

25 JAAR

Extreem
in de winter



Skiën in
het wild

kijk februari 2000

2

ROBOT
WARS

Achter de
schermen

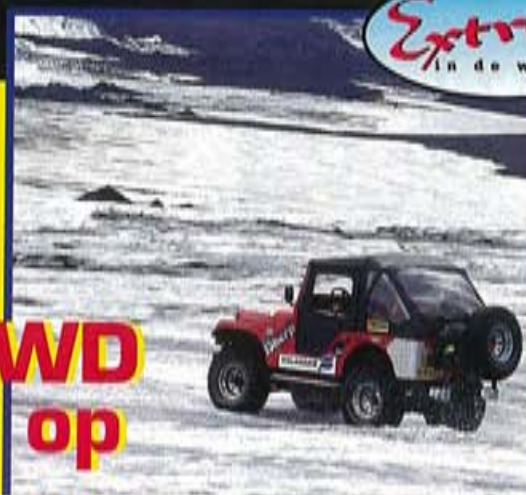


DE CHEMISCHE
TERRORIST



MENS EET
KROKODIL

Met een 4WD
de gletsjer op



Extreem
in de winter

www.kijk



8 710722 679102



In Nederland maak je misschien indruk met zo'n Jeep, maar in de binnenlanden van IJsland heeft zo'n karretje het knap moeilijk.



Foto: Ed van Jekens/Lands van Wijs

Lekker over een
IJslandse gletsjer crossen?
Dat doe je niet zomaar
even in een gewone auto.
Zelfs terreinwagens
moeten danig
worden aangepast.
De IJslanders maken
er regelrechte
overlevingsmachines van.

DE 4X4 CLUB VEROVERT IJSLAND



nen, geothermische velden, gletsjers en water-
vallen. "Er is nog steeds veel vulkanische activi-
teit op het eiland," zegt Atle.

"De IJslanders reageerden heel cool op de vul-
kaanuitbarsting van vorig jaar. Komt dat door-
dat jullie eraan gewend zijn?" vraag ik. "Ook,"
zegt Atle, "Maar vooral omdat er overal meet-
apparatuur staat, zodat we de uitbarstingen
precies kunnen voorspellen."

Wildernis met verkeersborden

De enige geasfalteerde weg slingert langs de
rand van het eiland. Het binnenland is onbe-
woond en ligt acht maanden per jaar bedolven
onder de sneeuw. Snorri Ingimarsson, de oude-
re broer van Atle, was een van de avonturiers
die het binnenland openlegden. Eerst maakten
ze alleen tochten in de korte zomer, maar al
snel werden deze ontdekkingsreizen ook tij-
dens de winter uitgevoerd. Snorri herinnert
zich de eerste barre wintertochten, nu zo'n
twintig jaar geleden, waarbij hij en zijn vrien-
den regelmatig vastzaten in ijskoude rivieren.
Ze zagen wagens tussen de ijsschotsen weg-
drijven en probeerden ze met man en macht
weer op het droge te trekken. Achteraf ver-
baast het Snorri dat daarbij geen doden zijn
gevallen.

Iedere keer als ze een stukje binnenland
berekten waar nog niemand was geweest
deden de kranten er verslag van. Dat smaakte
naar meer. Binnen de vriendengroep werd het
een sport om de krant te halen. Ze trokken
met elkaar de gletsjers over, plaatsten op iede-
re top een vlag en verkenden ieder hoekje van
hun eiland. Als bewijs laat Snorri de knipsels
zien.

De 4x4 Club Reykjavik werd opgericht en stel-
de samen met de regering een plan op om het
four wheel drive-gebeuren op IJsland in goede
banen te leiden. Om de natuur te sparen wer-
den er onverharde paden aangelegd, compleet
met verkeersborden. Op gedetailleerde kaar-
ten staan deze wegen aangegeven. Het is
streng verboden naast deze *off-road*-paden te
komen. Bovendien werden er in het binnen-
land noodhutten gebouwd waar 4x4-rijders,
natuurliefhebbers en verdwaalde reizigers in
kunnen overnachten. Deze hutten zijn nooit
op slot en je vindt er altijd voedsel, brandstof
en een slaapplek.

De leden van de 4x4-club sleutelden net zo
lang tot de ideale 4WD voor IJslandse omstan-
digheden in zicht kwam. Een 4x4 die bestand is
tegen de gevaren van het koude smeltwater in
de rivieren en die sneeuwstormen en gletsjers
kan trotseren.

