



LANG, HARD & OOGVERBLINDEND MOOI

REPORTAGE GIBRALTAR RACE 2018

Deze zomer vond de derde editie van de Gibraltar Race plaats. Deze 8.000 km lange offroad monsterrally, dwars door Europa, is speciaal ontwikkeld voor niet-professionele rijders op grote allroads. Ralph Edelstein – zelf allesbehalve professioneel of ervaren – stapte op een gloednieuwe BMW F 850 GS en beproefde zijn geluk.

Geschreven door Ralph Edelstein

Foto's Alessio Corradini, Werner Hollaender

Met een harde ‘KRAAAK!’ duikt mijn voorwiel de anderhalve meter diepe greppel in. Met motor en al val ik naar links, ik zie nog net mijn spiegel afbreken voor ik met mijn helm tegen de wand knal. Mijn linkerbeen zit klem onder de machine, het rechter steekt net als het achterwiel hoog de lucht in. De motor slaat af en nog voor ik goed en wel heb gevoeld of ik iets gekneusd of gebroken heb, overzie ik mijn situatie. Die is niet al te best. Het is 36 graden, mijn water is op, ik lig een flink eind buiten de route in een greppel en in mijn eentje krijg ik mijn motor er never-nooit uit. Ik heb het verknald. Ik heb het heel stevig verknald...

START

Vijf dagen eerder was in het Roemeense Brasov de start van de Gibraltar Race. Deze rally, dit jaar voor de derde keer georganiseerd, is een 8.000 kilometer lange offroad motorrally dwars door Europa. In veertien lange dagen doorkruist de karavaan van rijders, serviceteams en racedirectie negen landen, om uiteindelijk in het zuidelijkste puntje van Spanje op de rots van Gibraltar te eindigen. De rally is speciaal ontwikkeld voor niet-professionele rijders op grote allroads. Feitelijk biedt hij rijders voor wie de Dakar te duur, te ver weg of te gevaarlijk is, de kans zo dicht mogelijk de ervaring van een hardcore monsterrally te benaderen. De afstanden zijn stevig (450 tot 600 km per dag), wat betekent dat je dagelijks zo’n 10 tot 12 uur op de motor zit. De etappes bestaan net als in de Dakar uit offroad ‘specials’ en ‘liaisons’ op de weg die deze specials verbinden. De verbindingsetappes zijn langer dan de specials, maar omdat offroad rijden natuurlijk minder hard gaat is de tijdsverdeling tussen onverhard en asfalt ongeveer 50/50. De hele BMW GS-familie rijdt mee, evenals meerdere generaties Africa Twins, een Ducati Multistrada, een zwikkie KTM’s en Husky’s en nog wat ander spul. Mijn motor is een BMW F 850 GS, de jongste telg in de GS-familie. Hij is spijsplinternieuw en net ingereden. Vertwijfelde blikken van mensen die zich afvragen of het slim is met een gloednieuwe motor zo’n zware rally in te duiken, pareer ik met de opmerking dat de combinatie van offroad en asfalt nou net is waar de

GS voor gemaakt is. GS staat immers voor Gelände/ Straße, ofwel Onverhard/Verhard. Mijn motor krijgt 8.000 zware kilometers de kans om te bewijzen dat hij zijn naam eer aan doet...

MIST, KOU, REGEN

En zo sta ik dus aan de vooravond van de start hoog op een berg in Roemenië. Na de technische en medische keuring (kalibertje ‘zeg eens aaaa’) duik ik met de nodige zenuwen in mijn maag vroeg mijn bed in. Elke dag start de eerste rijder om 7.00 uur en elke minuut daarna volgt er eentje. Ik heb het heilige nummer 46 toegewezen gekregen (ik voel druk!), wat betekent dat mijn avontuur om 7.46 uur begint. Als ik na een onrustige nacht de volgende ochtend naar buiten kijk, schrik ik me kapot. Het stortregent, het is mistig en ijskoud. En dat terwijl de eerste twee specials samen meteen 100 km lang zijn, bergop, en zeer technisch. Ik heb een beetje offroad-ervaring, maar niet al te veel. Ik ga toch niet op de eerste dag al sneuvelen...? Nou ja, verstand op nul, blik op oneindig

en gaan!

Na de eerste liaison van 95 km duiken we het onverhard op. Ondanks mijn regenkleding ben ik tegen die tijd al drijfnat en finaal verkleumd. Dat laatste is echter snel voorbij, want de twee specials van ieder 50 km scheiden direct de mannen van de jongens. Het is werken, ploeteren, ploegen en harken. Het heeft in de regio al weken geregend dus de hele

route is kniediepe klei, drijfnat gras, spekgladde rotspaden en meer van die ellende. Er stond 1,5 uur voor elke special, ik heb er voor ieder 3,5 uur nodig. Gelukkig heb ik de geruststellende wetenschap dat Werner Hollaender achter me rijdt. Met zijn bedrijf BERRT organiseert hij vanuit Nederland de deelname aan de Gibraltar Race. Werner is niet alleen een zeer ervaren rallyrijder, maar ook BMW offroad-instructeur. Ter voorbereiding op de Gibraltar heeft hij me in Enduropark Hechlingen een tweedaagse voortgezette offroad-cursus gegeven. Die training is een mooie basis, maar ik ben toch maar wat blij dat hij kort achter me zit. Met tips, adviezen en technieken (“Kont naar achteren! Naar voren kijken! Rustig laten rollen!”) loodst hij me door deze eerste zware dag heen.



“Op dag één crash ik vier keer en denk ik al aan opgeven, maar mijn BMW geeft geen krimp.”

