



Land Rover Defender (1948 - 2018)

Oudgediende

Autotest | Al ruim 60 jaar is de Land Rover Defender in min of meer dezelfde vorm te koop. Liefhebbers zweren bij de auto en willen na al die tijd niets anders. Maar ook professionals die van hun terreinauto afhankelijk zijn, soms in de meest afgelegen streken van de wereld, kiezen nog altijd voor de Defender. Wat maakt deze Land Rover op leeftijd zo geliefd?

Wat de Defender zo geliefd maakt is het karakter. Moderne auto's moeten handelbaar zijn in de stad en sportief op de buitenweg. SUV's moeten het comfort van een limousine bieden en tegelijkertijd onoverwinnelijk zijn in het terrein. Zulke combinaties zijn niet geheel onmogelijk, maar het blijft altijd een compromis. De Land Rover Defender is gemaakt met slechts één doel voor ogen: terreinrijden.



Dat blijkt al uit de specificaties van de hier geteste "130 Station Wagon". De "130" wijst op de wielbasis

van 130 inch; dat is ruim 3 meter 30! De gehele auto is 5 meter 13 lang en heeft een draaicirkel van meer dan 15 meter. De parkeerplaats bij de supermarkt vormt daarom een grotere uitdaging dan de bush-bush van midden Afrika.

Uitrusting

De meest luxueuze voorziening op de basisuitvoering is stuurbekrachtiging. Alleen de "X-TECH" versie is voorzien van zaken als elektrisch bedienbare zijruiten en airconditioning. Sinds de recente facelift is de auto zelfs leverbaar met decadente zaken als stoel- en voorruitverwarming. De purist moet daar niets van hebben, alhoewel het stiekem toch wel heel prettig is tijdens een avontuur in koude streken. Als het gaat om veiligheid zijn ABS en ESP sinds kort leverbaar, airbags zijn niet beschikbaar.



Als vanouds zijn alle plaatdelen hoekig en zitten de scharnieren van de deuren aan de buitenkant. "Verfijning" is een woord dat niet voorkomt in het vocabulaire van de Defender. Het vierkante interieur is degelijk en daarmee is alles gezegd. De zitpositie is onwennig, ondanks de verstelmogelijkheden van de voorstoelen. Ook de kleine, nadrukkelijk rechtopstaande voorruit blijft vreemd.

Het zijn echter geen van alle nadelen: dit is wat de auto karakter geeft. Iedereen die kennis maakt met de Defender krijgt, gemerkt of ongemerkt, een glimlach op het gezicht uit bewondering voor het lef dat Land Rover toont door dit relikwie in productie te houden.

Weggedrag

Tijdens de recente verjongingskuur is noodgedwongen een nieuwe motor geplaatst, om te kunnen voldoen aan de uitstootnormen. De 2.4 liter viercilinder dieselmotor uit de Ford Transit is zo aangepast dat deze ook werkt onder de extreme hoeken. Een roetfilter kon er echter niet van af, de vraag is dus hoe lang de Defender nog aan de milieueisen zal voldoen. Ook het gemiddelde verbruik van 1 op 9 (uitstoot: 295 gram CO2 per kilometer!) is niet van deze tijd.



Geluidsisolatie had geen prioriteit en dus is de motor op de buitenweg nadrukkelijk hoorbaar. Motor en bestuurder moeten hard werken om überhaupt mee te komen met de verkeersstroom. De eerste versnelling is extra kort om het weggrijden met een aanhanger makkelijker te maken. De zesde versnelling is extra lang om het verbruik op de lange afstand iets te beperken. De topsnelheid bedraagt 132 km/u, maar gezien het lawaai is 100 km/u in de praktijk hard zat.

Ook in het weggedrag is merkbaar dat dit een terreinauto is die, als het echt moet, ook op de verharde weg kan rijden. Dit in tegenstelling tot moderne SUV's, die zijn gemaakt voor de buitenweg en alleen in uiterste nood in staat zijn een stukje terrein te rijden. De Defender heeft een zeer indirecte besturing en helt zo makkelijk over in de bocht dat het allemaal weinig vertrouwen geeft.

"De
uitrusting is spartaans, het comfort minimaal,
de prestaties gering en
het verbruik torenhoog"



Hoe vreemd het ook klinkt: rijden met de Defender heeft iets rustgevends. Dit is zo'n bijzondere auto, dat de bestuurder daar graag zo lang mogelijk van geniet. Laat die haastige vertegenwoordigers in hun luxe leasewagens maar passeren, zij willen hun auto blijkbaar zo snel mogelijk verlaten. De bestuurder van de Defender zit prinsheerlijk achter het stuur en hoeft niet zo nodig snel thuis te zijn.

Terreinrijden

Bovendien: "thuis" is voor de Land Rover Defender het terrein, niet de geasfalteerde binnenplaats in de Vinex-wijk waar de SUV's rijndik staan te glimmen. Terwijl SUV's technisch gezien grote personenauto's zijn, is de Defender gebouwd op een zogenaamd "ladderchassis". Het voordeel daarvan is dat de Defender veel sterker is en daarom dagelijks kan worden gebruikt in zwaar terrein of met een zware aanhanger.

Zoals een sportwagen tot leven komt op het circuit, is de Defender in z'n element in de modder. Alles wat op

de openbare weg een nadeel leek, is nu een voordeel.



Technisch en mechanisch gezien is de Defender bepaald niet de meest geavanceerde terreinauto die er te koop is. Maar juist dankzij de eenvoud, blijkt de Defender wel in het terrein perfect controleerbaar te zijn. De matige reactie op het gaspedaal bijvoorbeeld betekent nu dat het gas voorzichtig kan worden gedoseerd om tussen slip en grip te blijven. De onwaarschijnlijk grote pedalen blijken nu ook te bedienen met laarzen vol modder.

Terwijl moderne SUV's terreinrijden makkelijk maken met een arsenaal aan elektronica, kiest de Defender voor mechaniek. Dat is op de eerste plaats veel sterker dan elektrische "imitatie". Daarbij kan de bestuurder mechaniek beter aanvoelen (en zelfs horen!), waardoor de communicatie met de auto uiteindelijk beter is. Daarom komt de Land Rover Defender al 60 jaar lang op plekken die de meeste andere auto's nog steeds als onbereikbaar beschouwen.



Conclusie

Zoekt u een verfijnde auto om het dagelijkse woon-werk verkeer zo aangenaam mogelijk te maken? Kies dan geen Land Rover Defender. De Defender is al ruim 60 jaar op de markt en dat is te merken. De uitrusting is spartaans, het comfort minimaal, de prestaties gering en het verbruik torenhoog.

Zoekt u een onoverwinnelijk en onverwoestbaar werkpaard voor werk of avontuur? Dan is de Land Rover Defender na 60 jaar nog steeds de uitgelezen keuze. Deze compromisloze auto is gemaakt voor terreinrijden en niets dan terreinrijden. De motor is machtig, het mechaniek sterk en de pret ongekend. Geheel terecht is deze oudgediende zelfs uitgegroeid tot een waar icoon. ■



Specificaties

Land Rover Defender (1948 - 2018)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	513 x 179 x 197 cm
Wielbasis	323 cm
Gewicht	1.830 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.500 kg
Tankinhoud	75 l
Bagageruimte	l
Bandenmaat	235/85R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	2402 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	122 pk @ 3500 rpm
Koppel	360 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	n.b.
Verbruik gemiddeld	11.1 l / 100 km
Verbruik stad	13.6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	9.7 l / 100 km
CO2 uitstoot	295 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 49.400,-
Prijs instapmodel	€ 37.050,-