

Zo super dat het geen Diesel meer is

Cape to Cape

Oktober 2000. Fotograaf Arno Lingerak was net terug van een leuke opdracht; de Cape to Cape rally. Tijdens een biertje vertelde Arno enthousiast zijn verhaal over deze rit van het noordelijkste punt van Europa; de Noordkaap in Noorwegen, naar het zuidelijkste punt van Europa; Tarifa in Spanje. De weken daarna werden zijn vrienden John Broers en Eric Breed ook aangestoken met het rallyvirus en werd besloten mee te doen in 2001. De bedoeling van de rally is de 5.800 km zo snel mogelijk af te leggen.



Wat mensen al niet doen om de koude start van hun dieseltje te testen

De verkeersregels moeten in acht worden genomen. Dit betekent in Scandinavië honderden kilometers lang 90 of 110 rijden, en alleen in Duitsland onbeperkt gasgeven. Om dit te controleren wordt er een tachograaf in de auto's gebouwd. Een team bestaat uit twee of drie personen. De tweepersoons teams starten 8 uur eerder en houden in Duitsland een verplichte stop van 8 uur.

Het verleden heeft laten zien dat er eigenlijk alleen moderne auto's meedoen, maar als liefhebbers van klassieke auto's was dit geen optie. Eric, eigenaar van een bedrijf in Mercedes-Benz klassiekers en youngtimers stelde voor om met een klassieker van dit merk te gaan. Dit

idee werd goed ontvangen, nu moest alleen de keus van het type nog worden gemaakt. Na enige berekeningen over brandstofverbruik, actieradius comfort, en snelheid is het een 220 D uit 1969 geworden. Volgens velen een van de langzaamste auto's ooit maar dit vooroordeel kan na deze rit in de ijskast.

Om de rit financieel haalbaar te maken, zijn we op zoek gegaan naar sponsors. Dit bleek niet mee te vallen. Slechts enkelen waren enthousiast. Om toch wat meer sponsorgeld te vergaren en om vrienden en kennissen deelgenoot te maken van ons avontuur hebben we het dak van de Benz in vakjes ver-

deeld. Tegen vergoeding van f 25,- mocht iedereen in zo'n vakje volschrijven. Dit ging beter; vele kleintjes maken een grote.

De auto moest natuurlijk goed geprepareerd worden. Jan Keizer Motorenrevisie heeft het hart van de Benz in nieuwstaat gebracht. In de werkplaats van Eric worden de andere zaken aangepakt. Voor- en achterwielophanging zijn compleet gereviseerd evenals de remmen. Op advies van de organisatie worden winterbanden gemonteerd. Verder worden de koplampreflectoren vervangen, zijn er ver- en breedstralers en een extra achteruitrijlamp gemonteerd. Omdat er enorme stukken met een



met een 220D

constante snelheid in het traject zitten wordt ook een cruisecontrol aangebracht. De eerder genoemde tachograaf is bovenop het dashboard op de plaats van het speaker rooster gemonteerd. Het ontstane gat kreeg gelijk een nieuwe functie; we hebben waarschijnlijk de oudste Benz met bekerhouder.

We besloten zo weinig mogelijk spullen mee te nemen. Vooral tijdens het accelereren en op de bochtige bergwegen in het noorden van Scandinavië is elke kilo er een. Het gereedschap en hulpmiddelen als kabelbinders, tape, lampjes, olie etc. worden allemaal netjes in doosjes onder de voorstoelen gehuisvest. De kofferruimte wordt alleen gevuld met wat lichte spullen, en 10 liter diesel voor noodgevallen.

In 1969 werden nog echte veren in de stoelen gebruikt zoals in een goed matras.

Enkele kussens en een slaapzak zijn dus voldoende voor een comfortabel bedje op de achterbank.

