

# OFF ROAD

Das 4x4-Magazin für die Freiheit auf Rädern



delta4x4 Isuzu D-Max

## SCHIERE HÖHE

8/13



VOLKSWAGEN AMAROK  
MITSUBISHI L200



## PERMANENT Allrad im Test



+++ Weitere Themen +++

- ✓ Technik von morgen
- ✓ Reifen-Ratgeber
- ✓ Reise-News



MATZKER DEFENDER md4r



GELÄNDETEST

## DER NEUE SUBARU FORESTER

## OFF ROAD LESERWAHL 2013



SO HABEN SIE GEWÄHLT!

## LUXUS FÜR DEN KLASSIKER



OPEL MOKKA SUBARU XV MITSUBISHI ASX

## Kompakte ALLESKÖNNER

## BAD KISSINGEN 2013



ALLE HIGHLIGHTS!

ABENTEUER & ALLRAD  
EUROPAS GRÖSSTE OFF-ROAD-MESSE

9 SEITEN  
SPEZIAL

GORM LIVE



RTG OSCHERSLEBEN  
FRAUEN-POWER

REISE



MIT DEM WRANGLER AUF TOUR  
IRLANDS RAUER SÜDEN



## Matzker Kfz-Technik Luxus-Defender



Zugegeben: Spritzlappen sind hilfreich. Aber eben auch hässlich!

**Als unverwüchtliches Arbeitstier funktioniert der Defender bestens. Nur Luxus kann der betagte Engländer nicht bieten. Matzker schafft Abhilfe.**

**Am Defender kann man** einiges verbessern. Das alte Konzept hat, wie jeder weiß, seine Schwächen. Die Sitzposition zum Beispiel, die nach links versetzten Pedale und die allgemeine Funktionalität. Amadeus Matzker kann nicht alles beheben, zumindest

mit einfachsten Mitteln: Ein Sportlenkrad und verlängerte Sitzschienen erhöhen den Komfort erheblich, braun belederte Sitze verleihen dem Wagen einen Hauch von Luxus.

Augenmerk legte man aber auch auf das Infotainment. Dazu wurde die Mittelkonsole durch ein eige-



Die Anpassungen im Innenraum fügen sich so gut in die Gesamtoptik, dass sie kaum auffallen. Das Sportlenkrad ist Pflichtzubehör.



1

Die Sitzschienen sind deutlich länger als die werksseitigen. Das feine Leder verleiht dem Arbeitstier einen Hauch von Luxus.

2

Die Tasten waren im Weg. Darum wurden sie kurzerhand verlegt.

3

Fest verbautes Navi im Defender? Das gab es so auch noch nicht. Die Matzker-Lösung passt sich derart harmonisch ein, sie könnte auch vom Werk sein.



2



3

nes Panel ersetzt, das nun ein 2-DIN-Navigationssystem aufnehmen kann. Die Tasten, die dabei im Weg waren, wurden einfach nach links versetzt und um ein Außen-thermometer sowie den Power-Knopf für die Leistungssteigerung ergänzt. Ein Druck auf diesen Knopf aktiviert ein Setup für höhere Drehzahlen, mit dem die dann

170 (statt 150) PS optimal genutzt werden, wenn es einmal schneller vorangehen soll.

**MIT SPARMODUS**

Im Normalzustand fährt man zwar auch mit Mehr-PS, aber in einem für niedrige Drehzahlen optimierten Programm. So soll der Defender sparen lernen. Die

Extra-Pferde machen sich natürlich positiv bemerkbar, nur scheinen die Zeiten, die der Motor im Drehzahlerhalt verweilt, um Motorlastwechsel zu vermeiden, noch länger geworden zu sein. Um die Funktion des Dieselpartikelfilters nicht zu behindern, schaltet das Steuergerät zur Regeneration einfach ab, während

dieser kurzen Frist ist man dann wieder mit 122 PS unterwegs.

**KOMFORT UND DYNAMIK**

Beim Fahrwerk setzt Matzker seit langer Zeit auf Komponenten von K&S. Das sogenannte Competition-Kit verfügt über Dämpfer mit Reservoir und soll so höchsten Ansprüchen genügen. Zudem



Der zweiteilige Unterfahrschutz bringt wirklich etwas.



Genial: 7-Zoll-LED-Scheinwerfer für perfekte Ausleuchtung.



Nur mit Navi: die Rückfahrkamera.

# EINZELTEST MATZKER LAND ROVER DEFENDER 110 MD4R



Bremsen, Fahrwerk, Innenraum und Designdetails: Matzker erfüllt fast jeden Kundenwunsch.

wurden progressive Federn verbaut. Der Federungscomfort und auch die Dynamik des Wagens sind spürbar besser, allerdings erscheinen die vorderen Federn zu weich. So liegen die oberen Windungen der Feder, die eigentlich kurze Stöße absorbieren sollen, komplett auf Block, von Progression ist da nicht mehr viel zu spüren. An der Hinterachse funktioniert das besser, zudem tendiert der Defender dank der hier strammen Federn jetzt eher zum Übersteuern, was sportlichen Fahrern entgegenkommt. Ebenso spürbar ist der Effekt der Spurverbreiterung vorne, durch die nicht nur das Einlenkverhalten verbessert, sondern auch der Lenkwinkel erhöht werden konnte. So ist der Defender nun deutlich weniger als im Serienzustand. Die Fahrzeughöhe bleibt dabei genauso unangetastet wie die Geländeeigenschaften. Die Ver-

schränkung liegt sogar noch über dem Serienniveau.

