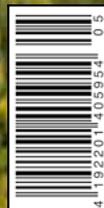


Deutschland: € 5,95 Österreich: € 6,80 Schweiz: sfr 8,40 Luxemburg: € 7,00 Italien: € 7,50

SEPTEMBER
OKTOBER
2017
5-2017

4x4 action

DAS MAGAZIN FÜR ECHE OFFROADER



MATZKER DISCOVERY DC7

DER BESTE DISCO



Reisetauglich: Red-Rock-Wrangler



Wahl: Das schönste Leserauto 2017



Arbeits



Wahrgelände-Check: Red Bull Ring

SONDERDRUCK
LAND ROVER DISCOVERY 3.0 MATZKER DC7





LETZTE STUFE

Der neue Disco ist da, aber der alte ist schwer zu toppen – vor allem in der Ausbaustufe des Kölner Offroad-Experten Matzker. Als DC7 zeigt er dem Neuen und dem Rest der Konkurrenz, wo der Bartel den Most holt.



Beugt unschönen Kratzern vor: Schwellerschutz in Edelstahl.



Elegant hinter der Stoßstange versteckt: Warn-Seilwinde mit 3,6 Tonnen Zugkraft und Stahlseil. Auf Wunsch auch gern stärker.



» Wenn der neue Discovery neben dem bisherigen steht, wird mancher potenzielle Kunde hin und hergerissen sein. Der Neue ist ein hübsches Auto, aber der aufrichtigen Kantigkeit und dem maskulinen Charme des Disco 4 hat er nicht viel entgegenzusetzen. Mal ganz abgesehen

fahrzeug ergattert? Oder einen jungen Gebrauchten mit noch größerem Preisvorteil? Dann hat man was übrig, um das Auto zu optimieren.

Zum Beispiel beim Kölner Land-Rover-Händler und -Tuner Matzker. Er macht einem den alten Disco noch

Der Discovery 4 hat dem neuen Disco 5 ein paar Dinge voraus: vor allem Nutzwert und einen kantig-maskulinen Charme

von den praktischen Werten, denn das alte Modell bietet mehr Laderaum und Nutzwert. Die solide Stahlkarosserie statt leichtem Aluminium ist vielleicht auch die bessere Wahl, wenn man daran denkt, das Auto tatsächlich im Gelände zu bewegen.

Also doch lieber noch ein Auslaufmodell nehmen, wenn man eines als Neu-

schmackhafter, mit ein paar gezielten Eingriffen, die die Leistungsfähigkeit auf ein noch höheres Niveau bringen – und das im wörtlichen Sinne.

Das Kernstück des Disco-Tunings ist das DC7-Paket. Das Kölner „Performance Package“ setzt am Fahrwerk und am Motor an und kitzelt mit elektronischen Tricks mehr aus der Technik, als Land

Rover serienmäßig herausgeben will. Der entscheidende Teil des Pakets ist das „Electronic Handling und Offroad Kit“, das die Möglichkeiten der Luftfederung voll ausnutzt. Der Disco lässt sich damit wahlweise 28 Millimeter tiefer legen, um im Tiefflug über die Autobahn zu düsen, oder 30 Millimeter zusätzlich über die Serien-Geländehöhe hinaus liften, um so im Offroad-Einsatz aufzutrumphen. In der Offroad-Einstellung des Fahrwerks erreicht der Disco so stolze 34 Zentimeter Bodenfreiheit.

In der Praxis noch wichtiger ist ein Fahrwerksniveau, das es serienmäßig nicht gibt: eine erhöhte Straßenposition, die ideal für Pistenfahrten und schnellere Offroad-Etappen ist. Genau das richtige, um über namibische Sandpisten oder australische Outback-Tracks zu schweben. So kann der Disco seine einmalige Mi-



Black is beautiful: Das Testfahrzeug glänzt (oder eben nicht) durch ein freundliches Mattschwarz und dunkle Scheiben.

schung aus Nutzwert und Fahrkomfort noch besser in Szene setzen.

Teil des DC7-Pakets ist auch das Motortuning mit dem Kürzel TR6. Der drei Liter große Sechszylindermotor entwickelt dank Umprogrammierung des Original-Steuergeräts 39 PS und 70 Newtonmeter mehr. Das macht dann 295 PS

Highend-Fahrwerk: Die Stoßdämpfer arbeiten je nach Position mit unterschiedlichen Dämpfkräften. Die Luftfederung wird elektronisch getunt.



UMBAUTEN

(die wichtigsten Teile und ihre Preise)

- | | |
|---|-------------|
| • DC7 Performance Package
(Electronic Handling und Offroad Kit, TR6-Motortuning, Speed Unlimiter, 50 mm Spurverbreiterung) | EUR 5.750,- |
| • Selective-Control-Stoßdämpfer | EUR 3.785,- |
| • Warn-Seilwinde 3,6 t mit Stahlseil | EUR 2.895,- |
| • Unterfahrschutz Aluminium Motor/Vorderachse/Getriebe | EUR 1.585,- |
| • Schwellerschutz Aluminium | EUR 785,- |
| • Ansaugschnorchel Land Rover orig. | EUR 635,- |
| • Fernscheinwerfer Hella Luminator 170 | EUR 485,- |



Bewegungsspielraum optimiert: Die neuen Stoßdämpfer erlauben den Rädern 8,5 Zentimeter mehr Federweg zwischen den Endpositionen.

und ein Monster-Drehmoment von 670 Newtonmetern. Damit die neuen Pferde auch nicht eingebremst werden, setzt der „Speed Unlimiter“ die elektronische Abregelung bei 180 km/h außer Kraft. Der DC7-Disco darf mit deutlich mehr als 200 über den Asphalt pfeifen. Außerdem im Package: eine Spurverbreiterung um 50 Millimeter.

