

[nrc.nl](https://www.nrc.nl)

De meest romantische terreinwagen ter wereld: kost drie ton en rijdt voor geen meter

Bas van Putten

12-16 minutes

Bij Land Rover-restaurateur The Landrovers in Amsterdam kun je je oude Land Rover Defender laten pimpen tot een speciaal voor jou op maat gesneden unicaat. Puristen houden de oer-Britse terreinwagens graag in originele staat, Amerikanen nemen het minder nauw. Die zijn dol op oude Land Rovers, maar willen hun primitieve oldtimer wel met alle moderne voorzieningen.

Peter Zeisser, met Daniel van Oort en Frank Tijs eigenaar van het bedrijf: „Ze willen mooie ledlampen, een goeie stereo en een navigatiesysteem, alle toeters en bellen.” Ook laten ze de trage diesels van de originele auto’s vervangen door een potige V8 van Amerikaanse makelij. Een V8 uit een Corvette klinkt en trekt al een stuk beter. Dan voert The Landrovers graag een motortransplantatie uit. „Met zo’n oude diesel kunnen ze niet overweg”, zegt Weisser. „Daar hadden wij niet heel veel moeite mee. We vinden de pure exemplaren ook heel mooi en we hebben nog steeds klanten die voor een zo origineel mogelijke Defender gaan, maar de kick is om ze zo uit te rusten dat ze aan de standaarden van nu voldoen op basis van techniek uit 1983.”

In toenemende mate zien oldtimer-Defenders er ook in Nederland iets wilder uit dan toen ze de fabriek verlieten. Met ledkoplampen, buitenissige wielen en Recarosportstoelen laten de snelle jongens op de Zuidas ze soms vergaand personaliseren, zoals dat heet. Aan de vooravond van zijn 75-jarige geboortedag lijkt de Defender als hebbeding actueler dan ooit.

Dat mag wat kosten. Bij The Landrovers geeft de voornamelijk Amerikaanse klant gemiddeld 275.000 tot 325.000 euro per auto uit. Maar voor dit soort operaties kunnen liefhebbers met geld in Nederland bij meer bedrijven terecht. Ook Top Hat Classics in Loosdrecht en Riverhouse in het Gelderse Almen sprongen succesvol in de vijver die ook grote internationale Defenderspelers als het Britse Arkonik of het Amerikaanse East Coast Defender met elan bevissen. Daar vertimmeren ze tientallen ‘oude’ Defenders per jaar.

Gewerenrek

In Nederland werken ze iets kleinschaliger. Riverhouse bouwt op jaarbasis vijftien auto's naar eigen inzicht en nog eens vijf op aanvraag voor Amerikaanse klanten. The Landrovers met 35 man personeel bouwt zo'n twintig auto's om onder het devies: u vraagt, wij draaien. De klant is koning. Wil hij een nieuwe kleur, leren bekleding, megawielen en -banden, airco en elektrische ramen, ledkoplampen, een parketvloer of gewerenrek? *At your service*. De prijzen variëren sterk al naar gelang de uitgangspunten van de bouwer en de eisen van de opdrachtgever.



[Lees ook dit artikel: **Typisch Nederland: Waarom we zo graag voortuinparkeren**](#)

Ook het formaat speelt mee, want de Defender was er in drie lengtematen: als korte 90, als vijfdeurs 110 en als 130 met dubbele cabine en laadbak. Meer lengte betekent meer werk en dus een ander prijskaartje. Blijft de restauratie dicht bij het origineel, dan ben je bij Riverhouse voor een 90 met gereviseerde dieselmotor 75 mille kwijt, inclusief leer en op verzoek houten vloerdelen. Voor een 130 kan de rekening oplopen tot 120.000 euro. En dat is dus nog peanuts vergeleken bij wat de fans uitgeven bij The Landrovers.

Correct, sinds 2020 is er een nieuw model Land Rover Defender. Hij is tien keer beter dan zijn voorganger: sneller, veiliger, betrouwbaarder. Maar voor de klassieke Defenderliefhebber is het geen echte Land Rover meer. Die zweert bij het van 1948 tot 2016 geproduceerde oermodel. In het yuppentijdperk was de Britse oerterreinwagen al de uitverkoren, romantisch onbehouden knuffelholenbeer voor Jort Kelder-achtigen, hippe aannemers en

nostalgische advocaten. Zijn nieuwe haven is de stadscultuur van een rebels establishment.

Amerikaanse markt

Normale Defenders zijn er ook nog. Voor in verkopensjargon 'onverprutste', originele exemplaren kun je terecht bij specialisten als Coen Caspers van Garage Caspers in Eelde. Of je huurt er een bij het Twentse Larorent van Paul Stroink, die ze met zijn bedrijf One-Ten ook kleinschalig restaureert. Kopen wordt toch steeds moeilijker. De prijzen stijgen hard, de reserves slinken. Caspers: „Mijn voorraad van 35 Defenders is in anderhalf jaar opgedroogd. Defenders zijn momenteel stabiel in waarde dan een Porsche 911.”

