



## Land Rover Defender

### Met de dag leuker

Autotest | "Een nieuwe dimensie", "de referentie" en "autorijden zal nooit meer hetzelfde zijn". Met zulke beloften kondigen autofabrikanten steeds weer hun nieuwe modellen aan. In de praktijk zijn die nieuwkomers hoogstens iets stiller, iets sneller of iets mooier dan voorheen. Maar beloofde revolutie blijft op een heel enkele uitzondering na uit. Een van die uitzonderingen is sinds 1948 op de markt en is nog steeds in vrijwel ongewijzigde vorm te koop. De nieuwe dimensie in terreinrijden, de referentie onder de off-roaders maakt autorijden nooit meer hetzelfde en heet Land Rover Defender.

### Dag 1: ophalen

Al voor de testrit was duidelijk dat dit een bijzondere ervaring zou worden. Immers, er moet een reden zijn dat de Defender al vijf decennia op de markt is. In tegenstelling tot moderne SUV's, is dit niet half terreinauto en half luxe auto. De Defender is 100% terreinauto en daarmee uit. Het uiterlijk bevestigt dat met hoekige vormen die de auto zo puur maken als maar kan.



Een woordvoerder van Land Rover weet te vertellen dat de Defender oorspronkelijk is bedoeld als landbouwvoertuig met het stuur in het midden. Uiteraard is het stuurwiel nu links te vinden, maar nog steeds is het Spartaanse werkpaard van weleer in het interieur terug te vinden. De stoelen zijn nauwelijks verstelbaar, waardoor de bestuurder onwennig dicht op de bijna vertikaal geplaatste voorruit met

wonderlijk kleine ruitenwissertjes zit. De stoelen hebben buitengewoon korte rugleuningen, hetgeen één van de weinige echte nadelen van de Defender is.

Andere ongebruikelijke zaken maken de Defender juist bijzonder. Zo is de versnellingspook bijna een meter lang. Schakelen van 4 naar 5 vereist een compleet gestrekte arm. Bovendien gaat alles zwaar, niet alleen het schakelen en koppelen, maar zelfs het gaspedaal en tankdop vragen meer kracht dan gemiddeld. De testrijder heeft het gevoel een vrachtwagen te mogen besturen!

In de loop der jaren is steeds meer "luxe" toegevoegd. De bediening van die extra functies is op de meest vreemde plaatsen terecht gekomen. Een toerenteller, airbags of van binneuit verstelbare buitenspiegels ontbreken, stoelverwarming en ABS zijn standaard.

Een opsomming van deze pareltjes van ergonomie: de lichtknop is een hendeltje aan de stuurkolom precies bij de knie van de bestuurder, de bediening van de ventilator is te vinden naast de klokken, een tweede ventilator-knop is te vinden links onder het stuurwiel, een derde voor de airco daarnaast. De toeter is een hendel aan het stuurwiel terwijl de achterruitenwisser juist een knop midden op het dashboard heeft. Dit vreemde geheel zou genoeg zijn om een andere auto compleet af te keuren, maar in dit geval maakt het de beleving compleet. Bovendien: eenmaal vertrouwd met de bediening is de Defender niet minder praktisch dan een moderne auto.



De Defender is alleen leverbaar met dieselmotor. Deze komt na even voorgloeien tot leven met een geluid en gevoel dat opnieuw het idee geeft een vrachtwagen te mogen besturen. Met twee handen stevig om het grote stuurwiel zet de Defender zich kalm in beweging richting de snelweg. Het onderstel is stevig afgeveerd zodat iedere drempel en rimpel nadrukkelijk voelbaar is. Bovendien versterkt de hoogte van de auto het effect. Op de buitenweg is 120 km/u best haalbaar, maar vooralsnog is 80 à 90 km/u prettiger. Moet deze proefrit echt een week duren?

## Dag 2: het bos

Het Spartaanse interieur weet vanaf het eerste moment op een heel eigen manier te charmeren. Ook de omvang van de auto en het uitgesproken



motorkarakter wennen snel en maken het rijden met iedere extra kilometer tot een bijzondere belevenis. Moet dit een week duren? Pardon: mag dit een week duren! Bij het zoeken naar een ingang in het bos blijkt na de te kleine stoelen het tweede en laatste echte nadeel: een enorme draaicirkel. Eenmaal in het bos is het de Defender echter vergeten en vergeven. Zodra de half terrein half snelweg banden eenmaal in contact zijn gekomen met het eerste bospad zijn vriend en vijand voor altijd verkocht en verknocht aan de Defender.

Vierwielaandrijving is standaard en niet uitschakelbaar. Zoals dat hoort bij een echte terreinauto is ook lage gearing beschikbaar. Een dergelijke extra versnellingsbak geeft nog eens vijf extra versnellingen onder de 1, waarmee de Defender traag maar extreem sterk wordt. Ooit heel gebruikelijk maar nu bijna uniek, is de mogelijkheid om beide overbrengingen over te slaan en via de neutraalstand een extern apparaat als een waterpomp aan te drijven.

Door het bos lopen kilometers lange paden die toegankelijk zijn voor het verkeer. Op enkele wandelaars na is het uiterst rustig, want gezien de kuilen en losse aarde zal menig personenauto niet ver komen op dit stuk openbare weg. Op een aantal hellinkjes worden standaard proeven uitgevoerd waaraan iedere terreinauto wordt blootgesteld. Het is duidelijk dat de Defender hier tot op de laatste vezel voor bedoeld is. Deze tests die menig andere terreinauto tot het uiterste brengen, maken geen enkele indruk op de Land Rover. Met vlag, wimpel, confetti en complimenten geslaagd voor deze eerste off-road beproeving!

