

STECKBRIEF

Vom Sägewerksarbeiter zum Autoverkäufertrainer, vom Ford-Werbechef zum twen-Chefredakteur, vom Autotester zum Werbeagentur-Geschäftsführer, vom Marketingberater bis jenseits vom Alltag. Lieblingstier: 7 Hunde.

Land Rover/
Mazker Defender 90 V8



Ein Saudi-Arabien-Kennzeichen im deutschen Schlamm.



Himmel hilf! Zwei SU-Vergaser krönen den Achtzylinder.



Wenn die Felsbrocken kommen, geben 6 mm Leichtmetall Kontra.



Per Container aus SAUDI-ARABIEN

Von außen ist der kurze, weiße Defender so unauffällig wie eine graue Maus. Und innen, unter der Motorhaube, geht die Normalität mit zwei Vergasern trist weiter. Eine solche Kiste hat bei „Jenseits vom Alltag“ nichts zu suchen! Oder?

Mürrisch steigst du hinter das Lenkrad des Unscheinbaren. Du startest den Uralt-Achtzylinder, der seidenweich sanft Kurbelwelle und Zylinder in Bewegung bringt. Eher aus Verlegenheit rutscht dein rechter Fuß aufs Gaspedal. Ach du llliebe Güte!!! Du denkst, von hinten rammt dich das stärkste Nashorn Afrikas und du bist um Meter nach vorn geschossen. Jetzt rächt sich der kurze Weiße. Du hast ihn als stinknormal verhöhnt, dabei ist er ein Ungeheuer im Schlafrock. Verwirrt stotterst du: Warum kann er das?

Schau wir mal nach. Die Motorhaube aufreißen, darunter steckt das Geheimnis. Doch du siehst keins. Kein Kompressor, keine elektronischen Helfer. Die beiden Vergaser sehen dir ins Gesicht, offen und ehrlich, unschuldig. Ratlos bist du, aber du weißt dir zu helfen: Na, dann wollen wir mal. Die Standard-Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h wird die Zauberkiste wieder in die Realität zurückbringen. Leider nein. Die 8,5 Sekunden sind exakt die Hälfte jener 17,1 Sekunden, die 1984 ein Land Rover 110 V8 für die gleiche Übung brauchte! Ja-ja, mit

eben dem Achtzylinder und zwei Vergasern. Hier endlich verhindert Amadeus Matzker die sich ankündigende Ohnmacht des Betrachters und sagt: der Achtzylinder von 1984 hat 3,5 Liter Hubraum, 114 PS und ein maximales Drehmoment von 251 Newtonmetern (Nm). Das war einmal. Heute hat der unauffällige Weiße einen Hubraum von 5,2 Litern, die 270 PS loslassen und 469 Nm! Die Kraftbombe beim Beschleunigen ist nur die eine Seite der Übung. Die andere Seite ist überwältigend geruhsam. Du kannst bei Tempo 50 den fünften Gang einlegen, dann beißen bei-

reiht 340 Newtonmeter zu, bei einer schläfrigen Drehzahl von 1000 Touren! Von da ab brauchst du nicht mehr zu schalten. Bis rauf zur Drehzahl 5500, da sind noch 330 Nm vorhanden für den Vortrieb! Im Leerlauf hörst du hinten ein wunderschönes Brabbeln und misst einen Meter vom Abgas-Endrohr entfernt einen milden Schalldruck von 70 Dezibel. Die Reifen Grabber AT2 von General Tire sind nur bis 160 km/h freigegeben. Was ja wohl für einen vollmundigen Geländewagen reicht. Soll die mögliche v_{max} von 185 km/h er-

reicht werden, sind Grabber HTS aufzuziehen, die es in einer Version für 190 km/h gibt. Das sind dann Reifen, bei denen die Straßenfahrt überwiegt und das Gelände nicht ratsam ist. Na fein, für 'ne Wiederholung der Beschleunigungs-Orgie bis Tempo 100 reichen die AT2 allemal. Drum lässt du dich immer wieder vom Nashorn ins unverhoffte Glück katapultieren. Das alles passiert mit zwei Vergasern? Ja, nickt Amadeus, mit



LINKS:
Die Sinfonie in Schwarz und Weiß wird konsequent durchgezogen. Der neue Eigner, ein französischer Kunstexperte, hat Stil.

RECHTS:
Abweichend vom Original sind die Sitze nicht mit Kunststoff überzogen, sondern mit feinem Leder.



zwei Vergasern. Du schüttelst den Kopf. Das klingt wie ein Märchen. Und wie ein Märchen fing das Ganze auch an.

