

Austrian Viagra

THE ROAD
LAND ROVER
SPEZIAL TEIL 1

Potenzprobleme mit dem klassischen Briten? Zu wenig Dampf unter der Haube? Alles kein Problem. Die Spezialisten von Steinbauer-Tuning im österreichischen Enns machen aus dem eher schlappen Defender – via Steuergerät – einen wilden Hengst.

Ich mag den Briten nicht besonders – dazu stehe ich. Nicht weil sich Stahl und Aluminium auf Dauer nicht vertragen, auf keinen Fall weil beim Serien-Defender schon bei 130 Kilometern pro Stunde das Limit erreicht ist oder gar weil er nicht immer – Ausnahmen bestätigen die Regel – wirklich zuverlässig ist. Ich mag den bildschönen und kultigen Insulaner schlicht deswegen nicht, weil er mir bereits beim Einsteigen

das Gefühl vermittelt, dass – sobald die Fahrtüre geschlossen wird – ein Leben als Ölsardine beginnt. Einklemmt zwischen Lenkrad und Türe, die Pedalerie nicht wirklich da, wo man – zumindest ich – sie erwartet. Viel Emotion, wenig Platz. Eingefleischte England-Fans werden mich bereits jetzt verteufeln. Halt, bitte lesen Sie weiter, denn es geht nicht um meine Gefühle, es geht um einen der brachialsten

Serien-Diesel-Defender, die wir je zu Gesicht bekommen haben

BEDENKEN VERSCHWINDEN, SPASS STELLT SICH EIN

Das Gestühl unseres Testwagens stammt aus einem Land Rover Sondermodell und lief bei dem deutschen Hersteller Recaro vom Band. Noch nie war Sitzen so gemütlich, so echt und doch so sportlich. Meine Bedenken in puncto Land Rover Defender? Wie

weggeblasen – jetzt bin ich zufrieden. Das Tempo nähert sich der 130er-Marke, ich stelle mich mental auf das prompte Abriegeln bei Erreichen der Höchstgeschwindigkeit ein. 140, 150 – die Tachonadel steigt unaufhörlich, erreicht erst bei 166 km/h und etwas mehr als 3600 Umdrehungen das Ende der Fahnenstange! Was ist geschehen? Florian Flath von Steinbauer Tuning erklärt die Eingriffe ins Serientriebwerk und die Motorper-

pherie. Vorweggenommen: Die auf dem Test-Defender angepreisene Leistungssteigerung von 20 Prozent wird mit unserem Engländer deutlich überschritten. Serienmäßig liefert das große TD4-Aggregat (2,5-Liter-Turbodiesel) 122 Pferdestärken und 360 Nm bei 2000 Umdrehungen. Die Steinbauer-Jungs offerieren plus 20 Prozent, nach Adam Riese also 146,4 Pferde und satte 430 Newtonmeter Drehmoment. Doch unser Doping-Defen-

der wurde auf etwas mehr als 50 Prozent Zuwachs getrimmt. Wir sprechen also von rund 190 PS und 550 Nm, die das Getriebe an die Kardanwellen schiebt!

WAS STECKT DAHINTER?

Das Rezept fürs Austria-Viagra ist mehr als simpel. Dem ursprünglich von Ford für den Transit entwickelten 2,5er wird der große Turbolader des 3-Liter-Motors aufgepflanzt. Das Steuergerät



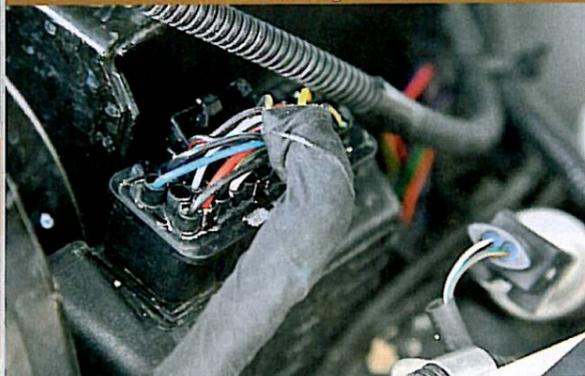
FAST UNVERÄNDERT: Klassisch englische Kommando-Zentrale.



BEQUEMER GEHT ES NICHT: Beste Sitzperformance – Recaro sei Dank!



POWER-ZUWACHS 1: Geändertes Steuergerät bis 190 Pferdestärken!



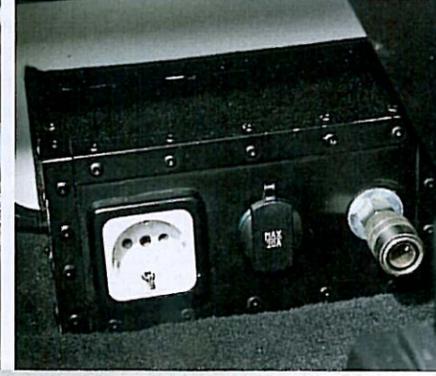
POWER-ZUWACHS 2: Großer Turbolader vom 3-Liter-Modell.



POWER-ZUWACHS 3: Elektronische Aufhebung des High-Speed-Limits.



PRAKTISCH: Steckdose und Lüftanschluss im Heck.





TRAUMHAFTES VERSCHRÄNKUNG: Doch leider nur durch den Komplett-Ausfall eines Koni-Dämpfers.



ABRISS-DÄMPFER: Zu kurze Dämpfer und Verzicht auf Achsfangbänder.



IM AUGEN: Fragwürdige Verarbeitung.



RANDNOTIZ: Grober Fels und jede Menge Leistung – im Wettbewerbsfall oft eine denkbar ungünstige Konstellation. In unserem Fall begrenzte die extrem tief liegende Anhängerkupplung den Vorwärtsdrang des Austro-Zebras. Die – leider nicht mit Achsfangbändern versehene – Achse konnte zu 100 Prozent ausfedern. Die etwas zu kurzen Koni Heavy Tracks waren dem Gewicht nicht gewachsen und gaben an der schwächsten Stelle nach. Schaut man sich die Bruchstelle jedoch genauer an, drängt sich dem versierten Betrachter allerdings die Frage auf, warum der Dämpfer-Korpus nur an der Oberfläche des Dämpferauges angeschweißt wurde und nicht ins Auge hineinragt – eine Sollbruchstelle? Wohl eher nicht!

wird umprogrammiert und die Vmax-Aufhebung ebenfalls per geändertes elektronisches Signal eliminiert. Auch die vom Defender bekannte Verzögerung beim Gaszurücknehmen – vom Hersteller zur Schonung von Getriebe und Antriebsstrang gedacht (elektronisches Gaspedal) – fällt den Ennser Operateuren zum Opfer. Zusätzlich verbauen die Ennser (in der großen 190er-Variante) einen eigens entwickelten Ladeluftkühler, der den Brennraum des 2,5-Liters mit deutlich kühlerer Luft anreichert und so für eine gesunde Thermik des gepimpten Defender-Diesels sorgen soll. Last not least kommt

ein größerer Luftfilter zum Einsatz – fertig ist das Potenz-Paket made in Austria. Wie gesagt, der Insel-Fourwheeler geht wie die Hölle, hängt in jedem Gang und in allen Drehzahlbereichen mächtig am Gas – er macht einfach Laune!

AB NACH AL-ÄI

Im OFF ROAD-Park Langenaltheim muss sich das austro-britische Zebra dem üblichen Testprozedere stellen – nachdem es bereits auf der rund 150 Kilometer langen Autobahnanfahrt absolut überzeugende Performance an den Tag gelegt hat.

Gerade fünf Minuten im Schieferbruch, gieren wir nach harten Geländeeinlagen. 190 PS im fast serienmäßigen Defender müssen der Hammer sein. Doch bereits in der ersten Felssektion ist Schluss. Steinbauer setzt auf Koni Heavy-Track-Dämpfer – nicht gerade verschränkungsfreundlich, eher für hohe Zuladung und ausgedehnte Dünen- und Wellblechpisten-Touren konzipiert. Ein Dämpfer reißt genau am Dämpferauge ab (mehr dazu siehe Kasten „Randnotiz“). Nach rund einer Stunde ist das Problem behoben, der ausgebaut Dämpfer geschweißt und der Defender wieder einsatzfähig.

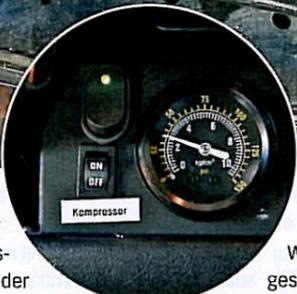
4 ASSE IM ÄRMEL

Die berühmten, teilweise extrem steilen und rutschigen LA-Auffahrten sind für ein Serientriebwerk oft nicht zu meistern. Zu wenig Leistung, zu wenig Traktion mit den Serienpneus. Reduktion, Mitteldiff gesperrt und ein beherzter Druck aufs Gaspedal – der Steinbauer katapultiert sich in den Hang. Die montierten BF-Goodrich-MTs in der Größe 265/75 R16 sorgen für die benötigte Traktion, das 190-PS-Triebwerk leistet jedoch den größten Teil der Arbeit, und das, obwohl Steinbauer das Gewicht des Serienfahrzeuges um „einige“ Kilogramm erhöht hat. So kommen



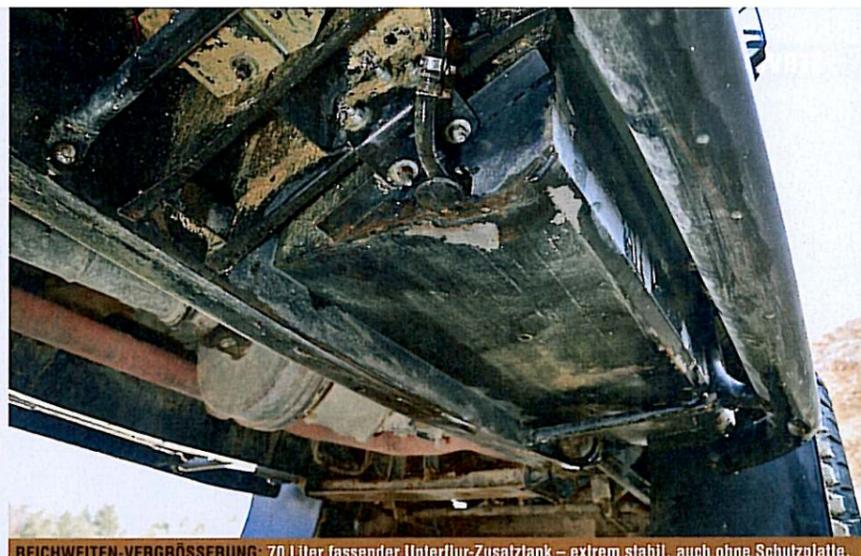
BESTE PROTECTION: Perfekter Stahl-Rundumschutz fürs Differential.

LUFT-SPEICHER: Seitlich angebrachter Druckspeicher für den Kompressor.



zwei Unterflur-tanks dazu (einer mit 30 Liter Fassungsvermögen, der zweite mit 70 Litern – ergibt inklusive des Haupttanks ein Diesel-Gesamtvolumen von 175 Litern!), ein Luftkessel für den Kompressor, eine mächtige ARB-

Frontstoßstange und eine 9500er Warn Winch – insgesamt 350 Kilogramm Mehrgewicht gegenüber dem Serienmodell. Der Steinbauer klettert, nimmt sogar gröbste Einlagen mehr als gelassen



REICHWEITEN-VERGRÖßERUNG: 70 Liter fassender Unterflur-Zusatztank – extrem stabil, auch ohne Schutzplatte.



SO BITTE NICHT: „Offene“ Dieselleitung im Radkasten.

und erlaubt Geländespaß, wie ihn Serien-Defender-Fahrer nie erleben dürfen.

RAUS MIT DER MARIE

Mit „Marie“ meinen die Österreicher Kohle, Pinke, Moneten – wie auch immer. Für das kleine Leistungskit ruft Steinbauer läppische

798 Euro auf, die 190-PS-Lösung schlägt dagegen mit rekordverdächtigen 5820 Euro ein mächtiges Loch in die Kasse. Solange man den PS-Zuwachs betrachtet, ist das o.k. – die Abnahme des Girokontos schlägt freilich extrem auf den Magen.

T | Jörg Kübler F | Uwe Fischer



LAND-ROVER
DEFENDER

MEIN FAZIT: Das sollte man sich gönnen! Kleine oder große Lösung, je nach Portemonnaie – Sie werden Ihren Defender nicht wiedererkennen, versprochen.
INFOS: Steinbauer Tuning Technologies A-4470 Enns, Tel.: +43/7223/811750 www.steinbauer.cc