

1978-2008 | 30 JAHRE OFF ROAD | DAS ORIGINAL

www.off-road.de

# OFF ROAD

Das 4x4-Magazin für die Freiheit auf Rädern

Ausgabe 2 vom 15.1.2008



# Darf nicht wahr sein!



Sonderdruck Matzker Freelander FX4



**Matzker** verlieh schon dem 2,5-Liter-Vorkammer-Diesel Flügel – dem Land Rover-Triebwerk, der Generation vor dem 200-TDI. Ein Ladeluftkühler vom Porsche 3.3 Turbo und viele Feinheiten zur thermischen Absicherung brachten 120 statt 86 PS.



# Darf nicht wahr sein

Ein Freelander mit Riesenrädern, der fetzt wie ein Wiesel? Das kann nur ein weiteres Meisterstück vom Land Rover-Flüsterer Matzker sein.

**Das kann nicht gutgehen,** denkt man beim ersten Rundgang um den Matzker-Freelander FX4. Diesmal hat der Land Rover-Flüsterer aus Köln den Bogen aber überspannt, glaubt man. Einem neuankommenden Testwagen nähert man sich ja immer erst einmal von außen: Felgen und Reifen vom Land Rover Discovery III, 255/60 R18, fast 5 % größer als Freelanderpneus, viel zu groß und zu breit und zu schwer. Hoffentlich fährt er damit überhaupt noch an!

Das darf nicht wahr sein – er fährt an, und wie! Schon ab 1500 Touren auf dem Drehzahlmesser reißt der kleine Turbodiesel tüchtig am

Geschirr, wird immer stärker und steht schon bei knapp 2000 Umdrehungen voll im Saft. Welcher 2,2-Liter-Turbodiesel kann das schon von sich behaupten? Den subjektiven Eindruck von enormer Kraft aus dem Drehzahlkeller bestätigen die Papierwerte. So weist die Drehmomentkurve bereits bei 1900 min<sup>-1</sup> ihr Maximum auf.

Die Motorkennlinien deuten aber noch auf andere Besonderheiten

hin. Schon bei 3200 Umdrehungen gibt die Maschine ihre maximale Leistung, die Nennleistung von 178 PS ab. Jene steht bis hinauf zu 4000 min<sup>-1</sup> zur Verfügung. Ein Konstantleistungsmotor also, wie man es aus dem Bereich „schwere Nutzfahrzeuge“ kennt. Ihre Fahrer gehen mit dem kleinstmöglichen Gang und maximaler Motordrehzahl in eine Autobahnsteigung in der Hoffnung, bis zur Kup-

pe nicht mehr schalten zu müssen. Bei Personenwagen ist eine Auslegung dieser Art unnötig und hat beim FX4 andere Gründe: Es geht um Schonung der Aggregate. Angesichts fehlender Kooperationsbereitschaft des deutschen Getriebeherstellers Getrag mussten die Kölner die Schaltbox zerlegen und die Lagerdimensionierung sowie die Zahnradfestigkeiten selbst nachrechnen. Sie kamen zu dem Schluss: Bei 460 Nm maximalem Drehmoment lassen wir es gut sein. Immerhin 60 Nm mehr als beim Serien-Freelander. So gedopt lässt der FX4 trotz der größeren Räder (darf man nie außer Acht las-

## HINTERGRUND

### Freelander als Sportskanone



Für Kurvenwetter bietet Matzker auch eine Umrüstooption mit sportlichen Straßenreifen im Extrem-Niederquerschnitt an: 255/50R20 Continental ContiCrossContact UHP. Die 20-Zoll-Felgen stammen wie beim All-Terrain-Radsatz vom großen Bruder Discovery.





**Bärenkräfte** entlockt der Matzker-Zusatzrechner dem kleinen 2,2-Liter-Turbodiesel. Bereits ab 1500 Touren geht der Freelander entschlossen zur Sache.

**Im Gelände** wirkt das zusätzliche Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen Wunder. Allein die fehlende Geländereduktion setzt da die Grenzen.

**Kräftig dimensionierte** Fahrwerkselemente machen es möglich, dass der Freelander große Räder auch ohne Mühe tragen kann.

**Große, grobe Schuhe** bewirken den Unterschied auf der Straße wie im Gelände. Kein Problem, denn die General Tire Grabber AT2 verfügen über Speed-Index H für 210 km/h.



