



Im Offroad-Park bei Langenaltheim braucht der Defender nur 20 Meter Anlauf, um abzuheben

Punkt-Landung

Was heißt hier altbacken? Der Land Rover Defender Superproduction von Matzker rennt bei Marathon-Rallyes wie ein Jungspunt.



Das ausgeräumte Cockpit mit Sportlenkrad ist geräumiger als im Serien-Land Rover

Man kann sich das Leben auch unnötig schwer machen, wird mancher denken, der sich dem Rallye-Land Rover nähert. Im Land der aufgehenden Sonne gibt es doch eine attraktive Auswahl moderner Geländewagen, die sich wunderbar für Sporteinsätze eignen. Muss man sich da mit einem Modell aus der Geländewagen-Steinzeit abplagen?

Aber ein kölsches Sprichwort sagt: Jeder Jeck ist anders, und der in Mainz geborene und in Köln ansässige Amadeus Matzker hatte nicht wirklich die Wahl. Seit 17 Jahren verkauft er Land Rover, serienmäßig und getunt. Matzker unternimmt seit über einem Jahrzehnt ausgedehnte Afrika-Reisen, kreuzt und quer und jenseits asphaltierter Straßen, versteht sich.

Vom verbesserten Reise-Auto bis zum Rallye-Wagen

war der Schritt nicht mehr groß, seit 1996 bestreitet der gelernte Kaufmann Marathon-Rallyes und die kürzeren Baja-Wettbewerbe – mit wachsendem Erfolg. Beim letzten Einsatz in Dubai landete er mit dem mehrfachen Enduro-Meister Dirk von Zitzewitz auf dem Beifahrersitz auf dem sechsten Gesamtrang – und das gegen ein Dutzend Werksautos.

In der Klasse T2.2 für stark verbesserte Diesel-Autos be-

Der Rallye-Defender trägt wie das Serien-Auto wartungsarme und preiswerte Starrachsen



legte der Defender 90 Superproduction Rang drei, nur geschlagen vom bärenstarken X-Raid-BMW X5 des Belgiers Gregoire de Mevius und hinter Andrea Mayer in einem Werks-Mitsubishi Pajero.

Und tatsächlich ist der britische Geländegänger gar nicht so ungeeignet, wie es scheint. Mit 1850 Kilogramm liegt das Serien-Auto nur 25 Kilogramm über dem vom Reglement verordneten Gewichtslimit. Mit Einbau unerlässlicher Komponenten wie Überrollkäfig, Fahrwerk mit doppelten Dämpfern,

ohne die teuren Blecharbeiten erreichbar sein.

Das schwerste Päckchen, das der Matzker-Defender zu tragen hat, ist der Motor. 260 Kilo wiegt der Fünfzylinder-Diesel mit Turboaufladung. Der ebenfalls in Frage kommende Vierliter-V8 wäre satte 80 Kilo leichter. Aber der Diesel ist auch eine der größten Stärken des britischen Sportgerätes. Selbst wenn er eher wie ein Bagger als wie eine Rennmaschine klingt, mit moderatem Tuning, verstärkter Ölpumpe, verbesserter Kühlung und geänder-

drehungen, im Vergleich zu anderen aufgeladenen Dieseln ist die Kraftentfaltung des Rover-Reihenfünfzylinders angenehm harmonisch.

Sanft geht der Motor auch mit der Kraftübertragung um. Lediglich die Hauptwelle der Schaltbox und die Antriebswellen mussten verstärkt werden. Die Kupplung arbeitet mit Rennbelägen und stärkeren Federn.

Beim Allradantrieb setzt Matzker auf ein permanent geblocktes Zentraldifferential. Vorn und hinten kommen bis



Der Aufbau des Rallye-Defender ist aus dünnem Blech gefertigt. Gewichtsparsnis: 30 Kilo



Die Schaufel blieb in der Saison 2003 unbenutzt



330 Millimeter große Bremsscheiben sorgen für ordentliche Verzögerung



Die Hinterräder werden von Doppeldämpfern und einer zentralen Feder gestützt

Neue Federbeindome bringen bessere Kühlung und Stabilität

Achsverstärkungen und Zusatzkompressor kamen noch 270 Kilogramm dazu, doch zuvor ließ Matzker die Blechscheren wüten. Karosserieverstärkungen, wie sie beim Serien-Auto beispielsweise für einen beladenen Dachgepäckträger vonnöten sind, flogen heraus.

Mit einem dünnen, 25 000 Euro teuren Blechaufbau ließen sich oberhalb der Gürtellinie allein 30 Kilo einsparen. Unterm Strich liegt der Rallye-Land Rover am Gewichtslimit. Mit einer ab Ende März erhältlichen Kitcar-Version soll die Gewichtsparsnis aber auch

tem Auspuffkrümmer liefert der 2,5-Liter mit einem Luftmassenbegrenzer mit 37 Millimeter Durchmesser 220 PS.

