

AMSTERDAM - DAKAR CHALLENGE van Nederland naar Gambia in 22 dagen



Al eerder heeft er een stukje in het clubblad gestaan met daarin de voorbereiding. Inmiddels is de rit achter de rug en kan ik terug kijken op een prachtige en leerzame rit vol momenten die ik niet snel zal vergeten. Voor de mensen die het eerste stuk over het hoofd gezien hebben, ik schrijf in dit blad een beknopte versie vanaf de voorbereiding tot aan de finish in Gambia.

De voorbereiding

In Februari 2009 heb ik samen met mijn neef, waar ik de reis mee gemaakt heb, een Discovery 1 uit 1992 gekocht. Deze moest opgeknapt worden van onder tot boven om het door de APK heen te krijgen. Meteen in Februari zijn we daarmee begonnen. We hebben heel wat gedaan daarom hier een kleine greep uit de werkzaamheden:

- Bodemplaat achterbak vervangen
- Dorpels gelast
- Bodemplaat bij bijrijder gerepareerd
- Distributieriem vervangen
- Filters en vloeistoffen vervangen
- Lampen gemonteerd (6 stuks)
- Koelvin vast gezet

Dit zijn een aantal van de klussen die ik heb gedaan om de auto goed door de APK heen te krijgen en geschikt voor de hele reis. Je moet je wel bedenken dat hier enorm veel tijd in gaat zitten, zoveel zelfs dat zo af en toe een klaagzang komt van de wederhelft, maar dit is denk ik wel bekend bij een deel van de lezers. Nadat de auto APK gekeurd was ben ik naar evenementen gegaan met de Disco om hem te gaan testen. De terreinen die ik gezien heb zijn Mammut, Axel, Bertrix en Inor. Allemaal plekken waar de auto en ik als bestuurder aardig op de proef zijn gesteld.

De reis

Zaterdag 7 November was het dan zover, de grote dag was aangebroken. Met 37 auto's stonden we aan de start waarvan 3 Land Rovers. De ene auto meer geprepareerd dan de andere maar stuk voor stuk zagen ze er goed uit. Vol met stickers van sponsors en stickers om de auto mooier te maken. Door mijn oproep op het Land Rover forum waren toch een aantal mensen op komen dagen, heel leuk om dan te zien dat mensen speciaal voor ons daar heen komen. Nadat een aantal het niet konden laten om ons nog wat toe te stoppen zijn we om 11 uur vertrokken richting Hazeldonk. Dit was onze laatste stop in Nederland. Er waren ook nog mensen naar Hazeldonk gekomen; familie en vrienden, allemaal stopte ze ons nog wat toe: Een jas, diesel, pillen voor als we ziek zouden worden, een appeltje voor de dorst en een paar zakken snoep was de oogst die vrijwillig in onze auto terecht kwam.



tekst en beeld ■ Willem-Jan Lock

Na een paar uur werd al duidelijk dat er mensen onderweg waren die de GPS nog niet uit de doos hadden gehaald en al op de verkeerde weg reden, andere stonden al stil met autopech. Ons einddoel was Tours in Frankrijk. Laat in de avond ontvingen we van een andere Discovery een berichtje dat ze met pech stonden vlak voor Tours. We bleken niet ver daar achter te zitten en zijn naar ze toe gegaan. Bij aankomst kwamen we er vrij snel achter dat er iets aan de linkerkant met de steekas aan de hand was en hebben we meteen een hulp berichtje op het forum gezet. Om half 2 werd ik gebeld door ene Diderik die in deze omgeving gewoond had en hij wist ons bedrijven te noemen waar we terecht zouden moeten kunnen voor onderdelen. De volgende ochtend zijn we vertrokken om de onderdelen te gaan zoeken. Pas maandagmiddag laat hadden we de onderdelen en waren we nog steeds in Frankrijk. Om de boot te halen naar Ceuta zouden we de hele nacht door Spanje heen moeten rijden, ongeveer 1.200km, dat hebben we gedaan om de volgende ochtend precies op tijd te zijn voor de boot.



De eerste grensovergang was die van Marokko. Het is heel raar als je dan de grens over gaat. Je moet van loket naar loket en als je het verkeerd doet sta je zo weer aan het begin, bureaucratie viert nog hoogtij aan de grens en de mannen in uniform stralen gezag uit. Nadat we de juiste weg gevonden hadden met de juiste stempels en papieren konden we zo de grens over en waren we in Marokko. Dat is wel even wennen, dit was mijn eerste keer in Afrika en dan moet je echt even leren hoe het er daar aan toe gaat. Regels in het verkeer lijken niet te bestaan, een lesauto die stapvoets rijdt en 2 sturen heeft, een vrachtwagen die de complete inhoud van de vrachtwagen er ook nog eens bovenop heeft liggen en ga zo maar door. Dit zijn allemaal dingen die je tot dan alleen nog maar op plaatjes hebt gezien en nog nooit in het echt. Tja welkom in Afrika.

