



GELÄNDETEST

**MATZKER TX4
DISCOVERY SPORT**

DER ABENTEUER-LANDY

Sonderdruck aus dem OFF ROAD Magazin 6/19



Matzker tx4: ABENTEUERLUSTIG

Die Land Rover Tuning- und Umbauspezialisten von Matzker aus Köln haben schon seit ewigen Zeiten einen gewichtigen Namen, wenn es um die Modifizierungen der englischen Offroader geht. Vom Expeditionsmobil bis zur Leistungssteigerung kommt alles aus der hauseigenen Entwicklungsabteilung. Jetzt machen sie auch dem kleinen Discovery Sport Beine – im wahrsten Sinne des Wortes.



» Traktion



Mit Matzker-Fahrwerk in Verbindung mit den AT-Reifen geht es einiges weiter. Sonst auf Terrain Response hoffen!



Auch Matzker kann nicht zaubern – ein Kompromiss-Fahrwerk.

Der Land Rover Discovery ist mit Sicherheit ein Erfolg und hat seine Fangemeinde in der reiselustigen Familie. Aber als echtes Abenteuer- und Expeditionsmobil präsentiert sich das Familien-SUV eher selten. Denn Fahrwerk und Böschungswinkel des kleinen TD4 sind ab Werk nicht wirklich dafür ausgelegt. Er ist von Hause aus eher ein Winter- und Schlechtwege-Allradler wie viele seiner Artgenossen auch. Die Offroad-Tuner von Matzker wollen den Disco Sport jedoch nicht ganz so einfach in diese Schublade stecken und dort versauern lassen. Man hat

sich auch für diesen Landy ein Komplett-Paket ausgedacht und in die Tat umgesetzt. Ein Abenteuer-Maßanzug, wenn man so will, auf den Disco Sport und seine Fähigkeiten zugeschnitten.

BULLIGER AUFTRITT

Steht man vor dem tx4 getauften Abenteuer-Landy, fällt einem natürlich direkt die höhere und breitere Optik ins Auge. Die grauschwarze Schutzfolierung unterstützt den satten und stimmigen Auftritt des kleinen Disco. An der Front prangen stolz zwei Zusatzfernlichter aus dem Hause Hella,

die dank ihrer geringen Bautiefe ohne chirurgischen Eingriff am Frontkühler befestigt werden können (575 Euro). Auf dem Dach sitzt der unauffällig und perfekt angepasste Expeditionsträger. Durch seine Rundungen und die Befestigung an den original dafür vorgesehenen Punkten baut er kaum auf, bietet reichlich Grundfläche und ist dank Plankenkonstruktion auch noch begehbar (1075 Euro). Ein wirklich gelungenes Teil, das auf langen Reisen für Platz im Innenraum sorgt. Wie auch bei unserem Tester passen problemlos drei große Boxen für Werkzeug, Extra-

Stauraum, Bergungstools und ein Reserverad auf die großzügig bemessene Dachterrasse. Und es bietet sich natürlich eine weitere Anbaumöglichkeit für Zusatz-Beleuchtung. Die vordere Einfassung des Dachträgers zielt nun eine 140 Zentimeter breite LED-Light-Bar, die für richtige Stadion-Atmosphäre auf gar nicht beleuchteten Wegen sorgt. Alles stimmig, dezent integriert und solide verbaut. Die neugestaltete Außen-Optik für den Offroad-Einsatz ergänzt, nicht minder wichtig, ein für die kommenden Aufgaben tauglicher Schutz unter dem Fahrzeug. Dort

» Winkel



Hier gewinnt er deutlich: Die Bodenfreiheit wächst auf 225 mm vorne, die Bauchfreiheit steigt auf 235 mm.



Knapp: Der vordere Böschungswinkel beträgt jetzt 27 Grad.



An der Hinterachse sind es jetzt sogar brauchbare 33 Grad.



Höhengewinn ohne Verschränkungsplus (158 mm): Bei dem guten Fahrverhalten auf der Straße vorzusehen.

gibt es für die Front, den Motor und das Getriebe 6-Millimeter-Aluminiumplatten, die die empfindliche Technik vor Feindberührung bewahren sollen (ab 585 Euro). Nächster Blickfang sind die mattschwarzen 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, bereift mit 225/65 R17 General Grabber AT3 (2650 Euro). Diese finden plötzlich genügend Platz in den Radhäusern dank der Matzker-Fahrwerkshöherlegung (565 Euro). 35 Millimeter längere

Federn werden hier dem Disco Sport spendiert. Das ist die Grenze des Machbaren, um nicht in die komplette Geometrie eingreifen zu müssen und weiterhin auf die Serien-Dämpfer setzen zu können. Damit der tx4 immer noch satt auf der Straße liegt, gibt es einen Satz Alu-Spurverbreiterungen (25 mm) rundum. Der Look ist stimmig, die neugewonnene Höhe, die breitere Spur und die AT-Bereifung machen optisch sicherlich was her – und

gleichzeitig neugierig auf das Fahrverhalten des Discovery Sport on und off the road.

