

Martin Koldenhof:

"Landrover veelzijdig werkpaard"

Martin Koldenhof in Buggenum heeft zijn Landrover met zorg uitgezocht, want in het segment van de echte werkpaarden blijkt er een hele waaier aan uitvoeringen te bestaan. Zijn huidige manasje van alles vormt in zijn stoere eenvoud een broer van de bekende vierkante Defender, niet zo zeer gericht op de hedendaagse luxueuze SUV-markt ('terreinwagens') als wel op een doelmatige veelzijdigheid. Deze reus heet officieel Model 109, series 3, stage 1, uitgerust met een 3.5 liter V8 benzinemotor en permanente vierwielaandrijving. Geproduceerd in 1982.



Uit de motorkap steken nog de bevestigingspunten voor een extra reservewiel, want dat heeft hij er af gehaald. Het scheelt nogal in het inparkeren: met die dikke bult bovenop moet je haast gaan stáán. En die wagen – zonder stuurbechrachting - heeft toch een draaicirkel van pakweg 17 meter: het dubbele van een mini-Koreaanetje! Als je de passagiers even laat inschikken, passen er 8 personen in de Landrover: twee voor en aan weerszijden drie achterin. Komt goed uit: Martin en zijn vrouw Marleen hebben zes kids.

Alleskunner

Hoewel de auto niet beschikt over airco, draagt hij toch een eigen koeling mee. Bovenop zit een dubbel dak gemonteerd dat tijdens het rijden de rijwind via kleppen naar binnen blaast, onder het dashboard laten kantelkleppen nog meer frisse lucht binnen. Je kunt overigens dat dak ook afschroeven en dan rij je 'cabrio'. De achtcilinder staat er nu een jaar, daarvóór had Martin eenzelf-

de viercilinder. "Dat was gewoon te weinig", zo stelt hij, "want we gaan regelmatig op familiebezoek op de Veluwe. En zo'n vierpitter haalt 80/90, dus die ritten werden erg taai. Met een beetje mazzel rij ik nu 120. Bovendien gaan we vaker op stap met ons paard, en dan is - voor die lompe trailer - een powermotor in het terrein hoogst welkom. Dorstig is hij wel: op de weg komt hij vaak aan 1:5!"

Comfort

Martin heeft altijd de voorkeur gegeven aan de oorspronkelijkheid van Landrover, vandaar dat hij een uitvoering koos die nog geveerd is met bladveren. Lekker stug in het terrein, niet makkelijk zonder stuurbechrachting, maar wel onverzettelijk.

Je kunt in een karrespoor van de hoge naar lage gearing schakelen en dan blijft hij buffelen. Nogmaals: stug, want ga je te snel over die harde bulten dan krijg je met het plafond te maken. De eenvoudige technische ingrepen voert Martin

zelf uit, voor het afstellen van de dubbele gascarburateur zorgt een garage. Wel staan er nog twee nieuwe voorstoelen op het verlanglijstje. Er zijn merkvreemde stoelen in deze wagen gezet, lekker dik geveerd zoals Fransen dat graag doen. Helemaal niet verkeerd met die vering, maar Martin heeft toch graag de originele

zwarte skai zittingen – die trouwens in Engeland geen vermogen kosten. De aanduiding Model 109 duidt op de wielbasis, die 109 inch bedraagt – 2.77 meter. Die lengte bepaalt mede de terreinvaardigheid, want als zo'n werkpaard te lang zou zijn haalt hij het niet meer over steile bulten en zou hij op zijn buik blijven liggen. En dan moet-ie uitgegraven worden.

Hoe rijdt nou zo'n Landrover?

Aan het eind van het gesprek gaan we even off-road, en dan blijkt hoezeer je de aandrijving hoort in de lage gearing. We rijden dan 30 in de vierde (!) versnelling bij 1.000 toeren, maar hij blijft sleuren. Heel gelijkmatig, en eigenlijk vallen die bulten nog niet eens tegen. We zijn veel te snel terug: leuk om eens een hele dag te doen!