Es war einmal ein Mann in Monaco, der wollte einen kurzen Defender mit V8-Triebwerk. Aber keinen aus der Jubiläums-Serie mit Sonderlack und Automatik und all dem Schnickschnack. Klassisch einfach soll er sein. Da geht der Mann auf den grenzüberschreitenden elektronischen Markt und findet bei eBay einen deutschen Ingenieur in Saudi-Arabien. Der ist auf dem Sprung nach Dubai und muss sich schweren Herzens von seinem 90er-V8 trennen, weil der für Dubai zu alt ist, nämlich älter als fünf Jahre. Somit hält ihn die Importsperrung vom Emirat fern, obwohl er zuvor, eben um Jahre jünger, schon mal dort war. Was durch ein kleines Schild dokumentiert wird: Prepared by AAA Service Center Dubai. Der Defender des deutschen Ingenieurs ist exakt das, was der Mann aus Monaco will. Ein serienmäßiger kurzer Defender mit Schaltgetriebe, Achtzylinder, das ist für Saudi-Arabien ganz normaler Alltag. Der Mann aus Monaco kauft ihn blind, lässt ihn in einen Container packen und ab nach Europa. Kaum in Monte Carlo angekommen und aus der Reisekiste befreit, wird er nach Köln gefahren und ohne Voranmeldung dem Matzker auf den Hof gestellt. Ein schlichter, weißer De-

fender 90 mit 3,5-Liter-V8 mit zwei SU-Vergasern. Ein paar Tage später kommt der Besitzer und fragt: Was machen wir damit? Eines weiß der neue Eigner schon jetzt: Was immer Amadeus Matzker damit macht, er muss es so machen, dass niemand sehen kann, dass etwas gemacht wurde! Wie kommt jemand auf solche Ideen? Viel können, nur nichts zeigen. Alles innen, nur nichts außen. Das ist ja preußisch – mehr sein als scheinen. Ist der geheimnisvolle Franzose ein jahrhundertalter Gardeoffizier Friedrichs des Großen? Einfacher, sagt Amadeus Matzker. Er hat einfach Geschmack. Er ist Kunstspezialist, Sammler und internationaler Kunstdetektiv. Verwirrspiel und etwas Tarnung gehören wohl zum modernen Sherlock-Holmes-Alltag. Das fängt bereits beim Baujahr seines kurzen Weißen an. 1998 steht in den Papieren. Ha-ha-ha, 1998 wurde kein 3,5-Achtzylinder mehr gebaut und somit auch keiner mit Vergasern. Vielleicht ist der weiße Unscheinbare 10 Jahre älter? Vielleicht ja, vielleicht nein. Den französischen Sammler interessiert das nicht. Er hat schon viel von dem, was er haben wollte. Den Rest besorgen die deutschen Spezialisten. Mehr Leistung? Ja gewiss doch, sagt der Kunst-Experte. Aber bitte mit Vergasern! Die muss man sehen. Mehr Hubraum? Warum nicht! Mehr Hubraum kann man nicht sehen.

Fürs Leistungs-Plus hat Matzker seinen Experten in England, John Deals. Die beste Adresse, wenn es um den legendären Achtzylinder und dessen zahlreiche Versionen geht. Einst hat er im Land Rover-Werk als Motorenentwickler gearbeitet. Unter seiner Federführung wird aus dem 3,9-Liter der 4,2. Später gründet er Deals L. E. Engineering (siehe OFF ROAD 10/2009, Bell Auren Longnose V8), verlässt die Firma 1994 und firmiert seitdem unter L. E. Development. Er sitzt in einer schönen alten Mühle, entwickelt Wettbewerbs-Triebwerke und zaubert auf Bestellung Kraftwunder aus antiken Vergaser-Achtzylindern. John hilft dem weißen Unscheinbaren auf die Rampe und behext das Triebwerk. Jetzt liefert der urige Vergaser-Achtzylinder 469 Newtonmeter (Nm) bei schnuckeligen 3000 U/min. Kurbelwellentouren. Ist das was? Sag's selbst: Ein aktueller Range Rover V8 mit elektronischer Benzin-Einspritzung, vier Ventilen pro Zylinder und 2x2 oben liegenden Nockenwellen kommt mit 4,4 Liter Hubraum auf 440 Nm! Bei (bitte festhalten) 4000 Touren! Ach John, bist du wirklich ein wirklicher Mensch?! Es ist der Charme eines elektronikfreien Fahrzeugs. Keine Transponder, keine Steuergeräte, noch nicht mal der Gedanke an Benzineinspritzung kommt auf. Das Fahrzeug hat nun mal eine Vergaseranlage. Aber was für eine! Die bei-

den SU-Gleichstromvergaser haben durch die variable Ansaugöffnung eine sehr gute Kraftstoff-Aufbereitung und -Zerstäubung bei niedrigsten Drehzahlen. Schon bei 1000 Touren! Diesen Super-Defender kann man im Standgas laufen lassen. Gelegentlich muss man die Bremse antippen, um ihn zu zügeln. Bis auf den Leichtmetall-Motorblock hat das Triebwerk nichts mehr mit der Serie zu tun. Fangen wir mal unten an, sagt Matzker und sprudelt unzählige Details heraus. Da wurde eine Verstärkung in den Block eingebaut, zur Stabilisierung der Kurbelwelle, damit die maximalen 469 Newtonmeter nichts zerstören können. Um den größeren Hubraum zu bekommen, sind wir mit den Zylindern nicht in die Breite gegangen, sondern haben in der Höhe zugelegt. Den größeren Zylinderweg besorgt eine geschmiedete Landhub-Kurbelwelle. Die ist bei J. E. Development, dem Motoren-Hersteller, ein Standardteil, denn sie sind ständig mit 5,2-Liter-Triebwerken beschäftigt. Drinnen arbeiten Omega-Kolben, die nach einer bestimmten Kolbenbau-Grundregel gefertigt werden. Es ist eine Wissenschaft für sich, wo der Kolbenbolzen angreift, und damit die Berechnung des Kippmoments. Omega-Kolben sind extrem leicht, sie sind sehr flach gebaut und haben einen sehr hoch liegenden Kolbenbolzen. Dann ist der Block natürlich neu