## Land Rover Freelander Matzker FX4

### MOTOR

Dieselmotor, 4-Zyl.-R., Common-Rail-DI  
Hubraum: 2.179 cm<sup>3</sup>  
Leist.: 131 kW/178 PS bei 3.200-4.000 min<sup>-1</sup>  
max. Drehmom.: 460 Nm bei 1.900 min<sup>-1</sup>  
Schadstoffklasse: Euro 4 (DPF)

### KRAFTÜBERTRAGUNG

variabler Allradantrieb mit Haldexkupplung (Lamellen), überbrückbar mittels Terrain Response; 6-Gang-Schaltgetriebe oder 6-Gang-Automatik

### FAHRZEUGAUFBAU

selbsttragend, 4 Türen, Heckklappe nach oben öffnend, 5 Sitzplätze

### FAHRWERK

vorn: Einzelradaufh., McPherson-Federb.  
hinten: Einzelradaufh., McPherson-Federb.

### BREMSEANLAGE

ABS, EBV, ESP  
vorn: innen belüftete Scheiben  
hinten: innen belüftete Scheiben

### LENKUNG

Zahnstangen-Servolenkung

### FELGEN/REIFEN

Serie: 6,5x16 / 215/65 R 16  
Testwagen: 8,0x18 / 255/60 R 18  
General Tire Grabber AT2  
Alternativ: 8,0x20 / 255/50 R 20  
Continental ContiCrossContact UHP

### FAHRLEISTUNGEN (Messwerte)

V<sub>max</sub>: 193 km/h bei 3400 min<sup>-1</sup> im VI.  
0-100 km/h: 10,2 s  
0-130 km/h: 17,8 s  
Elastizität 80-120 km/h im V/VI: 9,6/13,7 s

### VERBRAUCH

OFF ROAD-Testverbrauch: 9,6 L/100 km

### PREISE

Freelander TD4 S mit Metalliclack: 34.990 €  
Matzker-Optionen:  
Leistungssteigerung FX4, 178 PS 1.395 €  
Radnabenadapter Discovery Alu 695 €  
Radsatz Discovery 255/60R18 3.795 €  
Radsatz Discovery 255/50R20 4.395 €

### INFORMATIONEN

Matzker Kfz-Technik  
Robert-Perthel-Str. 31  
50739 Köln  
Tel.: 0221/5463236  
www.matzker.de

sen) ein Serien-Pendant ziemlich alt aussehen. In der Disziplin Beschleunigung von 0 auf 130 km/h nimmt er ihm eine ganze Sekunde ab und in der Elastizitätsprüfung 80 auf 120 km/h sogar 1,3 Sekunden. Er marschiert echte 193 km/h und das bei lediglich 3400 Touren.

Er marschiert echte 193 km/h und das bei lediglich 3400 Touren. Matzkers Entwicklungsziel „viel Kraft von unten“ erhebt den kleinen Luxus-Briten zum echten „Öko“. Bei Reisetempo 130 km/h liegen nur 2300 Umdrehungen an. Selbst im größten Gang kann

man bei dieser Drehzahl auf einen überlegenen Durchzug vertrauen. Diese Überlegenheit beschränkt sich nicht nur auf die Asphaltthatz. Man mag kaum glauben, welchen Unterschied griffige All-Terrain-Pneus und anderthalb Zentimeter mehr Bodenfreiheit ausmachen. Der FX4 ist nämlich nicht höhergelegt. Man hat so lange an den Ad-

apterscheiben zur Montage der Discovery-Felgen gefeilt, bis es keine Feindberührungen mehr gab. Von leichten Unebenheiten lässt sich der 2,2-Liter auch im Standgas nicht abwürgen, vor mittleren Hindernissen muss man die Kriechdrehzahl dann mit dem Gaspedal stützen. Doch in stark verworrenem Gelände überschreitet man wie beim Serienauto schnell die

## Trotz Riesenräder lässt der Matzker-FX4 den Serien-Freelander alt aussehen

Grenzen des guten Geruchs. Soll sagen: Das macht die Kupplung nicht lange mit. Ein Auto ohne Untersetzung ist für richtiges Gelände selbst mit den größten Reifen einfach nicht geeignet.

Wie haben die Kölner das Muskelspiel hinbekommen? Man mag den Begriff „Tuning“ gar nicht ausprechen, ihm haftet irgendwie

ein negatives „G’schmäckle“ an. Dabei steht es im ursprünglichen Sinn für „trimmen“ und „optimieren“. Ein Zusatzrechner prüft die Signale, die das Motorsteuergerät an die Piezo-Einspritzdüsen sendet, vergleicht sie mit seinen Kennfeldern und gibt, falls nötig, optimierte weiter.

Änderungen bei Einspritzzeit und Einspritzmenge beschränken sich auf die Haupteinspritzung. Die Pilot-, Vor- und Nacheinspritzungen bleiben unangetastet. Das

unterscheidet die Matzker-Optimierung von Billig-Tuning, das lediglich den Raildruck manipuliert. So kommt eins zum andern: Überlegene Fahrleistungen bestätigen die bärige Optik. Güte der Ausföhrung: 1a. Wieder mal ein unglaublich guter Wurf der Land Rover-Flüsterer aus Köln. ■

T | Ronald Partsch F | Peter Kasper