Het zoveel mogelijk non-stop rijden van zo'n afstand brengt de nodige probleempjes met zich mee; voor de volle blaas worden van te voren appelsapflessen gespaard (royale opening...). De grote boodschap moet uitblijven door het eten van survival biscuitjes (niet triplex), drivesuiker is er voor de nodige energie, en vele flessen water tegen de dorst. Om wakker te blijven en de stemming er in te houden nemen we 100 cd's mee. Alles tussen Willi Alberti en ZZ top is aan bod geweest tijdens de rit.

Op zaterdagmiddag 22 september vindt de technische keuring plaats. Hier wordt o.a. de tachograaf geijkt; erg belangrijk want een afwijking van 1% levert een verschil op van ± een half uur aan de eindstreep. Als de wagen toch op de rollenbank staat wordt gelijk een vermogenstest gedaan. De motor blijkt bijzonder goed geprepareerd en levert bijna 73 pk en 180 Nm. Voor ons heel wat, maar onze tegenstanders beginnen zich af te vragen waar wij mee bezig zijn; zij verschijnen met minimaal het dubbele vermogen aan de start.... Verder

wordt er gekeken of de verplichte brandblusser, verbandtrommel, warmteleden, gevarendriehoek en sleepkabel enz. aanwezig zijn. Na de keuring moeten we de auto achterlaten in het parc fermee. De auto slaapt een nachtje in Lichtenvoorde, wij pakken onze laatste goede nachtrust thuis in Schagen.

Zondagochtend 23 september gaan we met John's Corsa richting start. Bij een tankstation kopen we een bak koffie voor onderweg. Tijdens het oprijden van de snelweg laat de bekerhouder los. Einde koffie, einde enige schone lange broek voor 10 dagen. De stemming zit er dus gelijk goed in.

Aangekomen in Lichtenvoorde probeert John zijn broek te redden en maken Eric en Arno kennis met de andere teams. We zijn de enige met een klassieker, dus de belangstelling is groot.

Om 14.00 uur vertrekken alle teams richting de eerste gezamenlijke stop: Åkäslopölo in Finland. Daar worden we dinsdag tussen 14.00 en 17.00 uur verwacht. Een goed begin is het halve werk; nog voor we het pontje naar Denemarken hebben bereikt hebben we al 2,5 uur file aan de schoongewassen broek. We ontvangen een sms je van een team dat al bij Kopenhagen is.... In Duitsland gaat ook het eerste e-mailtje de deur uit. Via digitale camera en i-book houden we het thuisfront op de hoogte van onze verrichtingen en de website bij. Vanaf de achterbank van de '69er mallen; de auto mag gedateerd zijn, de communicatie is up to date.

De wegen in Scandinavië lijken uitgestorven als je vanuit Duitsland komt. 's Nachts om 4:50 uur hebben we een tankstop. Tot onze verbazing is het druk bij het tankstation. Met onze slaperige hoofden vallen we nauwelijks op tussen de aanwezige Zweden; wij hebben een nachtje doorgehaald in de auto, zij in de disco.

Om op tijd in Åkäslopölo aan te komen moesten minimaal een nacht doorrijden. We kiezen meteen maar voor

de eerste nacht. Bij het licht worden, we rijden dan inmiddels bij Stockholm, komen we de man met de hamer tegen. De drukte van de afgelopen weken vragen hun tol. Op een Mac Parking doen we een dutje. Eenmaal weer op pad beginnen we ons af te vragen hoe dit avontuur in godsnaam moet aflopen. We zitten nu al stuk, en de echte race moet nog beginnen.

