

**AU**



# SGESCHALTET

Allen Defender-Fahrern, die es leid sind, im Schaltgetriebe zu rühren, bietet die Firma Matzker eine Lösung: Automatik.

» Sechs Gänge sind im Defender Td4 zu sortieren, und nicht immer kommt dabei Freude auf. Lastwechselreaktionen, der sehr kurze erste Gang, das störrische Verhalten bei Kälte – man merkt der Zahnradbox an, dass sie aus dem Transportgewerbe stammt. Nicht nur deshalb wünscht sich mancher Landy-Fahrer einen Schaltautomaten.

Eine Automatik nimmt einem nicht nur im Alltag viel Arbeit ab, ob im Großstadt-Dschungel oder beim Stop-and-go im Autobahn-Stau. Sie ist vor allem im Gelände die bes-

bedeutet Schaltgetriebe, basta. Also ein klassischer Fall für Umrüster. Amadeus Matzker hat sich dem Problem nach Art des Hauses angenommen und einen besonders ausgetüftelten Umbau realisiert. Bei Matzker wurde ein Umrüst-Kit entwickelt, das in jeden Defender, unabhängig von der Motorisierung, eingepflanzt werden kann. Wir testeten es in einem 2011er Modell des 2,4-Liter-Td4.

Zum Einsatz kommt ein Aggregat aus dem Land-Rover-Regal: Das ZF 4HP22-Automatikgetriebe schob zuletzt im

## Langsam und gefühlvoll klettern macht Spaß

sere Lösung. Langsames und gefühlvolles Überklettern von Hindernissen oder das sanfte Anfahren im Hang gelingen mit einem Wandler-Automaten einfach besser.

Dazu kommen weitere Vorteile: Der kraftschlüssige Vortrieb zum Beispiel – jeder, der schon einmal eine Automatik im Tiefsand gefahren hat, wird das ganz besonders schätzen. Nicht zuletzt profitiert auch die Eignung als Zugfahrzeug, was sich beim Defender mit seinen 3,5 Tonnen Anhängelast wirklich auswirkt.

Bei Land Rover stößt man mit diesen Argumenten allerdings auf taube Ohren: Defender

Land Rover Discovery Td5 Dienst. Es wird von Matzker für den Umbau in den Defender modifiziert. Aufwändigster Teil der Arbeit war die Entwicklung des Getriebesteuergeräts. Dieses Steuergerät erlaubt es, sowohl die Schaltpunkte als auch den Einsatz der Wandlerüberbrückung frei zu programmieren und damit exakt an das jeweilige Fahrzeug (und den Kundenwunsch) anzupassen.

Eines vorweg: ein billiger Spaß ist die Umrüstung nicht. Monatlange Tüftelei und Abstimmung bis zur eintragungsfähigen Serienreife schlagen sich in einem fürstlichen Tarif von 11.900 Euro für den Getrie-



▲ Dank der Leistungssteigerung auf 150 PS entwickelt der Vierzylinder ausreichend Dampf für flotte Fahrt.

be-Umbau nieder. Von dem vielen Geld ist im Innenraum nur die neue, hochgesetzte Schaltkonsole zu sehen, die sich lederbezogen vor die Cubby-Box schmiegt. An Stelle des fehlenden Kupplungspedals wird eine Fußstütze montiert.

Das alles hat ein dem Preis angemessenes Finish. Der Innenraum sieht aus, als handle es sich um eine werksseitige Option. Ungewöhnlich ist allein der kurze Knubbel des Verteilergetriebe-Schalthebels, der aus der abgestuften Schalt-

konsole ragt. Der aus alten Zeiten vertraute Schalthebel rastet treffsicher in die D-Position, und es kann losgehen.

Schon die ersten Meter Stadtverkehr auf dem Weg zum Gelände außerhalb der City machen klar, was man in diesem

Defender garantiert nicht vermisst: keine störrische Kupplung, die an jeder Ampel mit dicker Wade getreten werden muss, kein ellenlanger Schalthebel. Stattdessen geschmeidige Fortbewegung und Konzentration auf das Wesentliche.