IN ACTION

Natürlich wäre Matzker nicht Matzker, wenn nicht auch unter der Motorhaube etwas für kommende Abenteuer vorbereitet worden wäre. Dem serienmäßigen TD4 mit seinen 150 PS wurde logischerweise auch auf die Sprünge geholfen. Mit dem namensgeben-

den Kit „tx4“ gibt es eine gehörige Portion Extra-Schub aus der Elektro-Kiste (1385 Euro). 20 Prozent Leistungszuwachs sind es in dieser Ausbaustufe und der Disco Sport freut sich diebisch über seine 30 neuen Zusatz-Pferde und das um 55 Nm gesteigerte Drehmoment. Die Kraftsteigerung erfolgt hauptsächlich im mittleren Drehzahlbereich und das Maximum liegt nach der Power-Kur bereits ab 1900 Umdrehungen an.



» Interieur



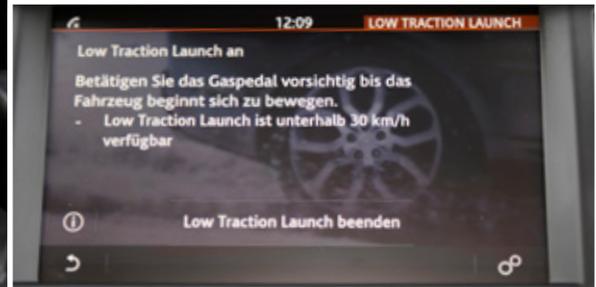
SE-Ausstattung: Sicherlich die richtige Wahl für die Reise.



Matzker Know-how: Die 180 PS merkt man on- und offroad. Die Kraftentfaltung ist wunderbar.



Auswahl: Anpassung an den Untergrund – Terrain-Response-System.



Assistenz: Die „Low Traction Launch“ als Zusatz-Starthilfe ohne Grip.



Das bringt gleich mehrere Vorteile: Eine gleichmäßige Leistungsentfaltung und eine höhere Elastizität gegenüber dem Serien-Aggregat wirken sich positiv auf den Durchzug aus und ergeben eine komfortable Reserve im Hängerbetrieb. Letzteres ist vor allem dann interessant, will man auch mal mit dem Wohnanhänger durch die Welt ziehen. Das breitere Drehzahlband wirkt sich natürlich nicht nur auf Sprinteigenschaften und Kraft aus, es sorgt bei gemäßigter Fahrt auch für ein verbessertes Cruising-Verhalten und kann bei angepasster Fahrweise auch zu einem geringeren Dieselbedarf beitragen. Auf Knopfdruck erwacht der getunte tx4-Motor zum Leben und erweist sich erst einmal als genauso ruhig

und kultiviert wie sein Serienbruder. In der Stadt ist von den getroffenen Tuning-Maßnahmen logischerweise noch nicht viel zu spüren, auch wenn man den Eindruck hat, nicht so hoch zu drehen. Das ändert sich ziemlich schnell auf der Landstraße, wenn man das Gaspedal mal etwas deutlicher streichelt. Jetzt merkt man den Bums. Und der Disco Sport schiebt ganz ordentlich nach vorn. In den Kurven und bei schnellen Lastwechseln ist erfreulicherweise nichts vom Umbau zu merken. Natürlich macht sich der gepackte Dachträger auditiv bemerkbar, aber der Zugewinn an Höhe, auch durchs Fahrwerk, führt zu keinem wirklichen Pendeleffekt. Lenkung und Fahrwerk sind stabil und prä-

zise, die AT-Reifen fallen außer durch eine fröhlichere Mitteilungs-bereitschaft nicht ins Gewicht. Die Leistungsentfaltung und das Plus an Kraft sorgen für Fahrfreude bei zügiger Gangart, die Neungangau-tomatik gesellt sich völlig unauffällig zu dem Reigen dazu. Die Hausaufgaben wurden bei Matzker erledigt und das Resultat überzeugt auf Asphalt.

