

4,95

# AUTO



## DESIGN

# STOFHAPPEN

# IN SAHARA



**100 JAAR  
AUTO-DESIGN**



**LAMBORGHINI  
DIABLO VT**



**INTERVIEW  
HUUB STAPEL**



3e kwartaal 1995

3e jaargang nr. 2

Prijs f 4,95



# WARN ADVENTURE MAROCCO 1995

2 April 1995. Het is een Hollands feestje in de Sahara. Na een uitputtende slag voor mens en machine in een internationaal deelnemersveld van 63 eigenhandig geprepareerde terreinauto's haalt slechts de helft de finish. Het Warn Adventure 1995, een helse tocht dwars door het ruige Atlasgebergte en Afrika's grootste woestijn, heeft zijn tol geëist. Ook Nederland komt met nog maar één versnelling over de eindstreep, maar wint wel op overtuigende wijze deze zware wedstrijd. Verslaggeefster Linda van Wijk was voor Auto & Design ter plaatse...

Tekst: Linda van Wijk

Fotografie: Linda van Wijk & Nick Dimbleby



Stenen schieten onder de gierende banden vandaan. Er wordt hard gereden want de tijd tikt. De schijnbaar onneembaar steile helling is bedoeld voor een lierdemonstratie, maar de Jeep geeft vol gas en buldert loodrecht omhoog. Iets té hard. Niet alleen de voorwielen komen op de top los, maar de auto heeft zoveel vaart dat ook de achterwielen van de grond komen. De toeschouwers houden hun adem in wanneer de wagen als een projectiel door de lucht schiet, om vervolgens met een klap neer te komen. In een grote stofwolk komt de 4WD tot stilstand. Rien gooit het deurtje van

zijn Jeep grijnzend open en schreeuwt achteromkijkend naar zijn teamgenoten dat het zó moet. De twee Land Rovers volgen zonder problemen, er hoeft niet te worden gelierd! De 'Flying Dutchmen' kunnen duidelijk meer dan de organisatie had gehoopt.

We bevinden ons in het Warn Adventure Marocco 1995, een door de lierfabrikant Warn georganiseerd off-road spektakel à la Camel Trophy, waarin logischerwijs veel gericht is op de 'kunst van het lieren'. Een belangrijk wedstrijdonderdeel in deze uitputtings-



# NEDERLANDERS SLEPEN ZEGE UIT ZINDERENDE HEL VAN STOF

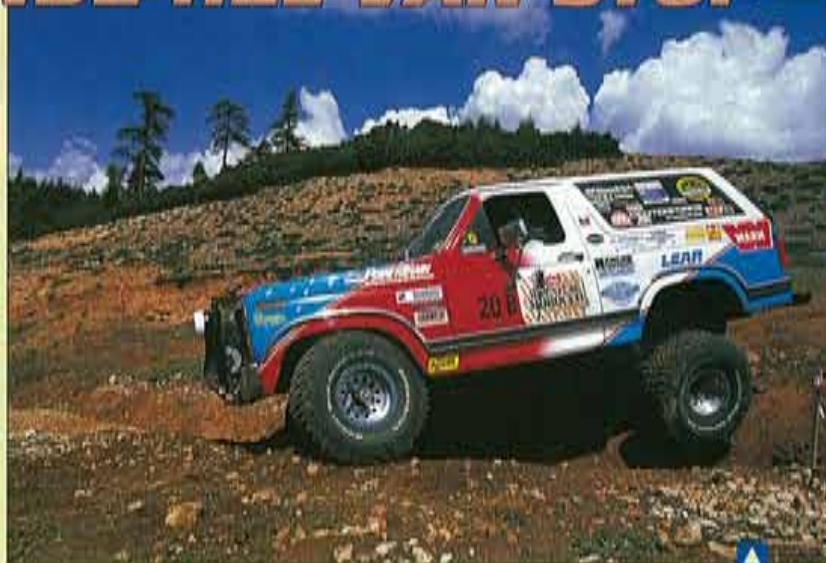
slag betreft de zogeheten 'Special Tasks'. Deze zware, trail-achtige parcoursen zijn zo gekozen, dat ze zelfs voor een 4WD nagenoeg onneembaar zijn en de teams dus wel gebruik moeten maken van hun lier-installatie om alle drie de team-auto's zo snel mogelijk over de hindernis te manoeuvreren. Het is vooral dit spelelement, dat het uiterste van de deelnemers vergt. Niet alleen omdat er veel geschept, geduwd en gelierd moet worden, maar ook omdat de auto's regelmatig stuk rijden op de meedogenloze rotsen en scherpe kelen.