▲ Kleines Teil mit großer Wirkung: Durch das Sportlenkrad wachsen die seitliche Bewegungsfreiheit und der Raum für die Fahrerbeine.



▲ Das Sportgestühl stammt von Recaro und ist mit Leder bezogen, die Schalensitze sind im Vergleich zur Serie ein gewaltiger Fortschritt.

Gaspedalbefehle werden zwar unmittelbar und ohne Gedenksekunde in Vortrieb umgesetzt, allerdings fühlt sich der Automatik-Defender auch weniger spontan an, der „Kick“ des in den unteren Stufen viel kürzer übersetzten Schalttrie-

bes fehlt. Etwas anderes fehlt einem überhaupt nicht: das charakteristische metallische „Klonk“ aus dem spielreichen Antriebsstrang bei Lastwechseln.

Die verwendete ZF-Automatik hat lediglich vier Stufen,



▲ Wie eine Werks-Option: Lederbezogene Schaltkonsole und Fußstütze statt des Kupplungspedals.

**NEU** Die Perlen für Ihre Reifen  
 Werken ohne Gewichte !!!

**NEU** Akku-Gepäckträger-Systeme  
 ...

**GW Tec**  
 Geländewagentechnik

GW Tec  
 Alleestr. 21  
 D-50354 Hürth  
 Phone: +49 (0) 223 33 76 21 13  
 Fax: +49 (0) 223 33 76 21 25  
 info@gwtec.de  
 www.gwtec.de

E-bay-Online-Shop  
  
 Offroadcommunity: 4x4-Treff.de  
  
 geprüfter Online-Shop  
 mit über 40.000 Artikeln!

**E-Cruise II - Tempomat**

**Der neue Tempomat für den Defender Td4  
 - exklusiv bei Nakatanenga erhältlich !**

**TEMPDEFTD4**  
**565,-€**

- Lieferung inklusive detaillierter und bebildeter Anleitung
- komfortabler Bedienehebel
- vereinfachte Montage

Nutzen Sie auch unseren Einbauservice:  
**MONTEMPDEFTD4 195,-€**

Inh. Peter Hochsieder | fon +49(0)9181 - 466644 | www.nakatanenga.de | info@nakatanenga.de



▲ Sehen bärig aus und greifen richtig gut: die neuen BF Goodrich Mud-Terrain auf Rädern im „Sawtooth“-Design.

▲ Nur zu empfehlen: Suspension- und Handling-Kit machen aus dem serienmäßig etwas schwerfälligen Defender ein anderes Auto.





▲ Unabhängig: Der Automatikgetriebe-Umbau ist prinzipiell bei jedem Defender möglich. Wir fahren ihn in einem 2,4-Liter-TD4, Modelljahr 2011.

was angesichts der erzielbaren Höchstgeschwindigkeit aber völlig ausreicht. Die Drehzahlen verdeutlichen das: Bei 100 km/h zeigt der Drehzahlmesser 2.050 Umdrehungen, bei Reisetempo 130 sind es 2.500 Touren.

Ein zusätzlicher, länger übersetzter „Schongang“ wäre hier weitgehend sinnlos, zumal die beim Testwagen montierten Geländereifen mit 255/85er Dimension ohnehin ihren Bei-

auf der rechten Autobahnspur verstecken.

Eitel Sonnenschein herrscht schließlich im Gelände, wo die Automatik richtig punkten kann. Ansatzloser Vortrieb ohne Kupplungsgewürge und zielgerichtete Schleifarbeit in trial-ähnlichen Passagen sind ein Vergnügen. Das neue Getriebe macht aus dem Defender ein anderes Auto. Mal eben ohne Krawall und hohe Dreh-

## Die vier Stufen der ZF-Automatik reichen

trag zur Drehzahlensenkung leisten.