Het Honda Insight team (rijdend in een ultramoderne hybride tweezitter) belde ons in de namiddag vanuit een hotel in Skeleftea (nog steeds in Zweden). Zij regelen voor ons een kamer in een hotel dat omschreven wordt als een oude Oost Duitse legerkazern. Bij aankomst slaat de schrik ons inderdaad om het hart, maar eenmaal binnen is de buitenkant snel vergeten. Een goede maaltijd en een prima nachtrust zorgen ervoor dat we het de volgende dag weer geheel zien zitten. Dinsdag rond het middaguur kruisen we de Poolcircel (we zijn dan nog steeds in Zweden!). Als we uitstappen voor een foto voelen we dat de buitentemperatuur flink is gedaald. Een paar km verder moet er voor het eerst flink geremd worden voor een overstekend rendier. De Benz doorstaat de rendierproef met glans. Vandaag moeten we ook de tankstations in kaart gaan brengen. Het gedeelte van de route dat we nu rijden zal tijdens de rally 's nachts worden afgelegd. Dag en nacht geopende tankstations zijn hier net zo schaars als frisse lucht in een Cape to Cape auto.

Die dag valt de rit reuze mee en omstreeks 15.00 uur arriveren we in Åkäslopölo waar we met alle deelnemers eten en slapen. De maaltijd wordt genuttigd in een lokaal restaurant waar natuurlijk rendierpizza en -biefstuk wordt besteld, en ook de Lapin Kulta's (plaatselijk bier) smaken uitstekend.

Onze Benz dwingt respect af, gaandweg beseffen de andere teams dat we niet voor spek en bonen mee rijden. Woensdagochtend gaat het wekkertje om 06.00 uur, uitslapen is er hier niet bij. We gaan de berg Ilas Tunturi op vanwaar je een deel van Finland en Zweden kunt overzien. Eenmaal boven blijkt de temperatuur mede door de harde wind onmenselijke vormen aangenomen



Zo'n klassieke Benz voelt zich in elk gezelschap op zijn gemak



Ook auto's hebben zo hun melancholieke momenten



Jongens, jullie hebben de kaart op de kop! Volg de pijlen om uit de parkeergarage te komen



men te hebben. Het uitzicht is prachtig maar een gevoelstemperatuur van -20 zorgt ervoor dat we snel weer in de auto zitten. Arno blijft nog even buiten voor wat foto's. Wanneer hij weer in de auto stapt kijkt hij alsof hij zojuist de elfstedentocht heeft gemaakt.

Onze volgende bestemming is Honningsvåg, zo'n 30 km voor de noordkaap. We zijn nog maar net op pad als er een enorme vogel met een klap op het voorruit duikt. Zijn wij even blij dat we nog even een gelaagde voorruit gemonteerd hebben! Het prachtige landschap rond de fjorden wordt steeds witter en we komen honderden rendieren tegen. Zonder problemen arriveren we in Honningsvåg. Na een goed stuk Noorse zalm vindt daar de laatste briefing plaats. Daarna naar bed voor onze voorlopig laatste goede nachtrust. De organisatie heeft besloten om vroeger te starten vanwege de vele sneeuw. De weg naar de Noordkaap is schitterend en spannend tegelijk, aan beide zijden van de weg is een afgrond, en de vangrail ontbreekt. Om 8:00 zwaaien we de tweezitters uit bij de officiële start. Om 15:30 uur is het onze beurt om te starten. De eerste 30 km gaan over de eerdergenoemde verraderlijke bergweg naar beneden. De 220 D doet het perfect in de sneeuw. De weg wordt snel genomen en later blijkt dat we over dit traject tot de snelste horen. En dat zonder de moderne extra's (abs en esp.etc) van onze concurrenten. We zijn eigenlijk net op weg wanneer de eerste tegenslag zich aandient: we rijden de rechterachterband lek. Ongevoerd weten we in 4 minuten het wiel te verwisselen. Om het reservewiel zit geen winterband, geen fijne gedachte met de gladde stukken die we nog voor de boeg hebben. Ook mogen we de komende 5.400 km geen leuke band meer krijgen.