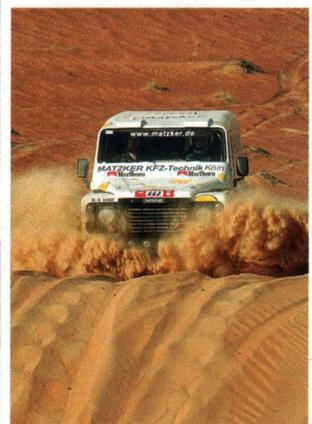
Das Drehmoment liegt bei 440 Newtonmetern, genug, um auch bei schwerem Geläuf reichlich Spaß zu haben und ebenso ausreichend, um die seriennahen Konkurrenten hinter sich zu lassen. Von null auf 100 km/h beschleunigt der Defender Superproduction in 8,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit erreicht er bei Tachostand 180.

Das nutzbare Drehzahlband reicht von 1300 bis 4000 Um-

zu 95 Prozent selbstsperrender Torsen-Differenziale zum Einsatz. Das hintere Differential geht bei Kurvenfahrt aggressiv zu Werke, das vordere greift etwas milder ein. Mit dieser Abstimmung lässt sich der Landy williger einlenken. Ein spaßiges Leistungsübersteuern korrigiert der Antrieb am Kurvenausgang milde und zieht die Fahre wieder gerade.

Der kurze Radstand von 90 Zoll, oder umgerechnet 2,36 Metern, macht den Defender agil, aber auch etwas nervös. Aber wer das erforderliche Gegenlenken nicht mag, fährt

Mit 220 PS bringt es der Land Rover auf ein Spitzentempo von 180 km/h



Um Ausfallerscheinungen zu verhindern, gibt es das Motorsteuergerät mitsamt Kabelbaum gleich doppelt



Der Fünfzylinder-TDI ist schwer, aber sparsam und hat eine angenehme Kraftentfaltung

ohne Rallyes. Zudem ist die Wendigkeit gerade bei den winkligen Baja-Wettbewerben, die meist über schmale Eselspfade führen, ein Vorteil. Der Nachteil des betagten Land Rover-Konzepts ist die im Vergleich zur modernen Konkurrenz schmale Spur von 1,62 Metern. Bei heftigen Anstellmanövern gilt es aufzupassen, damit die Besatzung nicht plötzlich die Welt verkehrt herum betrachtet.

Als Wüsten-Queen Jutta Kleinschmidt unlängst vor dem Inselrenner stand, schüttelte sie den Kopf. Die gebürtige Kölnerin, bekannt für ihre charmante Ausdrucksweise, meint: „Was ist denn das für ein Hasenstall? Den kriegst du doch niemals ruhig.“

Doch das von der holländischen Firma HT Suspension entwickelte Fahrwerk kaschiert die Schwächen des kurzen Radstands besser als gedacht. Es glänzt bei niedrigem Tempo mit gutem Ansprechverhalten, bei Highspeed-Sprüngen ar-

beitet es mit seinen doppelten Dämpfern rundum deutlich straffer und verhindert ein Durchschlagen. „Die Dämpfer halten eine ganze Saison“, sagt Amadeus Matzker begeistert.

Dass moderne Autos mit Einzelradaufhängung ein ra-

scheres Fortkommen ermöglichen, bestreitet er nicht, auf die Starrachsen im Defender lässt er dennoch nichts kommen: „Es gibt keine zuverlässigere Lösung.“

Was dem Briten an reinem Speed fehlt, macht er durch geringen Reparatur- und Wartungsaufwand wett. „Dieses Auto kann ein Kunde technisch noch problemlos beherrschen“, sagt Matzker, der zurzeit zusätzlich an einer Defender-Variante mit langem Radstand und V8-Benziner mit 270 PS arbeitet. 2005 will er damit bei der Dakar antreten. Welchen Kosenamen sich Jutta Kleinschmidt dafür wohl ausdenkt?

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweisitziger Geländewagen, L × B × H 3850 × 1790 × 2000 mm, Radstand 2360 mm, Leergewicht 1830 kg.

Fahrwerk

Starrachsen vorn und hinten, Schraubenfedern, doppelte Stoßdämpfer, Panhardstab vorn, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Durchmesser 330 Millimeter, Scheibenbremsen hinten, Durchmesser 300 Millimeter, Reifengröße 235/85 R 16.

Kraftübertragung

Fünfganggetriebe, permanenter Allradantrieb, drei Sperrdifferenziale.

Motor

Fünfzylinder-Dieselmotor mit Turboaufladung, Hubraum 2495 cm³, Bohrung/Hub 84,45 × 88,95 mm, Leistung 162 kW (220 PS) bei 3700/min, maximales Drehmoment 440 Nm bei 1800/min.

Fahrleistungen

0 – 100 km/h 8,6 s
Höchstgeschwindigkeit 180 km/h

Preis

Land Rover Defender 90 Superproduction ca. Euro 100 000,-

Text: **Markus Stier**
Fotos: **Sabine Hoffmann**