Een van de oorzaken: de vraag uit Amerika.

Hoe kon die markt zo snel zo groot worden? Simpel, zegt Michael Bax van Riverhouse: omdat die in 2008 commercieel interessant werd. Klassiekers van 25 jaar en ouder hoeven in de Verenigde Staten niet meer te voldoen aan de keuringsregels die er voor moderne auto's gelden. En in 2008 bereikten de technisch en motorisch gemoderniseerde Land Rovermodellen van 1983 die magische leeftijd. Vanaf dat moment nam voor Bax de export van gebruikte Land Rovers een absurde vlucht. „De omzet rees de pan uit. Het gaat om minimaal veertig auto's per jaar. Dus reken maar uit over tien, twaalf jaar.”

Om aan de vraag te voldoen moet je voorraad hebben. Alles staat of valt bij de bejaarde donorauto die als restauratiebasis goed genoeg is voor een tweede leven. De ideale buit is een zogenaamd 'harde' auto, hard in de zin van relatief ongeschonden.

Bax heeft er in Almen enkele tientallen op zijn erf staan. Auto's vinden lukt nog wel, zegt hij, maar de prijzen stijgen met de toenemende vraag mee. „Acht jaar geleden kocht je in Spanje voor 5.000 euro een redelijk harde donor die 25 jaar had rondgehobbeld op een olijfboerderij, helemaal uitgewoond, vol modder en beesten.” Nu betaalt hij ruim het dubbele voor wat nog net geen krot is. Dankzij een gouden vondst in Polen kan hij weer even voort. Daar bouwde een bedrijf Defenders om tot ondergrondse mijnvoertuigen. Het ontmantelde de auto's en bewaarde het plaatwerk in de opslag, waar Bax het in verstofte maar fabrieksnieuwe toestand aantrof. In een van zijn loodsen liggen complete Defendercabines uit Polen hoog opgetast.

Heilige graal

De mannen van The Landrovers vonden hun heilige graal in Afrika: een vloot van tientallen verweerde witte Land Rovers, ex-Verenigde Naties, de kogelgaten in de ramen. Op een industrieterrein nabij Schiphol staan ze in afwachting van het chirurgijnsmes schouder aan schouder. „De staat is erbarmelijk, maar dat is helemaal niet erg, want het gaat ons om de identiteit”, zegt Zeisser. Plaatdelen zijn overal te koop, de onderdelenvoorziening is perfect, maar de gouden basis is een origineel chassis met correcte serienummers: dat bepaalt de authenticiteit van de auto, hoe ingrijpend verder ook verbouwd. Hoe goed dna ook voor verkopers na hem loont, ziet Bax op internet. „Ik kwam laatst een auto tegen die ik drie jaar geleden verkocht voor 65.000 euro. Ging na drie jaar rijden weg voor 105.000 dollar.”

Moet je zoveel investeren in zo'n primitieve offroader? De

Defender rijdt voor geen meter, de bouwkwaliteit is zozo, de betrouwbaarheid al naar gelang je tolerantiedrempel matig tot belabberd. Maar daar kijk je toch anders tegenaan als de meest romantische terreinwagen ter wereld ook een perfecte investering blijkt te zijn, en onrealistische verwachtingen laten zich managen. Bax haalt zijn Amerikaanse klanten gewoon naar Gelderland. „Dan zeg ik: Ik bouw vijf auto's per jaar en als jij een van die vijf wil hebben, kom hier. Ik betaal je vlucht en hotel, je gaat hier rondrijden, je krijgt er een gevoel bij. Als dat bij je past, en je bent bereid om anderhalf jaar wachttijd, het koersverschil en het gedoe met de verscheping op de koop toe te nemen, prima. Want ik wil niet hebben dat die mijnheer in New York vanuit zijn Aston Martin of BMW voor het eerst in een Defender stapt en ontdekt dat hij niet volgens moderne normen remt en stuurt.”

Erfenis

De mannen van The Landrovers doen hun veldwerk voor een nieuw project soms ter plaatse. Een Mexicaanse klant met een complex pakket van eisen nodigde hen op zijn ranch uit om ze te laten ruiken aan de biotoop van zijn auto, waaraan in Amsterdam nu wordt gewerkt. Zeisser: „Hij wil alles zelf bedacht hebben. De Defender wordt zijn erfenis voor de volgende generatie, zoals zijn ranch al zes generaties in de familie is. Alles wordt anders dan alle auto's die we tot nu toe maakten. Andere kleur, andere materialen, andere motor. De koelkast moest zo ontworpen worden dat hij op het achterwiel geklikt kon worden. Die hebben we bekleed met het leer waar ook de rest van het interieur mee bekleed is, want hij wilde niet dat die koelkast op een koelkast zou lijken. We hebben hem in oktober opgezocht. Hij zei: ‘Je moet zien hoe we hier

leven, anders kunnen jullie de auto nooit goed voor mij bouwen.’
Fantastische tijd gehad.”