Die Reisetauglichkeit des Automatik-Defender hat durch den Umbau klar gewonnen. Das souveräne neue Gefühl hat auch damit zu tun, dass Matzker im Testwagen gleich eine Leistungssteigerung auf 150 PS sowie einen Speed-Unlimiter eingebaut hat, der die serienmäßige Zwangsabschaltung bei 130 km/h aufhebt. Solchermaßen aufgepimpt schafft der 110er Landy in jeder Lebenssituation ein ausreichendes Reisetempo und muss sich nicht

zahl im Hang anfahren, gemütlich hohe Stufen überklettern – kein Problem.

Gerade bei einem hoch geländegängigen Fahrzeug wie dem Defender fällt richtig auf, wie viel Arbeit ein Automatikgetriebe dem Fahrer abnimmt. Kontrapunkte? Gerne wird von Schaltgetriebe-Verfechtern die verminderte Motorbremswirkung eines Automatikgetriebes durch die längere Übersetzung als Argument gebracht. Beim Defender Td4 ist das aber nur teilweise richtig: Durch die extrem kurze Übersetzung des

# Reisen 2012

## Naturerlebnis pur Island

3.550,- € p. Pers. mit Fahrzeug, 2.550,- € p. Pers. ohne Fahrzeug  
10. Juli – 04. August 2012

## Offroad Abenteuer Mittelschweden

889,- € p. Pers.  
23. – 29. September 2012 & 30. September – 06. Oktober 2012

# Events 2012

## Frauenstreckenkurs NUR FÜR FRAUEN

98,- € p. Frau  
29. Januar & 18. November 2012

## Schneekurs

98,- € p. Pers.  
25. Februar & 24. März & 24. November 2012

## Frühjahrsbesichtigung

65,- € p. Pers. mit eigenem Wagen. Jede weitere Person 30,- €  
12. Mai 2012

## Geländefahrtraining de Luxe

385,- € p. Pers. für das Wochenende  
07. – 09. September 2012



**matzker**  
LAND ROVER VERTRAGSHÄNDLER

RANGE ROVER



### GROSSE AUSWAHL AN NEUFAHRZEUGEN ALLER LAND ROVER MODELLE VORRÄTIG! SÄMTLICHE FAHRZEUGE FINDEN SIE TAGESAKTUELL MIT FOTOS AUF [www.matzker.de](http://www.matzker.de)

TAGESZULASSUNGEN	PREIS
Def 90 TD4 2.2 Soft Top E, MY 2012, grau	27.320,-
Def 90 TD4 2.2 Hard Top E, MY 2012, schwarz	28.600,-
Def 90 TD4 2.2 Hard Top E, Exklusiv Paket, grau	29.690,-
Def 90 TD4 SW S, Okm, ABS, Klima, LM, grau, schwarz	35.800,-
Def 90 TD4 2.2 SW S, Okm, ABS, Klima, LM, grau, schw.	37.570,-
Def 90 TD4 2.2 HT E, Okm, Exklusiv Paket, grau	29.690,-
Def 110 TD4 2.2 Hard Top E, MY 2012, grau met.	33.000,-
Def 110 TD4 2.2 S, Okm, ABS, LM, 7-Sitzer, schwarz	38.710,-
Def 110 TD4 2.2 S, Okm, ABS, Klima, LM, Winter, grün	39.900,-
Def 110 TD4 2.2 S, Okm, ABS, Klima, LM, Winter, div. Farben	40.900,-
Def 110 TD4 2.2 SE, Okm, Klima, LM, Winter, schw., grau	41.900,-
Def 130 TD4 2.2 CC E, Okm, Klima, Winter, grau	41.900,-
Discovery 3.0 SDV6 HSE, Okm, Vollausst., grau, schwarz	65.900,-
RR Evoque TD4 Pure, Okm, schwarz met.	44.380,-
RR Evoque SD4 Pure Coupe, Okm, schwarz met.	49.160,-
RR Evoque SD4 Dynamik, Coupe, Okm, schwarz	66.370,-
RR Sport 3.0 SDV6 HSE, Okm, Vollausst., schwarz	75.900,-
RR 4.4 TDV8 Vogue, Okm, Leder, Hinterrachsperrdiff., schw.	107.780,-
Freelander II 2.2 SD4 S, Autom., Okm, Klima, schwarz met.	41.900,-
Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,5-11,3 l/100 km, CO <sub>2</sub> Emission kombiniert 194-299g/km	