### LICHT UND SICHT

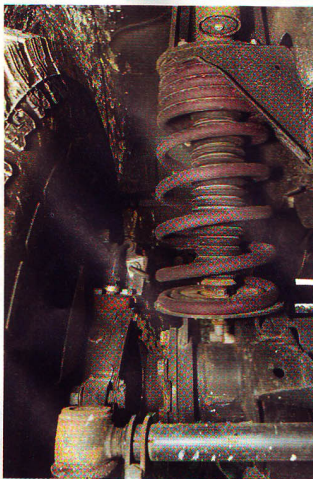
Ein echter Sicherheitsgewinn sind die 7-Zoll-LED-Scheinwerfer von Nolden und die in den Leichtmetall-Frontstoßfänger integrierten Nebelleuchten. Sie bieten eine Ausleuchtung ähnlich einem Xenonscheinwerfer, ohne die klassische Optik des Engländers zu beeinträchtigen.

Alles in allem zeigt der Defender massive Verbesserungen, die nur wenig Kritik zulassen. Wir würden uns bei den vorderen Federn eine deutlichere Progression und eine Lösung für den extremen Motorlauf nachwünschen.

Mit Ausnahme kleiner Details kann der md4r also überzeugen. Besonders die Mittelkonsole dürfte reißenden Absatz finden. ■

T | Marc Ziegler F | Robert Kranz

## >> Nörgeln auf hohem Niveau



Die oberen Windungen liegen auf Block. So viel zur Progression.

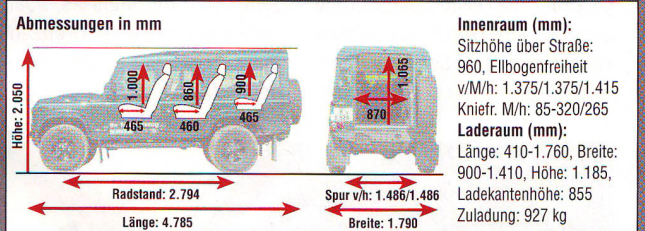


Mit Subwoofer-Unterbau wirds eng für die Schalthebel. Bitte versetzen.

## Technik / Messwerte / Kosten

Matzker Defender 110 md4r		
<b>MOTOR / GETRIEBE</b>		
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage		Diesel/4-R/vorn längs
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen		4/zwei oben liegende
Verdichtung/Aufladung/LLK		15.6:1/1x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	cm³/mm	2.198/86,0 x 94,6
Leistung	kW (PS)/min⁻¹	127 (170)/3.500
Drehmoment	Nm/min⁻¹	460/1.300 - 2.000
Gemischaufladung/Schadstoffklasse		Common Rail-DI/Euro 5
Getriebe		Sechsgang-Schaltgetriebe
Übersetzungen	1/2/3/4/5/6	5,44/2,84/1,72/1,22/1,00/0,74
Straße/Gelände/Achse/Rückw.		1,21/3,27/3,54/4,94
<b>KAROSSERIE / FAHRWERK</b>		
Fahrzeugaufbau		Leiterrahmen, Karosserie, 5 Türen, 5-7 Sitze
Radführung	vorn hinten	Starrachse, Schraubenfeder Starrachse, Schraubenfeder
Bremsanlage	vorn/hinten	ABS, EBV, TCS innenbelüftete Scheibe/massive Scheibe
Lenkung (Umdrehungen)		Rollenfinger-Servo (3,2)
Wendekreis	m	12,8
Räder	Reifen (Testwagen) Testwagenbereifung	265/75 R16 General Grabber AT2
<b>MESSWERTE / GEWICHTE</b>		
Höchstgeschwindigkeit	km/h	159
<b>Beschleunigung</b>		
0 - 80 km/h	s	9,6
0 - 100 km/h	s	14,7
0 - 130 km/h	s	27,8
<b>Elastizität</b>		
60 - 100 km/h (4./5. Gang)	s	8,8/9,9
80 - 120 km/h (5./6. Gang)	s	12,2/14,1
<b>Verbrauch</b>		
innerorts/außerorts/Mix/CO₂	L/100 km	13,6/9,7/11,1/295 g/km
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km	11,9
Tankinhalt	L	75
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg	2.062/3.050
Anhängelast	ungebremst/gebremst kg	750/3.500
<b>PREISE* / AUSSTATTUNG</b>		
Basispreis		32.290 (110 SW)
Testwagenpreis		67.235 (Matzker md4r)
Leistungssteigerung/Speed Unlimiter		3.450/695
Dämpfer/Federn/Bremsanlage/Stabilisatoren		2.950/745/3.495/595
LED-Scheinwerfer/Frontstoßfänger mit Nebellicht		1.185/1.385
Unterrahrschutz/Spurverbreiterung/Räder		445/450/1.950
Navi/Rückfahrkamera/Subwoofer/Soundsystem		1.995/285/995/1.180
Ledersitze/Sitzschienen/Interieur-Set SE		2.850/145/845
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar		
<b>FAHRZEUGUNTERHALT*</b>		
<b>Versicherungskosten**</b>		
	Haftpflicht	774 Euro (TK 24)
	Teilkasko	141 Euro (TK 17)
	Vollkasko	560 Euro (TK 19)
<b>Kfz-Steuer</b>		
		579 Euro
<b>Werkstattintervalle</b>		
		24.000 km/1 Jahr
<b>Garantie/Gewährleistung</b>		
		3 Jahre/100.000 km

\* Jahreskosten; \*\* Tarife der HUK-Coburg Allgemeine; Standort München, SF1, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB, SB=Selbstbeteiligung, TK=Typklasse; SF=Schadensfreiheitsklasse



### OFFROAD-PROFILE

**Permanenter Allradantrieb**, zweistufiges Verteilergetriebe mit Mitteldifferenzialsperre, Standard-Kraftverteilung 50/50, **Sperrfunktion v/M/h:** -100 %/-, optional Traktionskontrolle, **Stabilisatoren** vorn und hinten