Tachtig kilometer buiten Reykjavik draaien we
van de asfaltweg af en rijden we over de
onverharde paden naar de voet van de glet-
sjer. Het blauwe ijs glinstert ons tegemoet.
Voor we de sneeuw inrijden stoppen de
IJslanders om zich in dikke wintersportpakken
te hijsen en hun bandenspanning te laten zak-

Je hebt 33-inch banden? Dat is het abso-
lute minimum voor een gletsjertrip in IJsland,"
zegt konvooleider Hjalti Magnusson met een
bezorgde ondertoon in zijn stem. Op het vast-
teland van Europa stelen we de show in onze
knalrode Jeep uit 1956 met zijn Mercedes
300D-motor. Voor onze begrippen staat hij vrij
hoog op zijn wielen, maar ik moet bekennen
dat hij tussen de IJslandse 4WD's op hun enor-
me 44-inch ballonbanden in het niet valt.
Via de 4x4 Club Reykjavik ben ik met Hjalti in
contact gekomen. Het kleine konvooi waar we
begin juni mee op pad gaan bestaat uit twee

Toyota High Luxen, een Nissan Patrol, een
Suzuki Vitara (op 36-inch banden) en onze
Jeep. Op weg naar de voet van de Langjökull-
gletsjer pauzeren we even bij Thingvellir, waar
we vol verbazing naar een tien meter brede
scheur in de aardkorst staren. De geoloog Atle
Ingimarsson legt uit dat IJsland op het breuk-
vlak tussen de continentale platen van Europa
en Amerika ligt en door vulkaanuitbarstingen
is ontstaan. "Dit is een van de weinige plekken
op aarde waar het breukvlak boven het water-
oppervlak uit is gekomen," vertelt hij. Het
resultaat is een ruig eiland, bedekt met vulka-



'Het is niet te zien waar de sneeuw ophoudt en de wolken beginnen'

ken naar 0,2 bar. De top van de gletsjer ligt op 1200 meter. Hjalti legt uit dat het begin en het einde van de gletsjer de moeilijkste gedeeltes zijn om te berijden doordat de sneeuw hier nat en zacht is en er door de dool gevaarlijke gletsjerspleten ontstaan.

"Sommige spleten zijn zo breed dat er een auto in kan verdwijnen," zegt hij. "Die moet je ontwijken. Over hele smalle gletsjerspleten kun je haaks heen rijden."

Met schijnbaar lekke banden rijden we omhoog. Halverwege de klim naar het dak van de gletsjer spring ik uit de auto om een foto te maken. Een seconde later voel ik de grond onder me wegzakken en lig ik opeens drie meter lager in een gletsjerspleet met niets dan een smalle streep blauwe lucht boven mijn hoofd. Mijn linkervoet zit bekneld onder de sneeuw die in de val naar beneden is gekomen. Als ik mijn voet probeer te bevrijden en nog een meter dieper wegzak, realiseer ik me dat ik nog steeds geen vaste grond onder de

voeten heb! Verschrikte gezichten verschijnen in het gat vier meter boven mijn hoofd. "Niet bewegen!" roept Hjalti. Dat had ik inmiddels wel begrepen. Ze laten een touw zakken, waarna ik door vijf man omhoog wordt getrokken. Later besef ik pas hoeveel geluk ik heb gehad. Het ijs is hier honderden meters dik. Hjalti vertelt ernstig dat er regelmatig ongelukken gebeuren. Het is dan ook belangrijk dat je dit soort tochten nooit alleen maakt.

Alsof je het niets inrijdt

Op de top wordt de omvang van de gletsjer pas goed duidelijk. Van horizon tot horizon strekt zich een witte vlakte uit. In de verte ligt een gebergte met besneeuwde toppen, die lager lijken te liggen dan het gletsjerdak waar wij nu overheen rijden. Voor ons zie ik sneeuw zover het oog reikt, en witte wolken aan de horizon. Het is niet te zien waar het ene ophoudt en het andere begint. Ik rijd een stuk mee in de voorste auto van het konvooi. We

hebben geen sporen die we kunnen volgen, wat een vreemde sensatie oplevert: alsof je het niets inrijdt.

Het gletsjerdak heeft bepaald geen gladde ondergrond. Door de bulten en kuilen gaan we niet harder dan zo'n veertig kilometer per uur. Je kunt hier uitstekend met het *global positioning system* uit de voeten. Je rijdt hier immers een loodrechte lijn, simpelweg omdat er niets in de weg staat. Het enige dat je hoeft te doen is het pijltje op het GPS-scherm op de lijn zien te houden. We stoppen. Tot mijn verbazing zie ik naast me een houten paaltje uit de sneeuw steken. "Dit is ons GPS-punt. Ik moet even het volgende punt inprogrammeren," zegt Stina, die achter het stuur zit. We rijden hier echt op de centimeter nauwkeurig! Op twee derde van de Langjökull-gletsjer komt er zware mist opzetten. Hjalti heeft het over terugkeren. Maar ik haal de rest over om door te gaan. Ik wil zo graag met mijn eigen auto oversteken. Mijn diesel moet hard werken om door de sneeuw te ploegen. Door de springveren en kleinere banden stuijtert een Jeep meer dan een Hi-Lux of een Patrol. Het voordeel is dat de Jeep lichter is en dus niet zo snel in de sneeuw zakt.

