



(c) TCCF

Marcel en Remco sleutelen tot 06.00 uur 's morgens. Remco denkt dat de koppelingsplaat krom is. Die heeft het team wel als reserve bij zich, maar er is geen tijd om die te vervangen. Met een auto waarvan de koppeling nauwelijks te gebruiken is moeten we nog 508 km piste door zien te ploegen.

Raoul: 'Er zijn twee opties. Of starten, de proef uit, omrijden en afmelden bij de finish met veel straf tijd. Maar: dan neem je het risico dat je er uit ligt. Of je wordt gediskwalificeerd, hangt af van de willekeur van de organisatie. Als er te veel deelnemers in blijven gooien ze je er uit. De andere optie is: zonder koppeling de zwaarste etappe van Dakar in. Sjmp dringt aan op de eerste optie. Ik wil strijdend ten onder. De dood of de gladiolen! Het is een emotioneel moment, net als in 1995 tijdens de Warr Trophy in Marokko - met het diff dat Marton er uit wilde halen terwijl wij (ik) nog verder wilde. Het wordt een woordenwisseling die hoog oploopt. Hans-Peter (onze fotograaf) fungeert als onze mental coach. Hij is top. We huilen even uit in zijn armen en GAAN.

Het wordt inderdaad een gevecht tegen de elementen. Schakelen zonder koppeling is op de weg al moeilijk en nu moeten we dat in de zandduinen doen. Op een gegeven moment staan we zo vast in de zandduinen dat ik het idee heb dat we er nooit meer uit komen. We lopen naar de hoogste top en zien om ons heen alleen maar duintoppen, duintoppen en duintoppen, voor zover we kunnen kijken. En om ons heen wel tien deelnemers met goed functionerende auto's die er ook niet uit komen. Met een geleende satelliettelefoon bel ik Remco. Ik geef hem ons waypoint door met de mededeling dat we hier nooit meer weg komen.

Samen met Sjmp ga ik op een top zitten. We pakken ons lunchpakketje uit en zitten daar en kwartier. Dan zeg ik: 'Sjmp. We gaan gewoon nog een poging wagen. De versnellingsbak zit vast. We kunnen 'm niet eens meer starten. Als we de auto helemaal uitgraven, en de wielen los zijn, komt 'ie wellicht uit z'n versnelling...rijplaten eronder, starten in z'n drie laag en gaan... Zo gezegd, zo gedaan.. We hebben maar 1 kans. Als het lukt zijn we nog in de race. ...

Sjmp duwt. Ik start... Hij gaaten vol gas (even de regels vergeten) - ik had de route al helemaal in m'n hoofd - en ja hoor, rijden we er in een keer uit! Er volgen twee kilometer duintoppen. Sjmp moet wel met de rijplaten en twee scheppen dat hele eind lopen, maar dat heeft 'ie er graag voor over. Eenmaal op het verharde zand bellen we onze back-up truck om door te geven waar we staan. We mogen de satelliettelefoon die we hadden geleend van Rene Metge (een beroemde Dakar held uit het verleden) houden. Hij zegt: 'die kon je nog wel eens nodig hebben, zonder koppeling.' Dat is pas team spirit!!!

We willen de hoge zandduinen niet in zonder de servicetruck direct achter ons. Zodat die ons los kan trekken zodra we vast komen te staan. In de zandduinen kiest ieder zijn eigen spoor, dus de kans dat de truck niet achter je zit is groot en die zekerheid hebben we wel nodig. Maar de volgende reeks duinen nemen we zonder vast te zitten. We drukken het gaspedaal in en rijden de volgende tweehonderd kilometer hard door om zoveel mogelijk kilometers in het daglicht te rijden. In het donker missen we CP 2 maar we gaan toch niet meer voor de klassering vandaag en ik voel dat de versnellingsbak steeds slechter wordt, dus er is ook geen tijd om te gaan zoeken. We willen naar de finish en rap wat.

In het stof van een vrachtwagen voor ons rij ik te hard een gat in. De auto slaat af en we zitten vast. KUT! Nog vijfenveertig kilometer tot de finish. In laag start ik de auto en komt hij er uit maar waarschijnlijk heeft de bak hier zijn laatste dreun gehad want bij een volgend sprongetje (daar maak je er honderd van op een dag) breekt de aandrijving. Daar staan we: veertig kilometer voor het eind. We bellen de servicetruck. Die zit op dat moment vijfenzeventig kilometer achter ons. Er rest ons niets anders dan wachten. Tweeënhalf uur, terwijl we toch zo lekker op dreef waren. Maar ja, om half twee nachts komen we in het kamp in Nouakchott aan en WE ZITEN NOG IN DE RACE!!!

Vrijdag 6 januari, 7e etappe Zouerat - Atar

Volgens de organisatie wordt het een verschrikkelijke dag. 'Deel de gemiddelde snelheid van gisteren maar door twee en dan heb je een indicatie van de gemiddelde snelheid voor vandaag,' schrijft de organisatie op hun site. Het belooft een lange dag te worden voor alle deelnemers. In eerste instantie lijkt het er op dat de broers een erg snelle tijd gaan neerzetten. Tot CP 1 wisselen ze constant stuivertje met Chris Leyds. Ze passeren CP 1 als 46e auto! Dan gaat het mis.

Om 17.30 uur wordt Erwin gebeld door Raoul. Er zijn grote problemen. 'De survival is begonnen. We staan pas halverwege de proef en staan muurvast in de duinen met een kapotte koppeling. Raoul heeft een wagen aangehouden, en hun satelliettelefoon geleend om met een u-bocht constructie - via Nederland - contact te zoeken met de monteurs: Remco en Marcel in de wedstrijd. Erwin krijgt het Engelse serviceteam te pakken en geeft Remco de coördinaten door. Remco weet niet of hij de Bowler kan bereiken.

Om 18.00 uur heeft Erwin Raoul nogmaals aan de lijn. De Bowler heeft een sleepje gekregen van een quad. 'We rijden het wedstrijdparcours uit, en gaan over het asfalt naar de finish,' zegt Raoul. 'Het parcours is zo zwaar dat we met een kapotte koppeling de finish zeker niet zullen halen. De koppeling in het zand vervangen is geen optie. Omdat we op deze manier CP 2 en een aantal waypoints missen, maar er wel voor zorgen dat we over de finishstreep rijden krijgen we wel straf tijd, maar zitten we tenminste nog in de wedstrijd.'