AUF ZUM OFFROADPARK

Das Allradssystem im Landy ist ab Werk sicherlich für größere Aufgaben bestimmt, doch baulich bedingt kann man ihn ohne Kontakt und Verformung kaum durch ein Fahrgelände treiben. Hier helfen natürlich die Matzker-Maßnahmen am ehesten, allen voran der Hö-

henzuwachs. Bodenfreiheit und Winkel wachsen und dank des Unterfahrschutzes sinken die Hemmungen etwas. Freilich reden wir hier nicht von Defender oder Disco-Welten, aber jeder Fortschritt bringt einen weiter. So wagen wir uns zunächst in einige schlammige Auswaschungen, um vorsichtig die Grenzbereiche auszuloten. Und sind stellenweise positiv überrascht, dass der visuelle Eindruck doch nicht von dem erwarteten Schrammgeräusch am Unterboden bestätigt wird. Forsch oder unvorsichtig sollte man trotzdem nicht zu Werke gehen, denn es gibt kaum Reserven, wenn man denn aufsitzt. Auch kleinere Rampen im Gelände sind mit Vorsicht zu genießen und sollten nicht direkt

» Ausstattung



Die Dachterrasse: Der begehrte Träger bietet reichlich Staufläche und gute Sicherungsmöglichkeit.



LED-Lightbar: Diese ist schön hoch platziert und blendfrei montiert.



Heller dank Hella: Das Zusatz-Fernlicht ist ohne Probleme anzubauen.





Gute Höhe: Hier kann man die Höherlegung und die gewonnene Bauchfreiheit erkennen.



Matzker-Feder: Im Austausch vorne und hinten – der Rest bleibt Original.

angefahren werden. Befindet man sich allerdings in der Steigung oder im Schlamm, macht sich die Zusatzkraft des Motors deutlich bemerkbar. In Ermangelung von Sperren arbeiten die an die jeweilige Situation angepassten Gelände-Modi fleißig, Traktion herzustellen und den Vortrieb aufrechtzuerhalten. Funktioniert bei Land Rover traditionell ganz gut. Ein für den Fahrer deutlicher spürbares Plus in Sachen Traktion bilden allerdings die AT-Reifen. Die General Grabber machen dem Disco Sport Beine und sind eine Top-Bereicherung des Gesamtsystems tx4. Mehr Platz unterm Bauch und guter Schutz senken sicherlich das Beschädigungsrisiko und der Zugewinn in den Prozenten zeigt sich

deutlich, weil man auch gefühlt diese Mehr-Prozent weiterkommt. Dennoch ist auch der Matzker wie schon der Serien-Disco Sport absolut kein Verschränkungsweltmeister und echtes Vorankommen muss man sich, wenn man es drauf anlegen will, hart (und wahrscheinlich sehr teuer) erarbeiten. Es bleibt immer ein fröhliches Herantasten an die Aufgaben, kein sorgenfreier Offroad-Ausflug.

DER 20%-MEHR-DISCO

Wer mehr aus seinem Disco Sport machen möchte mit dem tollen Zugewinn an Kraft, ohne auf den täglichen Fahrkomfort zu verzichten, ist goldrichtig beim tx4. Der kann alles ein bisschen besser. ■

T | Dr. Björn Schulz F | Markus Kehl

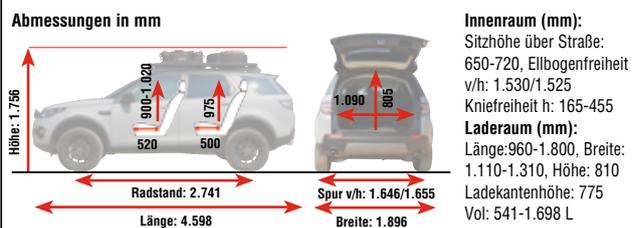


Gelungene Integration: Das Big-Roof-Rack benutzt die vorhandenen Befestigungspunkte.

