

SPECIAL Alles over autosport met een klein budget

autovisie



**SUPER
TEST
2005**

DE GROT
CONFRONTATI

Is de M5
's werelds
fijnste
supersedan?

Audi RS6 Plus BMW M5 Cadillac CTS V-Series Citroën C4 V
Mercedes C55 AMG Mini Cooper S Works+ Seat Ibiza Cupra
Volvo S60 R VW Golf G



et catalogus
TERCLASSICS
TOP MOBIEL
a astricht



RIJ-INDRUK
Bowler Wildcat
De Sylvester Stallone
onder de Land Rovers

6 januari 2005 € 3,9
Belgie €



AMSTERDAM-DAKAR CHALLENGE



BARREL RALLY

In 2003 reed Arthur Verheijen mee met Plymouth-Dakar, de Engelse low-budget versie van Parijs-Dakar. Terug in Nederland bouwde hij een website om te peilen of er hier ook animo was voor een barrelrally. Hij verwachtte een stuk of tien auto's, maar in november 2004 vertrokken er 90 barrels vanuit Amsterdam.

tekst & fotografie Linda van Wijk



EEN UIT DE HAND gelopen grap, zo omschrijft Verheijen de eerste editie van de Amsterdam-Dakar Challenge. "Ik houd er geen cent aan over, maar volgend jaar wil ik het commerciële aanpakken." De belangrijkste regel voor deelname aan de Amsterdam-Dakar Challenge is dat je auto niet meer dan 500 euro mag kosten en voor nog eens 150 euro mag je hem prepareren. Met bredere banden, betere vering en een bodemplaat ben je klaar voor de woestijntocht. Aan het einde van de rit, drie weken later en 7000 kilometer verderop, verkoop je je auto aan de lokale bevolking en doneer je de opbrengst aan een goed doel. "De organisatie organiseert niets", zegt Verheijen. "Onderweg ben je volledig op jezelf aangewezen. Je moet zelf je weg vinden, zelf voor je eten zorgen en als je panne krijgt in de woestijn, zelf zien hoe je daar weer weg komt." De website is de ruggengraat van het evenement. Voor vertrek wisselen de deelnemers hier tips uit. Zo ontstaat er een route met een aantal officiële verzamelpunten, om te voorkomen dat mensen individueel naar de finish rijden.

INCLUSIEF HET INSCHRIJFGELD van 240 euro per auto ben je voor deze vakantie al gauw 2000 euro de man kwijt. Doordat sponsoring is toegestaan, kun je dat bedrag natuurlijk wel reduceren. Ook het begrip 'barrel' is rekbaar. De bonte stoet auto's varieert van afgedankte personenwagens waar zo goed als niets aan gedaan is (Fiat 127, Ford Fiesta, Citroën BX) via automerken die je veel in Afrika tegenkomt (Renault, Peugeot en Mercedes) en auto's waarin je kunt slapen (Ford Courier, Nissan Vanette en Volvo stationwagens) tot zwaar geprepareerde terreinwagens. In onze groep van dertig doen maar liefst negen terreinwagens mee: vier Nissan Patrols, een Isuzu Invader, een GMC (Amerikaanse uitvoering van de Suzuki Vitara), een Daihatsu Rocky, een Lada Niva en de Land Rover Discovery waarin wij de barrelrally rijden. Bij vertrek zijn de deelnemers uitgelaten. Aan de ene kant is de route niet moeilijk: van de 7000 kilometer van Amsterdam naar Banjul ontbreekt nog maar 200 kilometer asfalt. Er wordt hard gewerkt aan de weg, zodat de volgende editie

Van de 7000 kilometer ontbreekt nog 200 km asfalt.



Soms moet je elkaar even op weg helpen.



In konvooi worden we in een rechte lijn door Senegal geleid en zonder pardon het land uitgezet.

geheel over asfalt gereden kan worden. Bovendien is de Amsterdam-Dakar Challenge geen wedstrijd, het is een avontuur! Maar aan de andere kant is het doorpezen om deze afstand in drie weken af te leggen en is het best een extreme rit. Je rijdt door mijnenvelden, malariagebied, zwaar islamitische regio's en doorkruist de Sahara.