Hierna loopt alles gesmeerd. Door het goed uitstippelen van de route komen we bij de Noors-Finse grens het Espace team tegen. Zij zijn 15 minuten voor ons in gestart. Verwonderd vragen we ons af hoe het kan dat wij ondanks de leuke band dit team inhalen. Zijn we echt zo

Koud hè...



snel? Even snel de verplichte foto maken van de grensovergang. Vlak na de grens wisselen we van rijder. De omstandigheden zijn nog steeds verradelijk. De verse bestuurder schat de eerste bocht die hij neemt verkeerd in. We belanden op een ijsplaat en het noodlot slaat toe; achterstevoren belanden we in een diepe greppel naast de weg. Gelukkig heeft niemand letsel wat een klein wonder is. Op de tacho blijkt later dat we exact 100 km / u reden....

Na enkele minuten stopt de Espace. Samen bekijken we de gestrande Benz. Het is onmogelijk om de auto weer op de weg te krijgen. De linker voorband is van de velg gedrukt en door de eerder opgelopen lekke band is verder rijden uitgesloten.

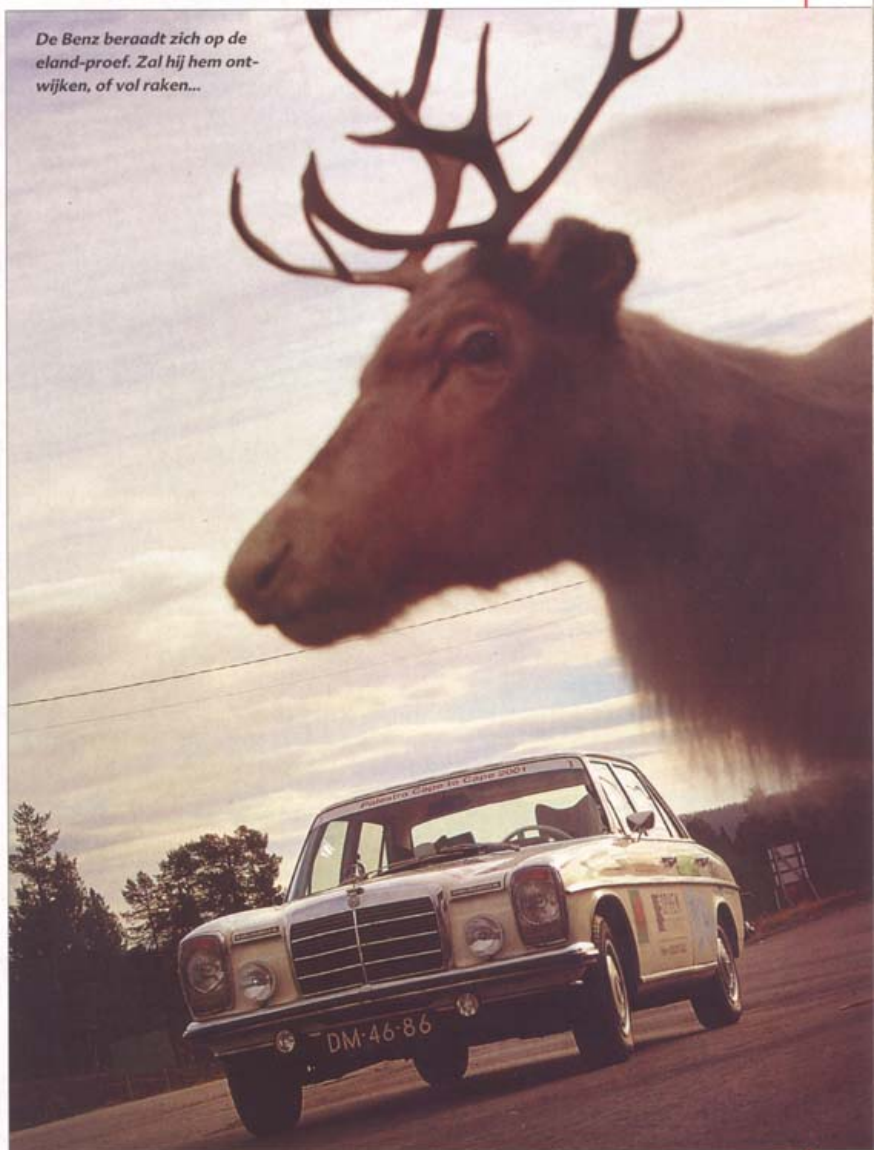
Na 3,5 uur en vele telefoontjes in de vrieskou komt er om 01:00 uur een afsleepwagen. Onze Espace vrienden hervatten de wedstrijd en zien tot hun grote verbazing dat we ze voor de tweede maal inhalen. Ditmaal echter achter op de sleepwagen. Zijn Finnen soms allemaal rallyrijders? We lagen op het moment van de crash op de tweede plek.