Een appeltje voor de dorst

We hebben dan inmiddels ongeveer 2.700km gereden, een luxe probleem was dat er een relais kapot gegaan was. Het relais had ik bij me dus die is meteen vervangen. Ook hadden we in Frankrijk een lekke band omdat deze verdroogd was, de band hebben we gewisseld en op het dak gelegd. Het andere Team reed nog steeds rond zonder steekas, aandrijfjas en homokineet in de linker vooras. Pas in Fes hebben we de tijd gehad om de onderdelen te monteren en de Discovery weer met 4x4 te laten rijden.

In het zuiden van Marokko zijn we voor het eerst het zand in gegaan samen met 1 van de andere 5 teams. De 4 teams die overbleven zijn gewoon over het asfalt gaan rijden. Na wat oefeningen gingen we steeds beter rijden en ons aanpassen aan de ondergrond, die ook om de paar kilometer anders was. Erst steen en dan zand wat elkaar afwisselde. We reden langs zandduinen naar Merzouga, onze volgende slaapplek. We hadden het off-road rijden wel te pakken, helaas de andere teams nog niet. Zo zijn we in Marokko toch wel op wat andere plekken geweest dan de volledige groep waar we mee reden. Vlak voor we bij de Camping waren hebben we nog een Geocache gevonden. Over Geocaching heb ik het eerder gehad in mijn GPS artikelen. ▶



Onze reis ging verder over het Atlasgebergte richting Ouarzazarte. De buitentemperatuur begon hoger te worden net als de beproeving voor de auto's door een paar flinke klimmen achter elkaar, nou ja het voorproefje dan. De eerste 2 auto's hadden al koelproblemen met een buitentemperatuur van ongeveer 30 graden, dit zou zeker problemen op gaan leveren voor de Jeep en de Discovery van het andere team. De route was heel erg mooi en wisselde af van dorpjes naar hoge bergen tot 1700 meter, naar een rivier die door een vallei liep en een grote groene strook had gemaakt. De groene strook gaf een heel sterk contrast met de overwegend droge en zanderige omgeving.



De volgende dag hadden we nog steeds de smaak goed te pakken en hadden via de kaart gezien dat er een hele mooie route liep over een grote berg. We vroegen aan de andere of ze het wat vonden, maar ze waren geschrokken van de kwaliteit van hun auto en besloten om de asfalt-route te nemen. Wij hadden ondertussen wel genoeg van het asfalt en hebben besloten om alleen de route te gaan rijden, dit bleek geen verkeerde keuze. Meteen na het verlaten van Ouarzazarte zijn we de doorgaande route af gegaan, om een grote filmstudio heen en zo het gebergte in. We kwamen langs oude filmsets die zo achtergelaten waren, niemand heeft ooit de moeite genomen om het af te breken. We kwamen aan bij een dorpje waar ook weer een Geocache moest liggen, na ongeveer een half uur hadden we de cache gevonden en zijn onze route weer verder gevolgd. Aan de ene kant van de berg, waar we er op gingen, was wel asfalt. Op weg naar beneden had kenbaar niemand de moeite genomen om daar een asfaltweg te maken en die was er dan ook niet. Over stenen en grint op iets wat op een weg leek, zijn we de 80 km naar beneden gegaan. Het heeft veel tijd gekost maar het was zeker de moeite waard, dit is waar deze auto voor is gemaakt! Als je dan ruim 80 kilometer echt off-road gereden hebt ben je het ook weer even zat. We zijn daarna weer het asfalt opgegaan. Na contact hadden gehad met de andere 5 auto's bleek dat ze doorgereden waren naar Sidi Ifni, iets onder Agadir langs de kust. Inmiddels was het wel donker geworden maar die dag hebben we enorm genoten van de mooie route, voor wie in het zuiden van Marokko komt vind ik dit zeker een aanrader.

“Daar ben ik geweest of dat heb ik gedaan”.