### VORFÜHRFAHRZEUGE

Def 110 TD4 SW md4, 12/10, 3 tkm, ABS, Klima, Extras, schw.	54.900,-
Def 110 TD4 Vogue md4r, 3/10, 3 tkm, viele Extras, grau met.	78.500,-
Discovery SDV6 HSE, 9/11, 1 tkm, Winter, Navi, Extras, schw.	59.900,-
Discovery 4 HSE d66, 3/11, 3 tkm, viele Extras, schwarz	74.900,-
RR Evoque TD4 Pure, 9/11, 2 tkm, viele Extras, schw. met.	44.380,-
Freelander II 2.2 SD4 Elegance, EZ 5/11, 2 tkm, Autom., grau	47.140,-
Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,5-11,3 l/100 km, CO <sub>2</sub> Emission kombiniert 194-299g/km	

Bitte beachten Sie die umfangreiche Ausstattung unserer Vorführfahrzeuge auf [www.matzker.de](http://www.matzker.de)

### GEBRAUCHTFAHRZEUGE

Def 90 Td5 SW, 9/04, 114 tkm, viele Extras, grün met.	19.900,-
Def 110 TD4 SW E, 2/08, 43 tkm, Klima, 7-Sitzer, weiß	24.750,-
Def 110 Td5 SW SE, 10/06, 29 tkm, ABS, Klima, Winter, silber	29.800,-
Def 110 TD4 SE, 12/07, 51 tkm, ABS, Klima, Winter, grün	29.900,-
Def 110 TD4 HT SE, 5/11, 9 tkm, ABS, Klima, AHK, silber	32.900,-
Def 130 TD4 CC E, 10/07, 96 tkm, AHK, CD, grün	20.900,-
Discovery SDV6 HSE, 1/07, 89 tkm, 7-Sitzer, Winter, LM, silber	24.900,-
Discovery SDV6 SE, 4/11, 19 tkm, Winter, LM, schwarz	49.900,-
Discovery SDV6 SE, 4/11, 26 tkm, Winter, LM, schwarz	56.900,-
Range Rover 3.6 TDV8 Vogue, 6/08, 61 tkm, Sitzheiz., LM, grau	49.900,-
RRS 3.0 TDV6 HSE, 3/06, 100 tkm, Klima, Extras, schwarz	29.900,-
Freelander II 2.2 TD4 SW SE, 6/07, 48 tkm, Extras, grau	21.900,-
Freelander II 2.2 TD4 SW HSE, 12/06, 96 tkm, Extras, Tambara 18.900,-	
Freelander II 2.2 SD4 HSE, 9/10, 8 tkm, Extras, Ipanema Sand 38.900,-	
Freelander II 2.2 SD4 HSE, 3/10, 15 tkm, Extras, schwarz met. 38.900,-	

TECHNIK+ZUBEHÖR FÜR IHREN LAND ROVER – MEHR SICHERHEIT, KOMFORT UND LEISTUNG FÜR ONROAD, OFFROAD, EXPEDITION UND MOTORSPORT! [www.matzker.de](http://www.matzker.de)

### FIND US ON FACEBOOK!

Erfahren Sie hier aktuelle Neuigkeiten.

### MATZKER GESAMTKATALOG

Bestellen Sie jetzt unseren kostenfreien Gesamtkatalog

### RANGE ROVER EVOQUE

Lernen Sie bei uns den neuen Range Rover Evoque kennen!