Een schrale troost voor het slapen gaan....

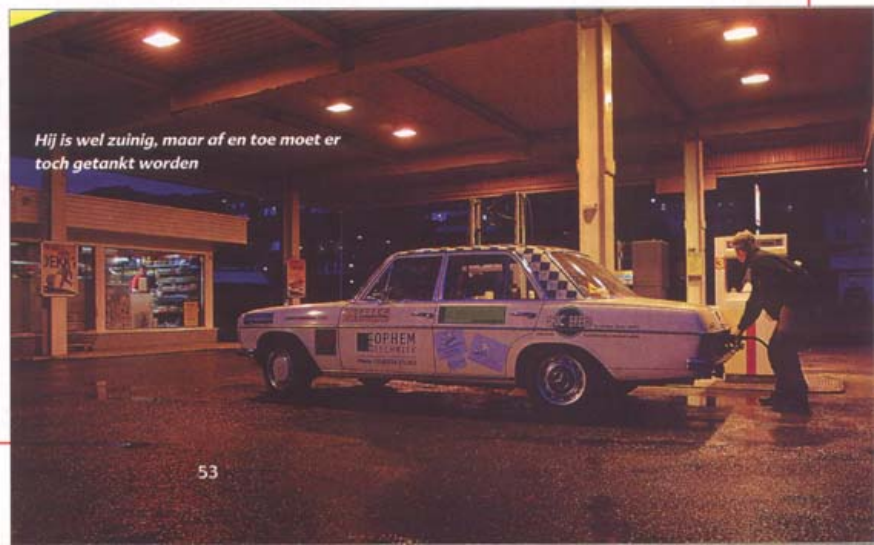
De volgende ochtend kunnen we bij daglicht de schade beter bekijken. Gelukkig valt het mee. Er zijn geen belangrijke delen beschadigd. Na 3 banden reparaties en het terugbuigen van wat plaatwerk kunnen we na een vertraging van \pm 12,5 uur onze reis voortzetten. We zijn dolgelukkig, gedwongen opgeven met nog dik 5000 km voor de boeg zou een ramp zijn.