## NO PROFS

Iedere autoliefhebber met een 4WD kan in principe deelnemen aan dit evenement. Toch moet iedere kandidaat wel wat in zijn mars hebben. Terreinrijvaardigheid, goed kunnen navigeren en doorzettingsvermogen zijn een eerste vereiste maar een stuk technische kennis en in staat zijn de auto rijdend te houden worden ook zeer zeker verlangd. Er worden geen beroepsrijders of fabrieksteams toegelaten. Het deelnemersveld bestaat dan ook uit hobbyisten die een bonte mengelmoe van verschillende 4WD's in de mooiste kleuren aan de start brengen. Eigenhandig verbeterd met bodembescherming, extra koelvinnen, hoog op de wielen en uiteraard uitgerust met een lier. Om voor Nederland de juiste deelnemers te vinden organiseerde Wiegel BV, de importeur van Warn in de Benelux, afgelopen december een selectie-weekend in de Belgische Ardennen. Twee teams van elk drie auto's wisten zich te plaatsen om namens de Benelux deel te nemen.

Team 1 wordt gevormd door Raoul Jacobs (deelnemer aan de Camel Trophy '89 in de Amazone, Transsylvania Trophy '94 en eigenaar van de terreinrijkschool Off-Road Adventures, alwaar Auto & Design al eens te gast was) en zijn broer Jean Pierre rijdend in een Land Rover 90 TDI, Sjaak Bakker en Marton Tuinbeek in eenzelfde auto en Rien Rutjens (vijfvoudig wereldkampioen Stockcar-racen) en zijn bijrijder Leon Crutzen in een heel bijzondere Jeep CJ5 met Toyota motor. Zij opereren onder de naam *Desert Storm*. Team 2 is genaamd *Tuf Stuff* en wordt bemand door Fred Krijgsman en John van Schaijk in een Toyota High Lux, Ernie Minkema en Kees Burgers in een Nissan Patrol en onze Belgische vrienden Kurt Keljers en Domingin Cuesta in een Jeep Wrangler.

Het recept van de wedstrijd is eenvoudig samen te vatten: Zes dagen strijden tegen en met elkaar om het woeste Atlasgebergte en de oneindige Sahara te bedwingen. Tegen elkaar omdat er één team moet winnen en met elkaar omdat alle mankementen aan de auto's door de deelnemers zelf gerepareerd moeten



Eén van de drie identieke Ford Bronco's van het Amerikaanse team in actie

worden. Al snel blijkt dat je elkaars hulp hard nodig hebt. Deze mix van strijd lust en kameraadschap maakt het Warn Adventure uniek en volgens de Amerikaanse organisatie is het dan ook géén race maar 'all about having fun'. De special tasks en de navigatieopdrachten worden echter wel op tijd gereden. Als de deelnemers dan ook voor een *special task* hun beste auto op de startstreep moeten plaatsen en de boodschap luidt dat degene die de finishvlag, (zeven duinen verderop) het eerst aantikt wint, grinniken de deelnemers: "It is not a race; three, two, one... go!" Ook deze keer is het de bedoeling dat de auto's vast komen te zitten en de deelnemende heren én dames terug zullen moeten vallen op hun lier-kabel. Maar als de Nederlandse bijrijders met de bekende zandladders en scheppen de eerste duin op klauteren (om waar nodig lier-assistentie te verlenen) en vervolgens over de kim kijken, zien ze Rien al bij de finish staan zwaaien... De kracht van de terreinwagens is groter dan de organisatie had gehoopt.

## TRIAL EN NAVIGATIE

Het is stil en warm op de rotsige vlakte van de hoge Atlas. Het ruige terrein toont duidelijk dat erosie hier al miljoenen jaren de vrije hand heeft en niets, maar dan ook niets wijst er op dat dit maanlandschap ooit door mensen is betreden.

Dan klinkt in de verte het geronk van een opgevoerde motor. Als de stofwolk nadert zien we een rode Suzuki Vitara zich een weg banen tussen de rotsblokken en diepe gaten. Gestaaag en voorzichtig. Plotseling wordt dit geluid overstemd door een hevig brullende Land Rover motor. Het zijn de broertjes Jacobs en ze doen de naam *Desert Storm* eer aan. In een poging de Spaanse Suzuki op hoge snelheid te passeren klinkt een doffe klap. De Land Rover vliegt enkele meters boven het stof uit en land met de voorwielen in een gat. Als de stofwolken langzaam optrekken zien we hoe Jean Pierre, enigszins wit weggetrokken, uit de auto springt en terug rent naar de plek des onheils. In de vlucht zijn al zijn routekaarten en de GPS-apparaatuur via het openstaande raam naar buiten gestuiterd. En als je in de Sahara iets niet wilt verliezen, dan zijn het, na je waterfles, juist deze zaken...

20 breek je dus geen snelheidsrecord







ANWB-paddestoelen ontbreken in de Sahara. Satelliet navigatie met een GPS-apparaat is daarom van essentieel belang om ooit nog thuis te komen.

Ter verduidelijking: De GPS (Global Positioning System) is een satellietnavigatie-systeem dat aangeeft waar je bent op de kaart én waar je naartoe moet. Een gedeelte van het Warn Adventure is toegespitst op het werken met de GPS. Middels Polaroid foto's en coördinaten moeten markante punten worden gelokaliseerd op de meest onherbergzame plekken. Er zijn geen wegen naartoe en sporen worden in de Sahara al snel uitgewist door de wind. De GPS is dus de enige wegwijzer die de teams tot hun beschikking hebben en door vóór de start, op basis van kaart, GPS en ervaring alvast een zo slim mogelijke route te bepalen kunnen de deelnemers de meeste punten scoren binnen de voor deze opdracht gestelde tijd.