gebohrt und die Lager sind entsprechend vermessend. Bei den Ventilen haben sie das Größte genommen, was man unterbringen kann. Die Teller stoßen schon fast zusammen. Die Ein- und Auslasskanäle sind vergrößert, soweit es der Kühlwasser-Mantel zulässt. Das ist viel Butter bei die Fische. Wo nichts drin ist, kommt nichts raus. Zwar kommt das Gesamtkunstwerk komplett montiert von England über mit allen Prüfstand-Messdaten, aber die Anpassung an die Ansaug- und die Abgas-Anlage geschieht in Köln. Zudem sind hinter dem Motor die Kunstwerkarbeiten bei Weitem nicht zu Ende. Hochleistungs-Kupplung von AP-Racing, Getriebe-Verstärkungen, Fahrwerk mit dem Matzker-Wettbewerbspaket mit Spezial-Stoßdämpfern und längeren Federwegen. In Deutschland hätte der Defender des Kunstliebhabers keine Chance, eine Zulassung zu bekommen. Da wären Benzineinspritzung und Katalysator erste Voraussetzungen. Die Behörden des kleinen Fürstentums sind zwar auch gesamteuropäisch pingelig. Aber nach Prüfung aller Papiere und Leistungsdaten wird der Import des unauffälligen Defender legalisiert. Für monegasische Bürger sind kleine Abweichungen innerhalb des großen Europa gelegentlich möglich. Der unscheinbare Weiße erzieht uns zur Ehr-

furcht. Zur Ehrfurcht vor den einfachen Geräten. Schmähen wir nie eine graue Maus! Es könnte ein Löwe im Mäusefell sein.

F | Uwe Fischer

kurz & knapp:

Land Rover-Matzker Defender 90 V8, Baujahr ungewiss

WIE GROSS, WIE SCHWER?	
L/B/H	3.850/1.790/2.010 mm
Radstand	2.360 mm
Fahrzeuggewicht, getankt (116 Liter)	1.868 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.250 kg

WIE STARK, WIE SCHNELL?	
199 kW/270 PS bei 5.000 min ⁻¹ , max. Drehmoment 469 Nm bei 3.000 min ⁻¹ , V8-Zylinder-Ottomotor, ursprünglich von Buick entwickelt, 2 SU-Vergaser (Hubraum 5.160 cm ³), Leistung, Drehmoment und Hubraum von J.E. Development optimiert, wassergekühlt, vorn längs eingebaut, zentrale Nockenwelle (Kette), Zylinderköpfe und Motorblock aus Leichtmetall, Höchstgeschwindigkeit 185 km/h im V. Gang bei 3.500 min ⁻¹ , Beschleunigung* aus dem Stand auf 100 km/h 8,5 s	

WIE ANGETRIEBEN?	
Permanenter Allradantrieb (Achsen 3.54:1), zentrale Differenzialsperre, 5-Gang-Schaltgetriebe LT85, 2-Gang-Verteilergtriebe LT230 (Straße 1,41:1; Gelände 3,32:1), Reifen 265/75 R16, General Tire Grabber AT2	

WIE DURSTIG, WIE TEUER?	
Verbrauch (Eurosuper)	14,8 - 22,8 L / 100 km
Durchschnitt	17,2 L / 100 km

Preis Die Sonderanfertigung ist unverkäuflich. Wünschenswerter Art werden nach exakter Kostenkalkulation erfüllt.

Kosten pro Jahr	
Kfz-Steuer (H)	1.318 €
Haftpflicht	KH 24

WO GEFUNDEN?
Matzker KFZ-Technik GmbH, Amadeus Matzker Robert-Parthel-Str. 31, D-50739 Köln
Telefon: 0221-546 32 36
E-Mail: lr@matzker.de
Internet: www.matzker.de
*OFF ROAD-Masswerte

LINKS:
Der importierte Weiße hat in seinem ganzen Leben nicht so viel Wasser gesehen wie an einem einzigen deutschen Tag.

MITTE:
Zum Drauftreten fast zu schade. Schönheit muss eben leiden.

RECHTS:
Wer nicht weiß, was drinsteckt, hält ihn für einen normalen Defender.



LINKS:
Längere Federwege durch Sport-Stoßdämpfer und Spezial-Schraubenfedern.

RECHTS:
Was wie ein Defender-Cockpit aussieht, herrscht über 469 Newtonmeter.

UNTEN:
Das Rohr, aus dem es brodelt, und sabbert und dampft.