### Dag 3: kraamvisite

Op de derde dag staat een ziekenhuisbezoek op het programma. Alleen al het vooruitzicht op een lange rit met de Defender stemt vrolijk. Dankzij de hoekige vormen is de Defender gemakkelijk te overzien, maar de auto blijkt in de binnenstad onpraktisch groot. Omdat de proporties precies kloppen lijkt de Defender een bescheiden auto, maar de praktijk bewijst anders. Om een hint te geven: banden zijn even hoog als de motorkap van een sportwagen. Het interieur is zo

groot dat de radio nagalmt in de enorme bagageruimte. En die gigant mag nu de stad in. Het is een kwestie van goed uitkijken en vooral goed naar beneden kijken.

Het vinden van een parkeerplek is voor de Defender een grotere opgave dan het bedwingen van een jungle. De meeste plekken zijn te klein, de parkeergarages (en wasstraten) zonder uitzondering te laag. De Defender is met 2 meter 8 (excl. het verhoogde dak van de hier gereden grijs kenteken uitvoering) de hoogste personenauto op de markt. Het opstapje bij het portier is daarom geen overbodige luxe. Helemaal achteraan het parkeerterrein is eindelijk een plekje waar de Defender tussen een paar andere terreinauto's wordt geparkeerd die duidelijk hetzelfde luxeprobleem hadden.



### Dag 4: regen

De vierde dag is gereserveerd voor een fotosessie. Het beoogde gebied is ver van de redactie. Omdat de testrijder inmiddels kan lezen, schrijven en parkeren met de Defender dient de volgende uitdaging zich aan: kan het ook hard? Het karakter van de 2,5-liter vijfcilinder diesel is zo gekozen dat vooral bij lage toeren enorm veel kracht beschikbaar is en de auto daarmee optimaal controleerbaar is in het terrein. Juist daarom lijkt het alsof de diesel op de buitenweg al snel buiten adem is. Maar met het gas op de vloer krijgt de Defender een tweede adem en komt deze gigant met grote stappen verbluffend snel vooruit. De auto voelt veel sneller dan de getallen in de folder aangeven. De remmen zijn prima en ondanks de hoge

snelheid geeft de Defender een veilig en controleerbaar gevoel. Deze testdag is wederom leuker dan de vorige!

Op de terugweg in de drukke avondspits is het toch prettiger om gelaten te kijken naar het gepeupel beneden. De Defender-bestuurder zit hoog genoeg om in iedere andere auto naar binnen te kijken. De beeldschermpjes en computertjes op het dashboard stuiven voorbij. Laat ze maar gaan, hierboven zit het prima en de Defender-rijder geniet graag wat langer van de rit.

## Dag 5: het bos bij regen

Op de vijfde en laatste dag zijn de natuurgoden de Defender gunstig gestemd. Het heeft 's nachts onophoudelijk geregend en ook nu komt er veel water uit de hemel. Het bospad van de tweede dag is veranderd in een ware modderpoel. Wandelaars, ruiters en mountainbikers laten graag verstek gaan.

De grijns op het gezicht van de testrijder wordt juist groter en met een grote plons gaat de Defender de strijd met de modder aan. Voor dit soort "uitspattingen" is deze auto gemaakt! Opnieuw zijn auto en testrijder in hun element. Het spelen gaat bij voorkeur de hele dag door terwijl de Defender moeiteloos over verlaten ruitersporen buffelt. Tijdens de standaard tests wist de testauto al te overtuigen, nu bewijst de Defender wat het verschil is tussen een SUV en een pure terreinauto. Met modder tot op het dak duikt de Defender na een dag lang terreinrijden weer uit het bos op. Het ultieme is bereikt, de missie is geslaagd.



## Conclusie

De testrit met de Land Rover Defender was er één waar ondergetekende lang naar uitkeek. Mede daarom werd de auto vol trots aan buitenstaanders getoond waarbij steeds werd uitgelegd dat dit geen SUV is, maar een echte pure taaie terreinauto. Dat pure karakter zorgt ervoor dat de Defender met grote afstand de beste prestaties in het terrein neerzet.

Daarop volgde meer dan eens de vraag: "wie koopt dat nou?". En daar zit de kneep. Het pure karakter, de omvang en de vreemdsoortige invulling aan de term ergonomie zijn geen nadelen, maar maken de Defender tot een belevenis op wielen. Maar het is zoeken naar plekken waar een echte terreinauto als

deze daadwerkelijk tot zijn recht komt. Voor wie serieuze terrein-capaciteiten van belang zijn is de keuze sinds 1948 eenvoudig. Anno 2004 kent de Defender nog steeds nauwelijks concurrentie (Ivo Kroone). ■



## Specificaties

### Land Rover Defender 90 Td5 Country Station Wagon

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	388 x 179 x 208 cm
Wielbasis	236 cm
Gewicht	1.770 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.500 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	2492 cc
Cilinders / kleppen	5/2
Vermogen	122 pk @ 4200 tpm
Koppel	300 Nm @ 1950 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	18,6 sec.
Topsnelheid	135 km/u
Verbruik gemiddeld	10,8 l / 100 km
Verbruik stad	12,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	9,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 37.050,-
Prijs instapmodel	€ 37.050,-