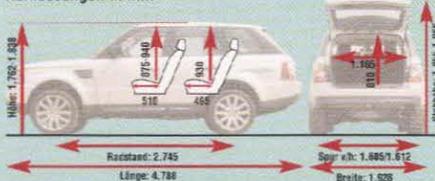
Und das Pyrometer? Nein, es soll nicht zeigen, dass Matzker seinem Tuning nicht traut. Es hilft dennoch, die Lebensdauer zu verlängern. Liest man vor dem Abstellen noch über 300 Grad ab, sollte der Motor kurz nachlaufen. Zylinderköpfe und Turbo danken es.

Ein netter Gimmick – muss aber nicht sein. Alle anderen Features dagegen finden wir – gemessen am Preis eines Range Rover Sport – sehr empfehlenswert.

T | Florian Pillau F | Peter Kapsar

Land Rover Range Rover Sport TDV6 Matzker

Abmessungen in mm



Innenraum (mm):
Sitzhöhe über Straße: 690-840
Ellbogenfreiheit v/h: 1.500/1.495
Kniefreiheit h: 175-420
Laderaum (mm):
Länge: 990-1.765, Breite:
1.100-1.210, Höhe: 905
Ladekantenhöhe: 720-831
Volumen (VDA): 968-2.013 Liter

Offroad-Profil

Antrieb: permanenter Allradantrieb; **Kraft-Standardverteilung v/h (%)**: 50/50; **System:** 2-stufiges Planetenrad-Verteilergetriebe mit elektron. gesteuerter Lamellensperre; **Sperrfunktion vorn/Mitte/hinten:** -/Lamelle bis 100%/Lamelle bis 100%; **Geländeuntersetzung:** 2,93:1



Böschungswinkel: vorn: 36°; hinten: 31°
Steigfähigkeit: 45°; **Rampenwinkel:** 22°
Wattiefe: 745 mm; **Bodenfreiheit:** 240 mm
Diag. Achsversträngung: 250 mm

UNSER FAZIT:

Dem Alleskönner fehlt es offroad bisweilen an Niveau, onroad fühlt er sich behäbig an. Die Fahrwerksverbesserung hilft ihm in beiden Punkten deutlich spürbar. Weil weniger unmittelbar fällt die Leistungssteigerung auf – trotz messbar besserer Beschleunigung.

Technik / Messwerte / Kosten

MOTOR / GETRIEBE		Range Rover Sport TDV6 Matzker
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage		Diesel/6-V/vorn längs
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen		4/je zwei oben liegend (Kette)
Verdichtung/Turbolader/LLK		18,0/1/1x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	cm³/mm	2.720/81 x 88
Leistung	kW (PS)/min⁻¹	165 (223)/4.000
Drehmoment	Nm/min⁻¹	500/1.900
Gemischaubereitung/Schadstoffklasse		Common-Rail-DI/EU4
Getriebe		6-Gang-Automatik
Übersetzungen	1./2./3./4./5./6.	4,17/2,34/1,52/1,14/0,87/0,69
	R/Achse	3,40/3,54

KAROSSERIE / FAHRWERK		Range Rover Sport TDV6 Matzker
Fahrzeugaufbau		Kombi, teiltragend mit Rahmenstruktur, 4 Türen, 5 Sitze, Heckklappe
Radführung	vorn	Einzelradaufhängung, doppelte Dreieckslenker, Luftfederung
	hinten	Einzelradaufhängung, doppelte Dreieckslenker, Luftfederung
Bremsanlage	vorn	ABS, EBV, ETC, ESP, HDC innen belüftete Scheiben
	hinten	innen belüftete Scheiben
Lenkung (Umdrehungen)		Zahnstangen-Servo (3,2)
Wendekreis	m	11,6
Räder	Felgen; Reifen (Basis)	7x17; 235/65 R 17
	Felgen; Reifen (Testwagen)	9,5x20; 275/40 R 20
	Testwagenbereifung	Continental SportContact 4x4

MESSWERTE / GEWICHTE		Range Rover Sport TDV6 Matzker
Höchstgeschw.	km/h (min⁻¹)	212 (3.900)
Beschleunigung		
0 - 80 km/h	s	8,8
0 - 100 km/h	s	12,1
0 - 130 km/h	s	19,1
0 - 160 km/h	s	30,3
Zwischenspur (Kickdown)		
60 - 100 km/h	s	7,4
80 - 120 km/h	s	9,6
Tachoabweichung	real km/h	29/48/77/96/125
Innengeräusch	bei 50/100/130/160 km/h dB(A)	56/63/67/69
Verbrauch		Diesel
Tankinhalt	L	84
Normverbrauch gemäß EU-Zyklus		
innerorts/außerorts/Mix	L/100 km	13,2/8,5/10,2
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km	14,2
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg	2.530/3.070
Anhängelast	gebremst kg	3.500
	ungebremst kg	750
Stützlast/Dachlast	kg	150/75

PREISE/AUSSTATTUNG		Range Rover Sport TDV6 Matzker
Basispreis TDV6 SE mit Extras		68.300
Testwagen-Basispreis		82.800
Dieselpartikelfilter		1.000
Dekorelemente schwarz hochglanz Matzker		1.645
Electronic Handling Kit Matzker		2.034
Hochleistungsbremsanlage Matzker		1.829
Leistungssteigerung TR6 Matzker		2.020
Pyrometer Matzker		275
Selective Control Stoßdämpfer Matzker		3.714
Speed Unlimiter Matzker		1.107
Sportgrill/Lufteinlässe Matzker		495
Spurverbreiterung Matzker		563
TÜV-Gutachten		100
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; -- = nicht lieferbar		

FAHRZEUGUNTERHALT*		Range Rover Sport TDV6 Matzker
Versicherungskosten**	Haftpflicht	792 (TK 24)
	Teilkasko	228 (TK 25)
	Vollkasko	1.323 (TK 28)
Kfz-Steuer	vorr. 432 (S-Nr. 2006 noch nicht vergeben)	
Wartungsintervalle		24.000 km/1 Jahr
Ölwechselintervalle		24.000 km/1 Jahr
Garantie		3 Jahre/100.000
Adresse: Matzker, Robert-Perthelstr. 31, 50739 Köln, www.matzker.de		

* Jahreskosten; ** Tarife der HUK-Coburg Allgemeine; Standort München, 100% Beitragssatz, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse