

Onverwoestbaar

Zoals de 911 dé Porsche is, is de Defender dé Land Rover. Sterker nog, tot 1990 heette deze auto simpelweg 'Land Rover'. De naam Defender is pas ingevoerd toen de Discovery aan het gamma werd toegevoegd, om zo verwarring te voorkomen. Deze auto is de belichaming van de Engelse terreinwagen-geschiedenis en het symbool van onverwoestbaarheid. En tot een zekere mate is hij ook onverwoestbaar: maar liefst driekwart van alle exemplaren die de Land Rover fabriek verlieten, rijdt nog steeds rond. Dat lijkt misschien geen uitzonderlijke prestatie, maar bedenk wel dat de Defender al zestig jaar in productie is. Dat maakt de Defender een unieke auto, maar is hij nog wel van deze tijd?



En tot een zekere mate is hij ook onverwoestbaar: maar liefst driekwart van alle exemplaren die de Land Rover fabriek verlieten, rijdt nog steeds rond. Dat lijkt misschien geen uitzonderlijke prestatie, maar bedenk wel dat de Defender al zestig jaar in productie is. Dat maakt de Defender een unieke auto, maar is hij nog wel van deze tijd?

Popnagels en laspunten

Een parkeergarage inrijden is met dé Land Rover altijd een uitdaging. Dankzij zijn hoogte van ruim 2 meter is het zaak goed op de inrijhoogte te letten. En om te keren als het bordje bijvoorbeeld 'maximaal 1,90m' vermeldt. Het is één van de ongemakken die je voor lief moet nemen, want de Defender is nu eenmaal geen auto van bescheiden formaat. Zijn ultra-hoekige vormen, die nog stammen van het oermodel uit 1948, doen ook geen enkele moeite om zijn formaat te verbloemen. Het ontwerp mag dan niet bepaald subtiel ogen en



evenmin een toonbeeld van gestroomlijnd design zijn, het geeft hem wel de uitstraling die bij een echte terreinwagen past. Hij ziet eruit alsof geen berg hem te hoog is en geen rivier te diep.

Er zijn nog maar weinig auto's die grotendeels met de hand in elkaar worden gezet. De Defender is er één van. En dat is goed te zien. De stijlvolle popnagels zitten niet netjes op een rijtje, her en der zijn charmante laspunten zichtbaar en sommige panelen zijn aan de ene kant anders afgewerkt dan aan de andere kant. Ach, het hoort allemaal bij zijn unieke karakter. Net als de adventure opties. Wat te denken van een snorkel de motor van lucht voorziet wanneer de auto tot zo'n oksels in het water staat of een elektrische lier die ruim 4.000 kilogram kan trekken? Ook wat meer alledaagse opties, zoals een

imperiaal of extra verlichting, behoren tot de mogelijkheden.

Vrachtwagengevoel

Instappen vereist wat klauterwerk, wat gezien de hoogte van de Defender niet meer dan logisch is. Eenmaal op de bestuurdersstoel beland, hebben we uitzicht over een niet heel modern, maar toch wel compleet dashboard. De middenconsole, afkomstig van de vorige Discovery, heeft een eenvoudige en degelijke vormgeving. Op de plaats waar je een dashboardkastje verwacht, zit een handgreep voor de passagier. De functie van het kastje wordt vervuld door een grote bak tussen de voorste stoelen. Die stoelen zijn trouwens amper te verstellen, dus een goede zitpositie vinden is geen makkie. Vóór je zit het enorme stuurwiel, dat samen met de lange versnellingspook een vrachtwagengevoel oproept.



De Defender heeft een grote schare puristische - of moeten we zeggen: masochistische - liefhebbers. Voor hen is de standaarduitrusting op het lijf geschreven: hij omvat namelijk géén centrale vergrendeling, géén elektrisch bedienbare ramen en géén ABS. En dan hebben we het dus over een auto van minimaal 57 mille (voor de korte 90-variant, de lange 110-variant is er vanaf 63.800 euro). Onze auto is echter uitgerust met het X-TECH pakket. Dat is gericht op mensen die hun Defender dagelijks gebruiken en heeft al die 'luxe' zaken als centrale vergrendeling wel. Bovendien beschikt de X-TECH over airco en een kanteldak. Beiden moeten handmatig worden bediend, maar toch. Airbags zijn overigens niet leverbaar, ook niet tegen meerprijs.

Optioneel is de 110-variant, waarbij 110 staat voor de wielbasis gemeten in inch, leverbaar als zevenpersoons uitvoering. Op die manier kan de Defender als alternatief dienen voor full size MPV's als de Renault Espace en Chrysler Voyager. De ruimte die passagiers hebben verschilt nogal per zitrij. Helemaal voorin is het riant, daar zul je niet snel je hoofd stoten. Ook op de tweede zitrij is het goed uit te houden. De bank is daar wat hoger geplaatst dan de voorstoelen, maar het dak is daar ook iets hoger, dus dat heft elkaar mooi op. Op de zesde en zevende zitplaats is het echter behelpen. Het zijn weliswaar volwaardige stoelen, maar omdat ze op de wielkasten staan, kom je al snel met je hoofd tegen het dak.

Spierballenklus

Onder de motorkap verwacht je misschien een prehistorisch motorblok, maar in werkelijkheid ligt er een moderne turbodiesel met variabele geometrie in het vooronder. Dat hij klinkt alsof hij al sinds de jaren veertig wordt gebruikt, heeft meer te maken met de isolatie – dat wil zeggen: het gebrek eraan – dan met de motor zelf. Het vermogen van 122pk en, belangrijker bij een dergelijke auto, trekkracht van 360nm, zijn geen beroerde waarden. Van een auto met het gewicht van een volwassen vrouwtjesolifant en de stroomlijn van een IKEA-vestiging



kun je echter geen rappe prestaties verwachten. Om van A naar B te rijden voldoet de motor redelijk, voor wedstrijdes bij verkeerslichten zijn er geschiktere auto's te vinden.

Of, om het sterker uit te drukken: voor rijden op asfalt in het algemeen is dit misschien wel de minst geschikte auto. De Defender is een echte terreinwagen en dat blijkt uit alles, wanneer je ermee over de weg rijdt. Oordopjes zijn geen slecht idee, want niet alleen de motor is luid, ook de terreinbanden laten duidelijk van zich horen. Op de snelweg lijkt het beter te gaan, al is dat voornamelijk omdat de windruis de andere geluiden dan overstemt. Maar het moet gezegd worden: dankzij de lange zesde versnelling is de motor ook daadwerkelijk redelijk stil bij constante snelweg snelheden. Die zes is trouwens een heuse overdrive, want de topsnelheid, een bescheiden 132km/h, is ook te behalen in de vijfde versnelling.

Schakelen is in de Defender een spierballenklus. De pook heeft het formaat van een honkbalknuppel en laat zich met veel weerstand in de versnellingen leggen. Het koppelpedaal geeft je het gevoel dat hij helemaal niet ingedrukt wil worden. Zelfs gasgeven kost bijzonder veel kracht. Sturen gaat dan weer heel licht, alsof het stuur nergens mee verbonden is. De middenstand is zo vaag dat je het stuur gerust een kwartslag kunt draaien zonder dat de auto daardoor van richting verandert. Vanwege het hoge zwaartepunt is het bochtgedrag ook niet om over naar huis te schrijven. Toch ligt hij - waarschijnlijk vanwege het hoge gewicht - redelijk stabiel op de weg, al blijft het geen bochtenridder.

In het terrein valt echter alles op zijn plaats. De rumoerige terreinbanden blijken dan veel grip te bieden, het vage stuurgevoel voorkomt dat het stuur nerveus heen en weer gaat wanneer je over hobbelige paden rijdt en dankzij de zware bediening heb je veel feeling met de auto. Erg prettig is de korte eerste versnelling. Vooral bedoeld om goed te kunnen 'kruipen' wanneer je een zware aanhanger trekt, maar ook in het terrein komt hij van pas: dankzij de korte één kun je langzaam rijden zonder slippende koppeling. Rijd je heel traag, dan kun je de lage gearing inschakelen, waarmee je zes versnellingen ónder de één hebt. Zo is het mogelijk om met zeer lage snelheid toch veel kracht op de wielen over te brengen.

Met de pook voor lage gearing is ook het differentieel te locken. Dit biedt uitkomst wanneer het ene wiel veel grip heeft en het andere weinig, want hiermee voorkom je dat het wiel zonder grip doelloos ronddraait, terwijl de aandrijving beter naar het wiel mét grip kan worden overgebracht. Op het asfalt

ergerden we ons aan de wat stuiterige en oncomfortabele wielophanging, maar ook die bewijst zijn nut in het terrein. Net als de plaatsing van de motor. Die hangt namelijk helemaal bovenin de motorruimte. Niet bepaald ideaal voor de wegligging - want hoe hoger de motor, hoe meer de auto om zijn as 'rolt' - maar wel zo handig als je een beekje oversteeft: dankzij die hoge motor rijdt hij door water van een halve meter diep.

Compromisloos

De Defender is uniek. Hij is al zestig jaar in productie en is bovendien één van de laatste compromisloze terreinwagens. Waar de meeste 4WD's steeds softer worden, doet de oer-Land Rover geen water bij de wijn. Met zijn vage besturing, zware bediening en weinige comfort is het een minder prettige auto om mee over asfaltwegen te rijden. Off-road werken al die on-road nadelen echter in zijn voordeel. Het puur op terrein gerichte karakter, blokkendoosdesign en de karige standaarduitrusting zijn eigenlijk niet meer van deze tijd,



deze zaken maken hem echter wel bijzonder. De verwende automobilist zal de Defender links laten liggen, maar voor de avontuurlijke nostalgist is dit de ideale terreinwagen.

Plus

- + Onverwoestbare uitstraling
- + Goede terreincapaciteiten
- + Rijdende legende

Min

- Onhandige hoogte en draaicirkel
- Karige standaarduitrusting
- Weinig stuurgevoel