Technik / Messwerte / Kosten

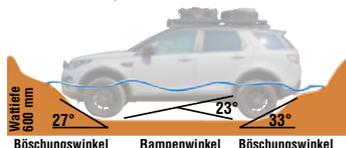
Land Rover Discovery Sport TD4	
MOTOR / GETRIEBE	
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage	Diesel/R-4/vorn längs
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/zwei oben liegende
Verdichtung/Aufladung/LLK	15.6:1/1x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	cm³/mm 1.999/83,0 x 92,4
Leistung	kW (PS)/min⁻¹ 132 (180)/3.750
Drehmoment	Nm/min⁻¹ 440/ab 1.900
Gemischaufladung/Schadstoffklasse	Common-Rail-DI/Euro 6
Getriebe	Neungang-Automatikgetriebe
Übersetzungen	1./2./3./4./5./6./7./8./9.
Gelände/Achse/Rückwärts	4,71/2,84/1,91/1,38/1,00/0,81/0,70/0,58/0,48 -3,94/3,83
KAROSSERIE / FAHRWERK	
Fahrzeugaufbau	selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, 5 Sitzplätze
Radführung	vorn Einzelradaufhängung an unterem Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbein, Einzelradaufhängung an Längs- und Querlenker, Schraubenfeder. hinten Einzelradaufhängung an unterem Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbein, Einzelradaufhängung an Längs- und Querlenker, Schraubenfeder.
Bremsanlage	vorn/hinten ABS, ESP, EBV, HDC, TR innenbel. Scheibe/Scheibe
Lenkung	elektr. Servolenkung
Wendekreis	m 11,9
Räder	Felgen; Reifen (Testwagen) 8x18 Zoll; 235/60 R18 Testwagenbereifung 7,5x17 Zoll; 225/65 R17; GG AT3
MESSWERTE / GEWICHTE	
Höchstgeschwindigkeit	km/h 204
Beschleunigung	
0 - 80 km/h	s 7,3
0 - 100 km/h	s 10,7
0 - 130 km/h	s 17,5
Zwischenspur	
60 - 100 km/h	s 7,6
80 - 120 km/h	s 9,8
Verbrauch	Diesel
Tankinhalt	L 54
Normverbrauch gemäß EU-Zyklus	
innerorts/außerorts/Mix/CO₂	L/100 km / g/km 6,5/4,9/5,5/140
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km 7,8
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg 1.780/2.505
Anhängelast	ungebremst/gebremst kg 750/2.500
PREISE* / AUSSTATTUNG	
Grundpreis	45.750 (TD4 SE)
Testwagenpreis	65.261 (TD4 SE Matzker TX4)
Leistungssteigerung inkl. Garantie (3 Jahre)	2.080
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; -- = nicht lieferbar	
FAHRZEUGUNTERHALT*	
Versicherungskosten**	Haftpflicht 584 Euro (TK 22)
	Teilkasko 269 Euro (TK 24)
	Vollkasko 1.157 Euro (TK 27)
Kfz-Steuer	278 Euro
Werkstattintervalle	1 Jahr / 34.000 km
Garantie/Gewährleistung	3 Jahre / 100.000 km

* Jahreskosten; ** Tarife der HUK-Coburg Allgemeine; Standort München, SF1, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit 100 Mio. pauschal, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse; SF=Schadensfreiheitsklasse



OFFROAD-PROFILE

Automatisch zuschaltender Allradantrieb mit elektronisch gesteuertem Lamellenkuppelung, Kraftverteilung variabel 100/0 - 50/50, Sperrfunktion v/M/h: --/Lamelle/--, Traktionskontrolle; Stabilisatoren vorn und hinten



Bodenfreiheit v/h: 225/230 mm
Bauchfreiheit: 235 mm
Diag. Achsverschränkung: 158 mm
Steigfähigkeit: k.A.
Gesamtuntersetzung (max.): 18,87/1
Kriechgeschw. (min.): 5,3 km/h

FÜR PROFI'S DIE MOTUL ADDITIVE



Die Anforderungen an technische Leistungsfähigkeit von Motoren und Maschinen wachsen permanent. Der Kraftstoffverbrauch in modernen Motoren wird dabei maßgeblich durch die Verbrennungsqualität des verwendeten Kraftstoffs bestimmt. Zudem führen Verbrennung und Reibung von mechanisch bewegten Komponenten zu Verschleiß und Metallabrieb sowie zu einem erhöhten Lagerspiel.

Das Spezialsortiment für den Profi deckt sämtliche Baugruppen eines modernen Fahrzeugs ab – angefangen beim Motor über das Kraftstoffsystem, die Abgasanlage, das Getriebe bis hin zum Kühlkreislauf. So reduzieren die Reinigungszusätze der Motul Additive u.a. die Entstehung von betriebsbedingten Verunreinigungen bzw. verhindern diese gänzlich.



FOLLOW US ON
motul.com



 **TecAlliance**
Certified Data Supplier

MOTUL