

REIZEN

Onlangs ging de eerste Amsterdam-Dakar Challenge van start, een race met louter oude wagens. Linda van Wijk reed mee in een Landrover Discovery.

Rik Knoop schopt tegen zijn Suzuki; de koppeling heeft het bevestigd. En er is geen tijd voor reparaties. Dus wordt de auto achter een andere terreinwagen gebonden en op sleeptouw genomen. Verder gaan we, in konvooi. Een pick-up met twee douanebeambten rijdt voorop. Ze hebben de opdracht gekregen ons in een rechte streep door Senegal te begeleiden en het land uit te zetten. Senegal wil namelijk geen barrels meer. Auto's die ouder zijn dan vijf jaar mogen niet in het land worden achtergelaten.

„We wisten dat de Amsterdam-Dakar Challenge zou finishen in Banjul, de hoofdstad van Gambia”, zegt een van de deelnemers, Denny Gill. „Maar dat we ons niet vrij kunnen bewegen in Senegal en Dakar moeten overslaan, is een tegenval.”

Dit is de Amsterdam-Dakar Challenge: geen wedstrijd, maar een avontuur. We noemen het ook de 'barrelrace', want deelnemers

mogen alleen meedoen met een auto die niet meer dan vijfhonderd euro kost. Aan het einde van de rit wordt de auto verkocht – de opbrengst gaat naar een goed doel.

In drie weken rijden we zeven-duizend kilometer door België, Frankrijk, Spanje, Marokko, Mauritanië, Senegal en Gambia. Onderweg zijn we op onszelf aangewezen. Strand je met je auto in de woestijn, dan zie je maar hoe je weer thuis komt. Iedereen kan zich inschrijven voor de barrelrace, maar enig uithoudingsvermogen is gewenst. Immers, de automobilisten steken de Westelijke Sahara door, passeren mijnenvelden, trekken door malariagebied en door streng islamitische steden en dorpen.

De negentig deelnemers zijn verdeeld over drie groepen, die om de week starten. Groep drie is momenteel onderweg. De grote belangstelling voor de Amsterdam-Dakar Challenge valt te verklaren uit de populariteit van de Parijs-Dakar Rally. Op de naamsbekendheid hiervan lift het Nederlandse low-budget equivalent mee.

Maar dergelijke races zijn omstreden. Voorstanders zien de races door de Sahara als een van de laatste echte avonturen die er te beleven zijn. De Parijs-Dakar Rally zou West-Afrika bovendien op de toeristische kaart hebben gezet en voor inkomsten en werkgelegenheid hebben gezorgd. Tegenstanders menen dat de races schade toebrengen aan dorpen, natuur en de lokale bevolking. De Afrikanen zelf lijken tenslotte weinig bezwaren te hebben. Zo ontstond in Mali een waar volksfeest toen de Parijs-Dakar Rally na zeven jaar afwezigheid het land weer aandeed.

SPRINKHANENPLAAG

In Marokko worden we zeshonderd kilometer lang geteisterd



STOF EN ZAND: de barrels doen de Sahara aan Foto's Linda van Wijk

In een barrel naar Banjul



door een sprinkhanenplaag. Sommige bestuurders rijden de berm in omdat ze niets zien in de rode wolken, anderen glijden met hun auto uit over plakken dode sprinkhanen die het wegdek spiegelglad maken. De kleine radiator van een appelgroen Nissan Vanette busje raakt verstopt met

sprinkhanen – de motor is terstond oververhit.

Even buiten Nouadibou in Mauritanië, net over de grens met Marokko, deelt het totale veld van zeventwintig auto's zich op in kleine groepen voor de woestijn-doorsteek. Peter van der Kraan en Wilko de Gruijter, twintigers met

een Daihatsu Rocky, bedenken zich geen moment en slepen het kapotte appelgroene busje de woestijn door. Omdat de eigenaren van het busje ook later geen actie ondernemen om de boel te repareren, wordt het appelgroene ding als een soort caravan de gehele Westelijke Sahara doorgesleurd.