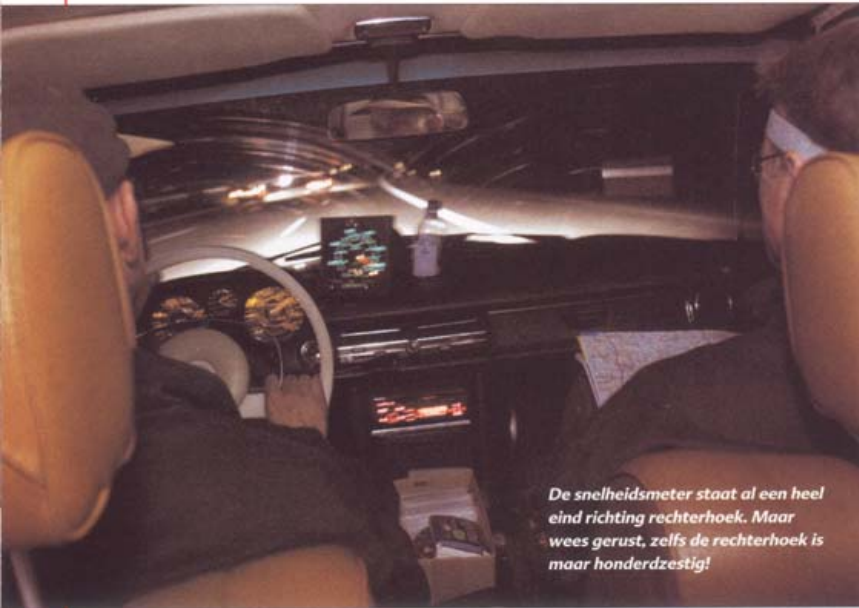
Tegen tien vervolgen we onze weg, nog een klein stukje Finland en dan Zweden in. We rijden extra voorzichtig het eerste gladde stuk: we zijn gewaarschuwd. Oneindig lijkt de weg door Zweden, ca. 1.200 km aan een stuk. We wisselen van chauffeur tijdens het rijden. Hierbij gaat de cruisecontrol vast op een verantwoorde snelheid, en na wat acrobatiek in de auto kunnen we

De Benz beraadt zich op de eland-proef. Zal hij hem ontwijken, of vol raken...

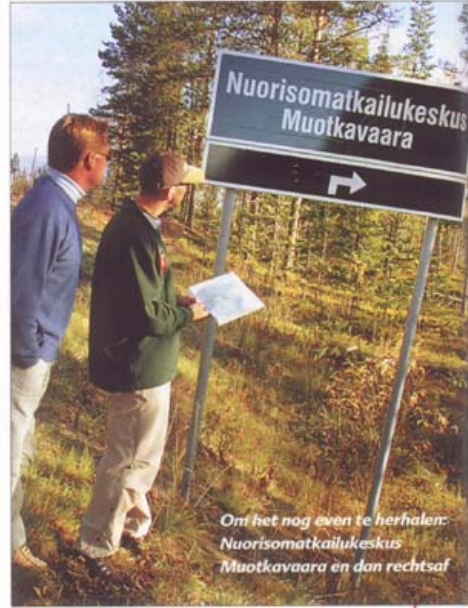


Hij is wel zuinig, maar af en toe moet er toch getankt worden





De snelheidsmeter staat al een heel eind richting rechterhoek. Maar wees gerust, zelfs de rechterhoek is maar honderdzestig!



Om het nog even te herhalen: Nuorisomatkailukeskus Muotkavaara en dan rechtsaf

weer drie uur voort. De tankstops hebben iets weg van een overval. Drie onfrisse types komen zo hard mogelijk aanrijden, springen uit de auto en voeren de strak verdeelde taken uit. Een man gooit de tank vol, een ander snelt op de kassa af, en de laatste peil de olie en leegt de beruchte appelsap flessen. Dan zo snel mogelijk weer in de auto en weer op pad alsof de lokale sterke arm je op de hielen zit.

Vele saai Zweedse uren later passeren we de grens bij Malmö waar nog een relatief kort stuk door Denemarken voor de boeg ligt. In Rodbyhaven mogen we onze auto om 7:00 uur als eerste de pont op sturen. We kunnen dus ook weer als eerste vertrekken. Dat een mens als hij wil snel kan zijn is tijdens de 45 minuten durende overtocht bewezen. De auto wordt nog eens grondig geïnspecteerd, er wordt gedouched, ontbeten en ook de toiletten aan boord worden getest.