DOORDAT HET EVENEMENT laagdrempelig is, is het deelnemersveld al even gemêleerd als de auto's. Er doen doorgewinterde reizigers mee en wereldverbeteraars, goed gevulde zakenmannen en werklozen, oudere echtparen en jonge stelletjes. Maar ook studenten, boeren helkneuters en jonge jongens die nergens gevaar zien en het idee wel melig vinden. Zoals Sander van Loosbroek en en Jeffrey van Gorkum met hun Citroën BX. In Marokko rijden zij hun hydraulische leiding kapot als ze 'alvast een stukje onverhard gaan uitproberen'. Ze besluiten om met de kapotte leiding, zonder rembekrachtiging en slechts 2 centimeter bodemvrijheid met 120 km/h dwars door de sprinkhanenplaag de resterende 600 kilometer af te leggen naar de officiële verzamelaars. 'Ach, het was een rechte weg', zegt Van Loosbroek. Een Peugeot 309 raakt op datzelfde traject van de weg en komt in de berm terecht, omdat de bestuurder niets meer ziet door de rode wolken van sprinkhanen en wegglijdt over de plak-katen dode sprinkhanen, die voor een spiegelglad wegdek zorgden. 's Avonds schalt Corrie Konings over de camping. De inzittenden van twee auto's laten zich van 's morgens vroeg tot 's avonds laat vollopen met drank. Iedereen beleeft dit avontuur op zijn eigen manier.

DE WOESTIJDORSTEEK in Mauretanië is het hoogtepunt van de rit. De groep splitst zich op in kleinere groepen. Een gids is niet verplicht, maar omdat er in de buurt van Nouadibou mijnen

liggen en zo'n man de bijzondere plekken en routes kent, huurt iedereen er toch een in. Wij rijden samen met twee identieke Renaults 19 (als je met twee auto's gaat is dat erg handig voor het uitwisselen van onderdelen), een Volvo 340, een Mazda 626 en een Peugeot 309. Als enigen laten wij geen lucht uit de banden lopen om ze meer draagvlak te geven in het zand, simpelweg omdat dat voor ons niet nodig is. Overal waar anderen vastzitten en de zandplaten en scheppen tevoorschijn halen, komen wij met de Discovery langs om ze een sleepje te geven. In deze bolide zijn de vier dagen woestijn, over pistes en door gebieden waar helemaal geen sporen staan, een geweldige belevenis. Maar wij 'cruisen' door de woestijn in vergelijking tot de kleinere auto's. In de Volvo 340,

"Je rijdt door mijnenvelden, malariagebied, zwaar islamitische regio's en doorkruist de Sahara"

laag bij de grond en hard stuiterend, voelt het racen door de woestijn pas echt alsof je een rallycross rijdt. Het idee van dit evenement is dat je de route met een klein oud personenwagentje kunt doen en de conclusie is dat je daarmee ook de meeste lol beleeft.

IK BEN VERBAASD OVER de prestaties van de personenwagens. Ze moeten volgas geven om zich niet vast te rijden in het mulle zand. Alles trilt los, uitlaten en imperials vallen eraf, er zijn oververhittingsproblemen. We zetten het vast met *duct tape* en *tie-raps*, maar ze komen erdoorheen! We racen met zes auto's naast elkaar over de eindeloze vlaktes van Mauretanië. De achterwiel-aangedreven auto's doen het nog beter dan de voorwiel-aangedreven exemplaren. We slapen aan

de kust en vangen onze eigen vis, die we klaar-maken op een vuurtje.

Het laatste stuk naar Nouakchott gaat over het strand en kan alleen bij eb gereden worden. Om twee uur 's nachts staan we op. Door de volle maan, die weerkaatst op het water, hebben we genoeg licht om te zien dat we kilometers lang over het strand rijden. Dankzij acht uur oponthoud aan de grens kunnen we pas na vijf dagen voor het eerst weer douchen.