Eenmaal in Mauritanië was het een heel ander verhaal, gelijk de eerste dag gingen we de Sahara in. Je hebt daar niet even de tijd om te wennen aan het terrein, het is gewoon gelijk hard er tegenaan. De ondergrond varieert tussen harde stukken zand, los zand en grint. Het is vanzelfsprekend dat het losse zand de meeste uitdaging geeft. Als je dat 100 kilometer op een dag hebt, is dat best intensief, zowel voor de persoon als voor de auto. Een foutje is dan ook zo gemaakt en kom je los van de grond. Dat kan leuk klinken maar in de Sahara is dat helemaal niet leuk, de Sahara is bikkelhard en rekent na iedere fout gelijk met je af. De Jeep werd het allemaal te veel en kwam los van de grond, niet veel later zakte de auto door de linker achter veer. Daar sta je dan, 200 km voor Atar. Terug was het ongeveer 300 kilometer. We hebben besloten om met onze Discovery naar Atar te gaan rijden omdat die het beste was op dat moment. Na het demonteren van het onderdeel hebben we de andere de volgende ochtend achter gelaten en zijn gaan rijden. 5 Uur later kwamen we aan en hebben een Nederlander de onderdelen laten regelen en dat was allemaal om een uur of 6 in de avond klaar. Tegen het advies van de man in zijn we toch alvast terug gaan rijden naar de andere teams omdat het in de nacht lekker koel is om te rijden. Met nog een kleine anderhalf uur te gaan zijn we gaan slapen. De volgende dag waren we vrij vroeg bij de andere teams en hun zijn meteen begonnen met monteren. Het bleek dat de andere ook een zware dag hadden gehad in de Sahara, 1 van de 4 had een flinke zonnesteek opgelopen en was niet lekker. Meteen nadat we de onderdelen gemonteerd hadden zijn we met de 3 auto's naar Atar gereden.

Het was een zeer bijzondere reis vol momenten om aan terug te kunnen denken met een grote glimlach. Slapen in de Sahara, een gebied doorkruisen wat andere niet in hun hoofd zullen halen en zo zijn er nog veel meer dingen waarvan ik nu kan zeggen “daar ben ik geweest” of “dat heb ik gedaan”. Ik kan gelukkig terug denken aan een hele mooie en bijzondere reis. Dit was een reis die ik niet snel zal vergeten.



Na Sidi Ifni hadden we alleen nog maar een stuk Westelijke Sahara voor ons, een saai lang stuk waar je niet kan afwijken van de route omdat er maar 1 veilige weg is. Gezien de problemen de dag er voor met de koeling van de Discovery van het andere team, hadden we besloten in Tan Tan even een garage op te zoeken om naar de radiator te kijken. Na een korte inspectie bleek de radiator totaal verrot te zijn en absoluut niet geschikt om de Sahara mee in te gaan. De monteur begon meteen de radiator er uit te halen en liet de koelvloeistof en olie gewoon over straat lopen. Dat was voor ons raar om te zien, dan heb je meteen de milieupolitie voor je neus. Daar is niemand die er van op kijkt. Pas na 8 uur was de auto klaar en begon de onderhandeling over de prijs, dit hadden ze niet

van te voren gedaan en dat bleek bij deze man geen goede keuze. Voor de reparatie moest 600 Euro betaald worden, dat gingen we natuurlijk niet doen. Pas na 3 uur onderhandelen en boze gezichten aan beide kanten waren we tot een soort van overeenstemming gekomen: 200 Euro en 2 banden. Nog steeds veel te veel betaald, maar we konden eindelijk weg; op naar de camping omdat het ondertussen wel donker was. Die dag hadden we nog maar 20 km gereden naar een camping met een restaurant er bij, waar we lekker een biertje gedronken hebben en zijn gaan slapen.

Vanaf Atar waren we nog iets verder oostelijk gegaan naar Ouadane. Dit was ook de streek waar de gids vandaan kwam en hij wist ons goed de weg te vertellen. De duinen en pollen waren weer een hele nieuwe uitdaging, heel anders dan wat we eerder hadden gehad. Op een gegeven moment maakte ik een inschattingfout, ik dacht dat de duin glooiend omhoog liep maar het bleek behoorlijk stijf te zijn en ik klapte vol op de duin met een hele harde klap als gevolg. We zijn even in de lucht geweest om daarna weer heel hard neer te komen. Omdat de auto voorzien was van bodem bescherming was er gelukkig, op een gedeukte ego na, niets aan de hand. Na de laatste zandduinen in Ouadane zijn we alleen nog maar op asfalt geweest en hebben de weg naar Lac Rose vervolgt waar de officiële finish was. Door al het goede voor werk hebben we de finish zonder noemenswaardige problemen gehaald.

De laatste paar dagen van de reis staan beschreven op de site samen met heel veel foto's. Het complete reisverslag van dag tot dag zal ook daar terug te lezen zijn samen met de tracks. Vanaf ongeveer 20 januari zal alles online staan op de site www.discotodakar.com. Omdat het heel lastig is om in het blad bij iedere foto een verhaaltje te zetten ga ik dit op de website doen, daar staan alle foto's met locatie en een omschrijving. ■