Zodra we mul zand zien, gaat de hand van onze gids Buya op en neer en roept hij: „Vite, vite, vite!” Gas erop! De enige mogelijkheid om met gewone personenwagens door het mulle zand te rijden, is door flink gas te houden. We racen met tachtig kilometer per uur en zes auto's naast elkaar over een eideloze vlakte. In onze Landrover Discovery voelt het alsof we over een snelweg cruisen. In een personenauto voelt het alsof je meedoet aan een rallycross: hard stuiterend, laag bij de grond.

Plots vliegt het hele imperial, volgestouwd met jerrycans vol benzine, van het dak van een van de Renaults. Het komt met een plof ondersteboven in het zand te

recht. Het konvooi stopt. We stappen uit en beschermen onze hoofden tegen het striemende zand dat de wind over de vlakte jaagt. De Renaults zijn echte barrels. Ze zijn voor een prikje gekocht, met de hand geschilderd en nauwelijks opgelapt. De vier vrienden die erin rijden zijn studenten of net aan het werk. Uitlaten breken af, een carburateur trilt los en de bestuurder moet de pook vasthouden om te voorkomen dat hij uit de versnellingschiet. Door het gebrek aan vermogen zitten ze constant vast. Het is maar goed dat er een terreinwagen meerijs.

Uiteindelijk maken we kamp bij een vissersdorp. De volle maan weerkaast op het zwarte water. Zwaar gehavend lijkt het konvooi na vier dagen en drie nachten woestijn zijn wonden in Nouackchott.

GOEDE DOELEN

We vervolgen onze reis. De auto's hangen inmiddels met duk-tape en tie-taps aan elkaar. Een Ford



Fiësta overlijdt nadat er water is binnengekomen. Vier auto's worden gesleept. Twee zelfstandige ondernemers rijden stiekem toch naar Dakar. Hun avontuur eindigt bij een politiepost in een voorstad van Dakar waar agenten hun auto's in beslag dreigen te nemen. Ze ontspringen de dans door veel geld te betalen. Geschrokken keren ze om en geven gas om zich weer bij het moeizaam vooruitkomende konvooi aan te sluiten.

Een van de twee Nissan Patrols – die genoeg eten bij zich hebben om een volledig Afrikaans land van de hongersnood te redden – kampt met een kapotte stuurkogel. Vier auto's blijven achter om de stuurkogel te repareren terwijl het konvooi doorrijdt, richting Gambia.

Uiteengevallen en gehavend, zo komen we uiteindelijk aan in Banjul. Daar verkopen de deelnemers hun auto's en brengen ze de uit Nederland meegenomen spullen naar doelen die ze tevoren hebben uitgekozen. De bestuurders van de Renaults hebben een project voor diabetici uitgekozen, die van de Nissan Patrols doneren vele duizenden euro's en evenveel spullen aan hun goede doelen.

Peter en Wilko kijken lelijk op hun neus; ze hebben vastevoren geld overgemaakt waarvan een schoolbord en lessenaren zouden worden gekocht, maar nu blijken de kinderen nog steeds achter drie opeengestapelde bakstenen met een houten plankje te zitten. Als het geld van de opbrengst van de auto vervolgens ook door de mannen van het goede doel in de broekzak wordt gepropt, zonder dankje, krabben ze zich toch wel achter hun oren.

Rob en Viggon verkopen hun Mazda voor 1.600 euro. Maar ze hebben nog geen goed doel voor ogen. „Eerlijk gezegd”, zegt Rob lachend, „hebben wij een ontzettende hekel aan goede doelen.”



ETEN

Van A tot Z

In De Dikke van Dale bereidt Joep Habets zich voor op het Groot dictee der Nederlandse taal.

Plezierzoekers en zakelijke gasten mengen zich 's ochtends met genoeg rond de welvoorzien ontbijttafel, al is de festiviteitszaal met schuifwanden niet de interessantste ruimte die men zich kan voorstellen. Qua roerei steekt De Dikke Van Dale boven zijn concurrenten uit, want hoewel het

AAN DE WANDEL

Almere-Buiten – Almere-Stad