SENEGAL WORDT EEN DRAMA. Het land zit niet te wachten op barrels. Er mogen geen auto's worden achtergelaten die ouder zijn dan vijf jaar. Volgens Verheijen is het betalen van smeergeld aan de autoriteiten en het inhuren van een bege-

leid konvooi de enige oplossing om door het land te rijden. De eerste groep is furieus. Ze wisten van tevoren dat de finish in Banjul (Gambia) zal zijn, maar dat ze niet vrij rond kunnen rijden in Senegal en Dakar niet kunnen bezoeken, is een grote teleurstelling. Een aantal besluit stiekem toch naar Dakar te rijden. Dat heeft een politiek relletje tot gevolg. De plaatselijke kolonel, aan wiens macht volledig voorbij wordt gegaan, is zo kwaad dat hij in eerste instantie de tweede en derde groep van de Amsterdam-Dakar Challenge helemaal niet wil toelaten tot het land. Formeel heeft Senegal het volste recht om ons te weigeren. De Nederlandse ambassade in Dakar, die het konvooi als 'geste' had geregeld, wordt door de kwestie in verlegenheid gebracht en begint te morren ("Wij zijn geen reisorganisatie").



HET IS DE ZWITSERSE EIGENAAR van de Zebrabar, de enige camping in Senegal waar we twee dagen lang mogen verblijven om de auto's op te lappen, die het na lang praten voor elkaar krijgen. De norse kolonel trekt een rechte streep over de landkaart en laat die aan zijn douanebeambten zien. Die sidderen, springen in hun pick-up en roeren hun order zo nauwgezet uit dat wij niet via de snelste weg, maar via hobbelige, onverharde provinciale wegen (op de kaart gezien inderdaad in een kaarsrechte lijn) non-stop dwars door Senegal worden geleid, om bij de grens met Gambia het land te worden uitgezet. Deze situatie maakt de toekomst van barrelrally's onzeker. Als de autoriteiten nog meer geïrriteerd raken, kan het zijn dat zulke evenementen niet langer welkom zijn in Senegal of dat men enorme bedragen gaat vragen. De Engelse barrelrally komt dit jaar met 250 auto's, en ook de Nederlanders zullen eind 2005 in groten getale aan de poorten van Senegal staan. Het zou mooi zijn als er een andere oplossing wordt gevonden, bijvoorbeeld iedereen een eigen *Carnet de Passage*, zoals individuele overlanders die halen bij de ANWB.

Met een gehavend konvooi steken we na een zware rit per ferry over naar Banjul (Gambia).

Bij ons mode, in Afrika heel gewoon: een baby op de rug.

De koppeling van de GMC be gaf het vlak voor de fi

NA DERTIG UUR STUREN strompelt het gehavende konvooi moe en stoffig de ferry op en varen we de Gambia-rivier over. Inmiddels worden er vier auto's gesleept. Sommigen vallen elkaar aan de overkant van de rivier juichend in de armen. Dat is het moment dat ik me afvraag: ja, waar is de finish eigenlijk? Dat is voor niemand helemaal duidelijk. 's Avonds spreken we af in een restaurant en eten alle deelnemers samen. Als je een avontuur wilt beleven en het leuk vindt om te improviseren, moet je zeker mee met deze Amsterdam-Dakar Challenge. Als je een rustige toerreis door Afrika wilt maken of een rally rijden, moet je ergens anders zijn. Improvisatie is de sleutel tot avontuur. De organisatie organiseert niets. ●



Boven: Stichting Evenaar bouwt een ziekenhuis voor de plaatselijke bevolking in Kartong (Gambia).
Onder: Overnachting in een tentenkamp in Mauritanië.



Boven: Met een band op de motorkap ziet een Peugeot 309 er veel avontuurlijker uit. Onder: Jerrycan dient als krik.