MATZKER empfiehlt:

Matzker KFZ-Technik GmbH, Robert-Perthel-Str. 31, 50739 Köln  
Tel 02 21-546 32 36, Fax 02 21-546 22 42, [www.matzker.de](http://www.matzker.de)



## WERTUNG

Geländetauglichkeit



Fahrspaß



Fahrkomfort



Nutzwert



Wirtschaftlichkeit



## UMBAUTEN

### Matzker Defender TD4 Automatik

#### EXTERIEUR/TECHNIK

Automatikgetriebe	EUR	11.900,-
Leistungssteigerung TR4 (150 PS)	EUR	1.645,-
Speed-Unlimiter	EUR	865,-
Federsatz Suspension-Kit 50 mm	EUR	1.180,-
Stoßdämpfersatz Handling-Kit	EUR	830,-
Leichtmetall-Spurverbreiterung	EUR	535,-
Radsatz „Saw Tooth“ mit Bereifung BF Goodrich 255/85 R16	EUR	2.750,-
Leichtmetall-Stoßfänger	EUR	885,-
Leichtmetall-Unterfahrschutz	EUR	530,-
Sonderlackierung mattschwarz	EUR	4.850,-

#### INTERIEUR

Recaro-Sportsitze vorn	EUR	3.985,-
Mittelkonsole Leder Individual	EUR	1.285,-
Sportlenkrad SE	EUR	255,-

<b>Summe Umbaukosten</b>	<b>EUR</b>	<b>31.495,-</b>
--------------------------	------------	-----------------

## FAZIT

Alltags- und Geländetauglichkeit gewinnen durch den Umbau auf das Automatikgetriebe enorm. Auch beim Einsatz als Zugfahrzeug kann der Defender seine Fähigkeiten richtig zur Geltung bringen. Der Preis für den Umbau ist sehr hoch, muss allerdings auch in Relation zum betriebenen Entwicklungsaufwand gesehen werden – es ist nicht damit getan, einfach das Automatikgetriebe anzufanschauen. Die größte Entwicklungsarbeit besteht in der präzisen Abstimmung von Wandler und Schaltverhalten auf den Einsatzort im Defender. Und das kostet eben.

ersten Gangs ist er auf sehr steilen Gefällen mit rutschigem Untergrund eher gehandicapt, weil er zum Überbremsen neigt.

Einziger Unterschied gegenüber anderen Automatik-Geländewagen: Durch das länger übersetzte Verteilergetriebe aus dem Discovery muss man mit der Automatik in manchen Situationen schon früh die Untersetzung zuschalten, wo man andernorts mit der Drehmoment-Unterstützung des Wandlers noch im Straßengang fahren könnte. An solchen Hindernissen, wie sehr steilen Auffahrten, müsste man die Untersetzung allerdings auch im Schalt-Defender aktivieren. Und nachdem sich die Geländestufe ohne Zwangssperre des Verteilergetriebes nutzen lässt, bedeutet das auch keinen Nachteil im Offroad-Einsatz.

Das Automatikgetriebe lässt sich im Gelände auch manuell auf eine Stufe festlegen. So kann man beispielsweise einen Steilhang im gesperrten zweiten Gang erklimmen, ohne dass das Getriebe eigenmächtig hochschaltet – leider bei heutigen

Automatik-Geländewagen keine Selbstverständlichkeit mehr.

Neben dem Automatik-Umbau wurde beim Testwagen auch bei der weiteren Ausstattung kräftig Hand angelegt. Ein echter Gewinn für den Komfort sind die Sportsitze in Verbindung mit dem kleinen Sportlenkrad. Das schafft im Alltag spürbar mehr Bewegungsspielraum und eine auf Langstrecken deutlich entspanntere Körperhaltung.