'Als er zware mist op komt zetten, moet ik de rest overhalen om door te gaan'



Foto's: Ed van Amering/Linda van Wijk

Absoluut onmisbaar voor een ritje door de IJslandse wildernis: absurd grote, zachte banden om op de sneeuw te blijven 'drijven', luchtpompen om de banden weer hard te maken wanneer er niet op sneeuw en ijs gereden wordt, en allerlei soorten elektronica, variërend van telefoon tot GPS (bovenaan het dashboard).



Als de sneeuw onder de banden zachter en natter wordt, weet ik dat we het einde van de gletsjer naderen. Terug op 'het droge' moeten we onze banden weer oppompen voordat we over de scherpe lava-rotsen heen rijden. De IJslanders hebben compressors in hun wagens gebouwd die sterk genoeg zijn om een band in luttele seconden op te pompen. Daarvoor wordt de airco-pomp gebruikt die omgebouwd is tot luchtpomp. Als je auto geen airco-pomp heeft, kun je deze truc niet toepassen. Twee alternatieve manieren om lucht te pompen zijn een elektrische compressor, die je aansluit op je accu, of een 2-cilinder-compressor die je aansluit op de motor. Sommigen kunnen hun luchtdruksysteem zelfs vanuit de cabine bedienen.

Het is drie uur in de morgen als we de camping in Hvervellir bereiken. Omdat het 's zomers niet donker wordt, raak je het besef van tijd hier snel kwijt. Moe en koud tot op het bot (na mijn val in de gletsjerspleet) nemen we meteen een duik in een natuurlijke warme bron. Een geweldige manier om te relaxen en weer warm te worden!

Tekst: Linda van Wijk

Ballonbanden

De IJslandse sneeuwvelden zijn het best te berijden op banden met een zo breed mogelijk draagvlak, doordat je dan als het ware blijft drijven op de sneeuw. De truc is om je bandenspanning te laten zakken tot 0,2 bar. Ter vergelijking: bij een personenauto is een bandenspanning van 2,0 bar normaal.

Hoe groter de banden onder je wagen, hoe breder het draagvlak. De maximale grootte voor banden is 44 inch. Als ze nog groter worden passen ze niet meer onder een personenwagen en trekt de motor het bovendien niet meer. Banden van 39 tot 44 inch vereisen een aanpassing aan de wielophanging. De wielkasten moeten worden uitgezaagd en krijgen nieuwe spatborden. Er zijn ook langere veren en schokdempers nodig. Bij deze 'ballonbanden' is naast een lagere gearing van de 4x4 een extra versnellingsbak nodig die de versnellingen een keer vertraagt om de motor te ontlasten. Vergelijk het

maar met het beklimmen van een berg op een racefiets. Op een gegeven moment kom je haast niet meer verder. Door je fiets in een kleinere versnelling te zetten kun je lichter trappen en ga je weliswaar langzamer, maar kom je toch de berg op. De extra versnellingsbak werkt volgens dit principe. In veel gevallen worden ook de assen versterkt. Verder wordt er de nodige bodembescherming tegen de onderkant van de auto geschroefd. En aangezien vastzitten niet ongebruikelijk is voor de IJslanders hebben veel wagens een lier. Dat is een katrol met een ijzeren kabel die op de voorbumper van een terreinwagen wordt bevestigd. De kabel kan aan een punt worden bevestigd, waarna de auto zichzelf lostrekt door de kabel in te rollen. De lier werkt op stroom uit de accu. Deze lier komt in IJsland, bij gebrek aan bomen om hem aan vast te maken, alleen in actie om een andere auto los te trekken, of in combinatie met een grondanker.



Van alle gemakken voorzien

De expeditiewagens hebben een radio (onder andere voor contact met weerstations), een GPS, een bakkie (om met mede-expeditie leden te kunnen praten) en een mobiele telefoon aan boord. En liefst ook nog een zender op een andere frequentie, in geval van nood. Daarom zie je metershoge antennes op de motorkappen. Vaak worden de brandstoftanks groter gemaakt. De Toyota van Hjalti Magnusson heeft twee enorme tanks van ieder 110 liter. Onder de motorkap van de meeste IJslandse 4x4's zit een hebben grote Amerikaanse benzine-motor,

Dieselmotoren zijn niet populair omdat dieselolie bij extreme kou gaat vlokken, waardoor de motor niet loopt. Hier en daar zie ik een *pre-heater*: een pompje dat op de accu is aangesloten en ervoor zorgt dat het koelwater wordt opgewarmd voordat je de auto start. Er zit een timer op. Het achterliggende idee van een IJslandse 4WD is dat de auto in een sneeuwstorm een paar dagen als onderkomen kan dienen voor de inzittenden. Hij moet warm zijn, liefst comfortabel en behoorlijk groot, zodat je er languit in kunt slapen. Met de nodige proviand en wat spelletjes aan boord is het er dan best een paar dagen uit te houden.