Die elektronische Optimierung des Fahrwerks wird richtig komplett mit den

Selective-Control-Stoßdämpfern, die Matzker speziell für den Discovery entwickelt hat. Sie bieten je nach Arbeitsposition unterschiedliche Dämpfungskräfte: In der tiefen Autobahnstellung des Fahrwerks sind sie relativ hart mit einer straffen Dämpfung, die Karosserieschwankungen unterbinden soll. Ist das Fahrwerk in die Geländeposition hochgefahren, arbeiten die Dämpfer dagegen betont weich. Damit erlauben sie ein feines An-

sprechen der Federung und viel Achsver-schränkung.

Da der Arbeitsweg der Stoßdämpfer deutlich größer als bei den Seriendämpfern ist, lassen sie 85 Millimeter mehr Höhenunterschied am Rad zu. Zwischen der tiefsten und der höchsten Fahrwerkseinstellung liegen damit 190 statt 105 Millimeter. Und auch in der höchsten Offroad-Stufe bleibt immer noch ein restlicher Ausfederweg an den Rädern übrig.

Der Disco im Matzker-Trimn darf vieles, was er in der Serie nicht darf: zum Beispiel richtig hoch sein und richtig schnell fahren

Allerdings sind die Dämpfer nicht gerade günstig: Inklusiv Montage hat man die 4000-Euro-Marke überschritten. Macht rund einen Tausender pro Rad.

Das vergisst man aber schnell, wenn man das Zusammenspiel der optimierten Luftfederung mit diesen Dämpfern erlebt: Gerade in der leicht erhöhten Position für Pistenfahrten zeigt die Kombination ihre



1 | Für Rutschpartien: Die Antriebstechnik wird von sechs Millimeter starken Aluplatten geschützt.

2 | Kleiner Schalter, große Wirkung: Der Taster an der Lenksäule steuert die Fahrwerkshöhe.

3 | Serienmäßig: Am hochwertigen und komfortablen Disco-Innenraum gibt es nichts zu optimieren.

DATEN

Modell Land Rover Discovery 4 3.0 SDV6
Grundpreis (letzter Neupreis) EUR 55.600,-

KAROSSERIE

Aufbau Selbsttragende Stahlkarosserie

MOTOR

Bauart V6-Diesel-Biturbo
Hubraum 2.993 cm³
Leistung 295 PS (Serie 256 PS) @ 4.000 U/min
Drehmoment 670 Nm (Serie 600) @ 2.000 U/min

ANTRIEBSSYSTEM

Getriebe 8-Gang-Automatikgetriebe
Antrieb permanenter Allrad
Geländeuntersetzung 2,93:1
Sperrvorn/zentral/hinten -/-/-

FAHRWERK

Radaufhängung vorn Doppelquerlenker
Radaufhängung hinten Mehrlenkerachse
Federn vorn Luftfedern
Federn hinten Luftfedern
Bremsen vorn Scheiben (innenbelüftet)
Bremsen hinten Scheiben
Reifengröße 255/55 R19
Felgengröße 8x19

KONTAKT

Matzker KFZ-Technik
Robert-Perthel-Straße 31
50739 Köln
Tel. 0221-5463236
www.matzker.de



Kraftprotz: Mit 670 Nm Drehmoment und Untersetzung ist kein Hügel eine Anstrengung.

Qualität. Der Disco gleitet mit Tempo 80 über den Feldweg, als wär's eine Autobahn. Als fahrbaren Untersatz für Fernreisen kann man sich nichts komfortableres vorstellen.

Um das Paket komplett zu machen, hat die Firma Matzker dem Vorfür-DC7

ist statt der serienmäßigen Plastikleisten ein Schwellerschutz aus fünf Millimeter dickem Alu montiert.

In die vordere Stoßstange wurde eine Warn-Winde mit 3,6 Tonnen Zugkraft integriert. Serienmäßig ist sie mit 30 Metern Stahlseil bestückt, gegen Aufpreis

Zugkraft. Die Kabelfernbedienung wird in der Frontmaske eingesteckt. Als Extra gibt es auch eine Funkfernbedienung. Der Ansaugschnorchel ist ein Land-Rover-Originalteil. Er sorgt dafür, dass der Motor möglichst saubere Luft und möglichst kein Wasser ansaugt.

Zu guter Letzt hat Matzker dem Disco noch ein paar ordentliche Lichtkanonen spendiert: Die Hella Luminator 170 arbeiten mit klassischer Halogentechnik und bringen weite Sicht auf die Mongolei oder auf was immer man gerade vor der Nase hat. Im Offroadbetrieb kann man sie auch mit 100-Watt-Birnen bestücken.

Also was nun: Neuer Disco oder lieber ein alter im Matzker-Trim? Für uns ist die Sache klar. <<

Text & Fotos: Hans J. Wieland

Der optimierte Discovery zeigt, wozu dieses Auto fähig ist – und das lässt sich kaum noch toppen

noch weitere Extras mitgegeben: Eine Leichtmetall-Panzerung schützt Motor, Vorderachse und Getriebeeinheit immer dann, wenn selbst 340 Millimeter Bodfreiheit nicht mehr reichen. Das dreiteilige Set ist aus sechs Millimeter starkem Flugzeug-Aluminium gefertigt. Seitlich

gibt es ein leichteres Kunststoffseil. 3,6 Tonnen sind angesichts des stattlichen Fahrzeuggewichts von über 2,5 Tonnen nicht gerade viel, aber zur Not kann man ja eine Umlenkrolle verwenden, die die Zugkraft verdoppelt. Alternativ gibt es stärkere Winden mit 4,5 oder 5,4 Tonnen