[Lees ook dit artikel: **Hoe steden proberen inwoners de auto uit te krijgen**](#)

De auto voor de Mexicaan oogt in de werkplaats imposant *over the top*. Maar hij kan het hebben, net als buiten op het erf een gifgroene 130 op zijn reusachtige banden, gebouwd in opdracht van een Duitse surfer. Wat je dat tijdloos sobere ontwerp ook aandoet, de rauwe charme van Defenders krijg je niet kapot. Al is niet iedereen even gecharmeerd van zo’n extreme make-over. Binnen de Land Roversubcultuur tekent zich een vrij strakke scheidslijn af tussen de rekkelijken en de preciezen. Die zie je terug in de signatuur van de bouwers. De auto’s van Riverhouse zijn doorgaans puurder en soberder dan de vaak exuberante creaties van The Landrovers, hoewel ook Bax niet terugdeinst voor een drupje decadentie: „Als jij voor de meters hetzelfde naaldje wilt als de wijzers op je Breitlinghorloge van 1960, prima. Maar ik wil niet dat een Amerikaan tegen me zegt: Michael,

prachtige auto, maar ik wil er 20 inch Range Rover Sportwielen onder en een rood biesje aan mijn blauwe stoel. Ik bouw die auto's zoals ik ze mooi vind."

Als jij voor de meters hetzelfde naaldje wilt als de wijzers op je Breitlinghorloge van 1960, prima

Voor puristen als Coen Caspers is het origineel mooi genoeg. „Ik behoor ook tot de gebruikers. Ik heb een pick-upversie met dubbele cabine. De gereedschappen kunnen mee, ik kan een trailer van 3,5 ton trekken, ik vind het fijn dat je met kinderen en een hond niet panisch hoeft te zijn voor een krasje." Ben je dan niet het Defendertype waarvoor Land Rover de auto ooit bedoelde, de man die hem koopt als gebruiksvoorwerp? Defender-eigenaar Harold de Vries, ondernemer in exclusief tuinmeubilair: „Ik denk niet dat je van een type kunt spreken. Je hebt de oer-Defenderrijder die zijn auto prepareert voor ruig terreinrijden. De gentlemanrijder die hem of als weekeindauto gebruikt of landelijk woont, en die zijn auto netjes poetst en wast. En dan de liefhebber die zegt: het is gewoon mijn auto." Zo'n man is hij.

In die hoek van praktisch ingestelde liefhebbers zit ook Paul Stroink van One-Ten. Hij heeft ook weleens een bling-Defender „met kruislings doorgestikt leer, boothouten vloeren en 600 pk, maar daar zijn ze niet voor bedoeld. Bovendien rijdt het dan nog steeds voor geen meter."

Daarvoor koop je de nieuwe Defender. Die is de Defendercowboys uiteraard veel te klinisch en modern. Maar daar is iets op gevonden. Zoals je elders oude Defenders laat moderniseren, kun je bij Heritage Customs in het Twentse Enter terecht voor een retrobehandeling van je nieuwe. Eigenaar Jan-Pieter Kroezen en

auto-ontwerper Niels van Roij – bekend van spectaculair verbouwde Tesla's, Range Rovers en Ferrari's – geven de Defender 2.0 met speciale bekledingsstoffen, sierdelen en zelfontworpen wielen het nostalgische karakter dat hij van zichzelf een beetje mist. Kroezen: „We vonden dat er iets meer sfeer in mocht.”

Donorauto's uit Afrika voor bedrijf The Landrovers die later worden omgebouwd tot een compleet nieuwe Land Rover Defender.

Folkert Koelewijn

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

Elektrische Defender

Troefkaart is *magic-metal*, een materiaal dat tot nu toe vooral in hotels en huizen werd toegepast. Van Roij: „Het is eigenlijk metaal met een binder. Je kunt bij wijze van spreken koper met aluminium mixen. Je kunt het spuiten op feitelijk alles, van hout tot metaal, en nabewerken zoals je metaal nabewerkt.” Een pseudoroesteffect op roosters en sleuven, verweerde bronsinten? *The sky is the limit*. Alleen de wielen zijn bij Heritage niet groter dan 22 inch, groter vinden ze niet stijlvol.

Voordat iedereen roept dat Defenders smerige vervuilers zijn: The Landrovers heeft een rijdend prototype klaar van een indrukwekkende, onder leiding van Frank Tijs ontwikkelde elektrische Defender, het oude model dus. Vier elektromotoren in

de wielen met een gezamenlijk vermogen van 600 pk, een tot 180 kWh opschaalbaar modulair accupakket uit eigen keuken, zelfontworpen digitaal meterhuis en multimediasysteem. Prijs: 350.000 euro ex.

Onzinnig? Het bedrijf heeft al tien orders. Van Roij werkt in samenwerking met het ROC Tilburg trouwens ook aan een elektrische Defender, eveneens de oude. Wordt vervolgd. De Defendermania houdt nog wel even aan.

Een versie van dit artikel verscheen ook in [NRC Handelsblad van 12 maart 2022](#)