Eine Offenbarung ist das ausgezeichnet abgestimmte Fahrwerk (Suspension Kit und Handling Kit). Trotz der beachtlichen Höherlegung um 50 Millimeter ist das Fahrverhalten erheblich besser als beim Original. Wildes Wanken wird wirkungsvoll unterdrückt, die Fahrsicherheit steigt, der Federungskomfort bei Pistenfahrt gewinnt ebenfalls sehr stark. Dennoch ist das Fahrwerk so flexibel, dass die originale Verschränkung sogar gesteigert wird. Besser kann man es sich kaum vorstellen. <<

**Text:** Torsten Seibt

**Fotos:** Valéry Kloubert

**DATEN**

**MOTOR**

Bauart **Vierzylinder-Reihen-Diesel**  
Hubraum **2.402 cm<sup>3</sup>**  
Leistung **150 PS @ 3.500 U/min**  
Drehmoment **415 Nm @ 2.000 U/min**  
► Commonrail-Einspritzung, elektronisch gesteuert, vier Ventile pro Zylinder, zwei obliegende Nockenwellen, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Matzker TR4-Tuningkit

**ANTRIEBSSYSTEM**

Getriebe **4-Gang-Automatikgetriebe**  
Antrieb  **permanenter Allrad**  
Geländeuntersetzung **3,27:1**  
Gesamtuntersetzung **28,7 : 1**  
► permanenter Allradantrieb mit Untersetzung, mechanisch schaltbar, Zentraldifferentialsperre, gegen Aufpreis elektronische Traktionskontrolle

**KAROSSERIE**

Radstand **2.794 mm**  
L/B/H **4.730 / 1.790 / 2.181 mm**  
Laderaumlänge **k. A.**  
Laderaumvolumen **k. A.**

**GEWICHTE**

Leergewicht **2.032 kg**  
zul. Gesamtgewicht **3.050 kg**  
Anhängelast **3.500 kg**  
Stützlast AHK **150 kg**  
Dachlast **75 kg**

**FAHRWERK**

Reifen **7.5 R 16 v/h**  
Testwagenbereifung **255/85 R 16**  
**BF Goodrich MT**

► vorn und hinten Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern, vorne Panhardstab, hinten Dreieckslenker, Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS gegen Aufpreis, Matzker Federn und Stoßdämpfer mit Höherlegung um 50 mm

**FAHRLEISTUNGEN**

0-100 km/h **12,8 s**  
Höchstgeschwindigkeit **151 km/h**

**VERBRAUCH (Diesel)**

ECE-Norm gemischter Betrieb **11,0 l**  
außerorts **9,5 l**  
innerorts **13,5 l**



**GELÄNDEWERTE**

**DIE WICHTIGSTEN DATEN**

max. Drehmoment/Rad **2.582 Nm**

Böschungswinkel hinten **37°**    Rampenwinkel **30°**    Böschungswinkel vorn **47°**

Bodenfreiheit **240 mm**

Wattiefe **500 mm**    Achsverschränkung **360 mm**

**DIE BESTEN JEDER KATEGORIE**

Übersetzung: **Jeep Wrangler Rub.** 73,1 : 1    Bodenfreiheit: **VW Touareg I** 305 mm  
Rampenwinkel: **LR Defender 90** 34°    Drehmom./Rad: **RR TDV8** 7.570 Nm  
Böschungsw. v/h: **LR Defender 90** 48°/52°    Wattiefe: **Toyota Land Cruiser** 700 mm

**Standheizungen**  
Einsteigen, wohlfühlen, losfahren.



Jetzt auch per Smartphone App bedienbar!



**Willkommen im warmen Auto.**

Mit einer Standheizung von Webasto genießen Sie vom ersten Meter an den Komfort und die Sicherheit eines vorgewärmten Autos. Damit künftig auch kein Kleinwagenfahrer mehr auf großes Wohlfühlklima verzichten muss, bietet Webasto seine bewährte Standheizung nun zum attraktiven Komplett-Preis inkl. Vorwahluhr und Einbau für 998,- Euro\* an.

- Komfort
- Sicherheit
- Umwelt- und Motorschonung



\* UVP inkl. 19 % MwSt., Vorwahluhr und Einbau. Angebot gültig nur für bestimmte Fahrzeugmodelle und bei allen teilnehmenden Partnern. Nicht mit Preisaktionen kombinierbar. Weitere Informationen erhalten Sie unter [www.standheizung.de](http://www.standheizung.de).