

Onverwoestbaar

Gereden Land Rover Defender 110 Station Wagon X-tech . **Motor** 2,4 liter, 4-cilinder diesel . **Trekkkracht** 360Nm . **CO₂-uitstoot** 295 gr/km . **Prijs** 71.100 euro . **Wat er verder toe doet** Deze Defender mag een geremde aanhanger tot 3.500 kilogram trekken



Bekijk de video op vk.tv/auto

Zo'n Hummer is eigenlijk maar een zielig hoopje auto. Nog geen twee decennia heeft-ie het volgehouden in de grotemensenwereld. Nu wil niemand er nog een. Nee, dan de Land Rover Defender. Die bestaat al sinds 1948 en is in al die jaren nauwelijks veranderd. Geen zelfdragende carrosserie voor deze auto, maar een loodzwaar ladderchassis. Het plaatwerk is niet gelast, maar met popnagels verankerd. Bladveren, bekend van de postkoets, zijn pas in de jaren tachtig vervangen door spiraalveren. Deze hang naar middeleeuwse techniek komt niet voort uit valse nostalgie, maar uit praktische overwegingen. Land Rover gebruikt alleen bewezen techniek, opdat de Defender onverwoestbaar is. En dat is-ie, letterlijk. Van de 1,8 miljoen geproduceerde exemplaren rijden er volgens de fabriek nog 1,4 miljoen rond.

Het ding wil ook maar niet verdwijnen. Zijn einde is al vaak aangekondigd, maar zolang ze de milieunormen kunnen vóórblijven, blijven de Britten – correctie, de Indiërs, want het merk is sinds vorig jaar in Indiase handen – de Defender bouwen. Dat is een zegen voor de inwoners van het Gooi, waar de auto relatief vaak wordt gekocht. Maar het is vooral goed nieuws voor werkmannen die echt de blubber in moeten. Want modder is de natuurlijke biotoop van de Defender. Daar ploegt hij zich liefst lekker langzaam doorheen.

Op snelheid heeft de auto het niet zo. Op de snelweg en in de stad stuurt-ie even strak als een invalidenbusje. De koppeling is loodzwaar, zijn draaicirkel omvat een provinciestadje. En aan moderne veiligheidstechnieken doet deze auto niet. ABS – een systeem uit de jaren zeventig – is slechts een optie en van het bestaan van ESP of airbags hebben ze in de fabriek nog niet vernomen.

Objectief gezien is de Defender dus een waardeloze auto. Dat er types zijn die zo'n auto (Land Rover Nederland verkocht er vorig jaar 134 op normaal kenteken) voor hun plezier rijden, is bijna niet te bevatten.

Tot je er zelf een gereden hebt. Dan merk je wat bewezen techniek met een automobilist doet. Rustig kabbel je van A naar B, op de rechterbaan van de snelweg, af en toe ingehaald door een 40-tonner. En dat je bij elke bocht op het woonerf drie keer moet steken geeft niks, dan zie je nog eens iets onderweg. Maar het mooiste was die ontmoeting met een Hummer, nabij de Amsterdamse PC Hooftstraat. De bestuurder schonk een respectvolle blik. Hij heeft een echte, leek hij te denken. Inderdaad. _____

tekst — Bard van de Weijer

Interieur

Het interieur is enige tijd terug vernieuwd, en daarvoor is veel smaakvol hard plastic gebruikt. Hadden ze beter kunnen laten.



Motor

De aangepaste Ford Transit-dieselmotor, klinkt als een tractor en heeft minder koppel en vermogen dan pakweg een diesel uit de Toyota RAV4. Maar als-ie stuk gaat, is de Defender-diesel met de inhoud van een meccanodoos te repareren.