Duitsland, het land zonder snelheidslimiet. Dat is natuurlijk allemaal erg mooi maar onze 220 D heeft deze limiet wel. Maximaal 165 ge-jikte kilometers worden er uit de diesel geperst wat voor deze auto bloedsnel genoemd mag worden. Waar andere teams deze route 's nachts reden rijden wij overdag. Veel drukte dus wat uiteindelijk resulteert in een file van 40 minuten (balent!). Tegen de avond passeren we de grens van Frankrijk waar de moesson losgebarsten lijkt te zijn. Uren achtereen niets anders dan water. John stuurt het eerste stuk. Onze route loopt dwars door Lyon. Het verkeer is redelijk druk maar we ondervinden geen echt oponthoud. De weersomstandigheden maken snelle wissels noodzakelijk. Fris zijn bij deze omstandigheden is van levensbelang. De smalle sneeuwbanden en het hoge wagen gewicht zorgen ervoor dat we de cruisecontrol op

130 km/h kunnen laten staan en er geen Fransman in ons kielzog blijft. Na een vermoeiende rit door Frankrijk bereiken we om 00.30 uur Spanje, het beloofde land. Nog maar 1.200 km naar Tarifa. Waarom zijn al die landen in godsnaam zo groot?

Het eerste stuk langs Barcelona, Valencia en Alicante verloopt voorspoedig maar naar mate het later wordt neemt de drukte toe. Spanje zou eigenlijk net als Duitsland 's nachts gereden moeten worden. Ons 12,5 uur oponthoud zorgt ervoor dat we op de verkeerde tijden op drukke plekken zijn. Het is ondertussen erg warm geworden. We beginnen aan onze laatste kilometers. Gelukkig zijn ons door de collegeteams koude biertjes beloofd bij aankomst in Tarifa. Het houdt ons op de been en maakt ons leven weer zinvol. Wegopbrekingen roepen steeds meer agressie bij ons op. In Zweden en Duitsland hadden we ons deel al gehad maar die Spanjaarden kunnen er ook wat van. Borden van 30 km/h op plaatsen waar je 80 km/h kunt rijden en visaversa. Wanneer we op een stuk waar 40 km/h aangegeven staat ons netjes aan de snelheid houden doet er een touringcar in de achteruitkijkspiegel op die het plan lijkt te hebben opgevat om over ons heen te walsen. Gelukkig besluit de chauffeur op het laatste moment om toch om ons heen te rijden.

Na lastige, warme laatste uren arriveren we om 12.45 uur bij de finish. Hier worden we met champagne en de beloofde koude biertjes onthaald door de andere teams.

Dan komen ook alle (on)smakelijke verhalen komen los. De tweezitter teams hebben door slaapgebrek bomen de weg over zien steken vlak voor de finish, een bakje noodles zorgde er bij een collega team voor dat de darmen wat op begonnen te spelen. De andere teamleden

wilden echter niet stoppen; Enkele plastic boodschappentassen boden uitkomst. En zo kunnen we nog een avond vullen met sterke verhalen over alle belevenissen tussen noord en zuid.

Het geeft een zeer goed gevoel om de eindstreep toch gehaald te hebben, maar het blijft knagen. Op welke plaats zouden we zijn geëindigd zonder onze schuiver? Met aftrek van de tijd die we hebben stilgestaan zouden we op de 4e of 5e plek eindigen. Zonder vertraging in Duitsland en Spanje vanwege de drukte hadden we wellicht nog sneller kunnen zijn. Helaas zullen we dit nooit weten. Een ding is zeker het verschil met de moderne auto's is minimaal. De drang om dit te bewijzen blijft aanwezig. Misschien in 2002?

*Tekst: De drie teamleden Arno Lingerak, John Broers en Eric Breed
Foto's: Arno Lingerak*

Sponsoren

Jan Keizer Motorenrevisie,	Doetinchem
Van Ophem Techniek,	Kolhorn
R.N.H. Groep -	
Camping de Lepelaar en	
Recreatiecentrum De Nollen,	Zijpe
The Dutch Connection,	Andijk
Architectenburo Paul Breddels bno,	Heerhugowaard
By the Way Reclame,	Wieringerwaard
Pronker Assurantien,	Diemen
Gerard de Boer,	Schagen
Velko Bandenservice,	Noord-Scharwoude
Apple Computers	