### SAHARA

Na drie dagen navigeren en special tasks staan de Verenigde Staten op de eerste plaats, op de voet gevolgd door de Israëliërs. Het Nederlandse *Desert Storm*-team staat op een derde plaats. *Tuff Stuff* staat op een elfde plaats. De Amerikanen hebben drie identieke Ford Bronco's, gespoten in de kleuren van hun nationale vlag en uitgerust met immense banden. De auto's zijn in alle opzichten groot, en misschien daardoor wel typisch Amerikaans. Maar zoals het spreekwoord al zegt: beter een kleine die steigert dan een grote die weigert. Ze vergen teveel van hun machines en rijden ze stuk. Zelfs de slimste Marokkaanse handelaar krijgt het niet voor elkaar om voor deze zeldzame auto's onderdelen te ritselen. In een nabijgelegen dorpje wordt nog een poging gedaan om een en ander aan elkaar te lassen maar na 30 km staan ze weer stil. Ze geven op. Het spreekwoord gaat ook op voor de Israëliërs. Zo goed als hun machtige Unimogs het deden in de bossen en op de rotsen, eerder in de strijd, zoveel problemen ondervinden deze zware auto's in het zachte zand. Ze kennen elkaar uit een 'Long Range Desert' eenheid van het Israëliëse leger en zijn specialisten in het navigeren. Alleen hun terreinmonsters zijn veel te zwaar voor het mulle zand. Vanaf dag vier is het zandhappen voor de mannen met scheppen, zandladders en lieren. Twee dames, leden van het Italiaanse team, staan er vergenoegd naar te kijken om vervolgens in hun Land Rover te springen en doelbewust 19 km door de zandduinen te navigeren. De Nederlanders, nu op kop, voelen de hete adem van het Italiaanse team in hun nek maar Jean Pierre vindt dat niet zo erg. Hij beweegt zich graag in het gezelschap van beide schoonheden en helpt ze zelfs tijdens een special task. De Denen lopen ook snel in. Ze scoren goed op de tasks met hun vederlichte Suzuki 314. Het wordt spannend.

### EEN VERSNELLING

De avond valt en in het kamp wordt tot diep in de nacht gesleuteld. Het deelnemersveld wordt langzaam kleiner. De Land Rover van Raoul en Jean Pierre heeft nog maar één versnelling over. Alleen de derde kan nog in lage en hoge gearing

worden gebruikt. Desondanks weet Raoul de auto de volgende dag hard en nauwkeurig over de listige paden en verraderlijke zandduinen te sturen. Voor de laatste task is de hoogste duin van Marokko uitgezocht, een gigant van 300 meter. De opdracht luidt: een reservewiel bij de finishvlag op het topje van de duin te krijgen. Hoe, dat maakt niet uit.

De strijd begint. Langzaam rijden de auto's om de duin heen op zoek naar een mogelijkheid om naar boven te rijden. Het Deense team denkt een gunstige baan gevonden te hebben, neemt een forse aanloop en rijdt omhoog... Even later staat de wagen tot aan zijn assen vast in het zuigende zand. Voor de inzittenden zit er niets anders op dan het reservewiel met man en macht omhoog te slepen, hetgeen sommigen in de hitte bijna noodlottig wordt. De Belgen uit het *Tuff Stuff* team slagen er als eersten in om daadwerkelijk naar boven te rijden. Maar als Kurt zijn reservewiel voor de voeten van een jurylid gooit en deze om zijn scoringskaart vraagt, kan hij slechts naar beneden wijzen, waar hun tweede auto onderaan de duin volledig staat ingegraven en Fred heftig met het benodigde formulier zwaait. Jammer. *Desert Storm* heeft het beter ingeschat. Met de nodige inspanning dendert de Jeep door het hete zand de duin op, om boven aangekomen de finishvlag om te rijden. De overwinning van deze special task is in ieder geval binnen. Het team juicht, maar rent vervolgens uitgelaten aan de andere kant de duin weer af om de Denen een handje te helpen met het omhoog-sjouwen van hun wiel.

Die avond staan er drie grote Berber-tenten middenin de woestijn. Er is muziek, dans en luidruchtige verhalen. De Engelsen en Nederlanders zitten gebroederlijk aan één tafel en maken de meeste herrie. Als de prijsuitreiking begint wordt het doodstil. De Israëliërs eindigen op een derde plaats met slechts één punt achterstand op de Italianen die tweede worden. De Nederlanders zijn door het dolle heen. Met maar liefst 18 punten voorsprong op het Italiaanse team mogen zij de bekertjes, de champagne en de felicitaties in ontvangst nemen. Nederland wint het Warn Adventure Marocco 1995.

De stoere mannen van het winnende Nederlandse team Desert Storm