ROLLERCOASTER

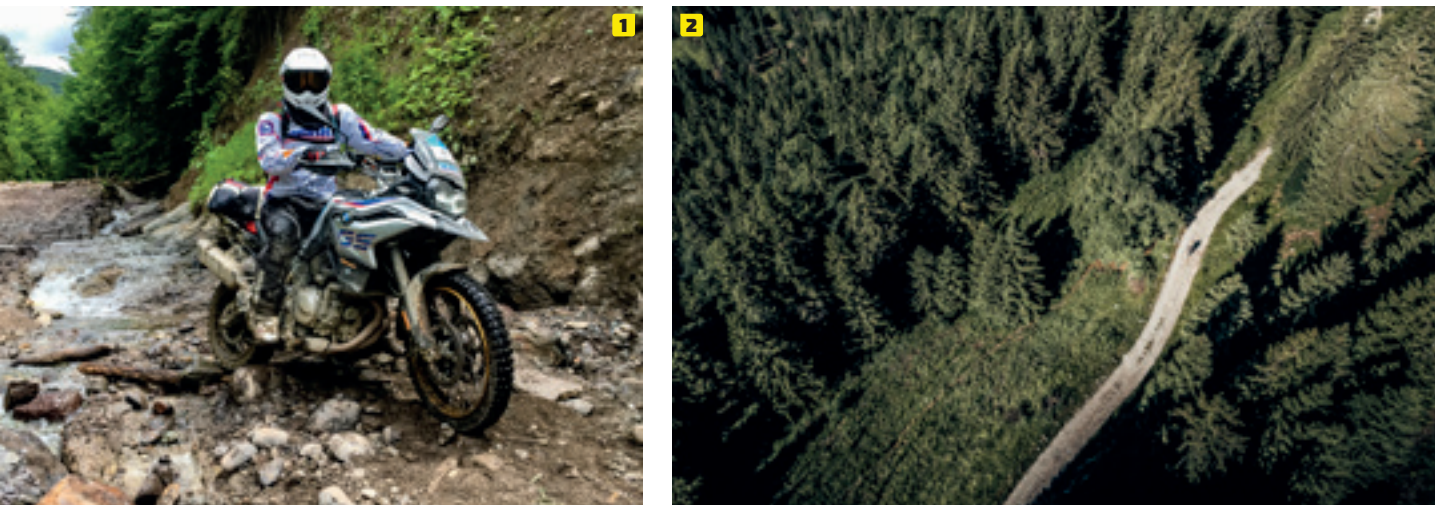
Desondanks crash ik vier keer, denk ik meermalen aan opgeven en kom ik uiteindelijk pas diep in de middag weer op asfalt terecht. Daar wachten nog eens 350 km asfalt en twee specials (die ik nooit meer kan halen vóór de verplichte briefing om 19.30 uur). Gelukkig wordt het droog en verloopt de rest van de dag in prachtige omstandigheden. Uren te laat en finaal op mijn tandvlees kom ik laat die avond aan in het bivak. Maar toch ben ik euforisch. Want ondanks het schier eindeloze geklooi heb ik het toch maar mooi gehaald. En ondanks vier crashes geeft mijn BMW geen krimp. Laat de resterende 7.500 km maar komen!

Die eerste dag blijkt een voorbode van hoe de rest van de rally ook gaat verlopen: een continue high-speed rollercoaster van emoties, omgevingen, weersomstandigheden en ondergronden. Het ene moment voel ik totale euforie en geniet ik intens van de meest schitterende offroad-routes, het volgende moment vervloek ik alles en iedereen wat met deze race te maken heeft en wil ik linea recta naar huis. Maar opgeven is natuurlijk geen optie. Ik moet door! Ik moet naar Gibraltar! De volgende dagen wordt het spelletje me steeds duidelijker. Rallyrijden is een continue strijd tegen de tijd, tegen de elementen en tegen je eigen onoplettendheid. Je zit en staat 10 tot 12 uur per dag op de motor en bent non-stop bezig met plannen. Ga ik nu tanken of na de volgende special? Hoe groot is de kans dat ik een pomp tegenkom? Accepteren ze daar euro's? Heb ik genoeg gegeten? Zit er nog water in mijn Camelbak? Je rijdt in (zeer) afgelegen gebieden en die ene pomp voorbijrijden kan betekenen dat je een uur later zonder benzine op een steile helling in een naaldwoud staat. Zoals een onbezonnen beslissing maken ook kan betekenen dat je in een mandsdiepe greppel belandt...

MEMO TOURS

Ondertussen toont mijn F 850 GS zich de perfecte reisgenoot. Hij is licht(voetig) genoeg om in de specials probleemloos mee te komen. Dankzij het grote 21 inch voorwiel pak ik boomstronken, rotsen en de beruchte op- en afstapjes alsof het deurplintjes zijn. De paralleltwin heeft een rijk en smeugig middengebiet waardoor ik offroad amper hoeft te schakelen. En als dat wel eens nodig is, dan zorgt de quickshifter dat dit soepel en zonder merkbare vermogensonderbreking gebeurt. Op de verbindingstukken is de machine juist weer comfortabel en snel genoeg om zonder houten kont bij de volgende special aan te komen. Als ik zie hoe sommige andere rijders na lange liaisons (de langste is 260 km) als oude mannetjes van hun volbloed offroads af klauteren, dank ik god op mijn blote knietjes voor mijn brede zadel. Iedere avond als ik in het bivak aankom, geef ik mijn motor in handen van Bennie Migchelbrink en zijn jonge monteur Rodrigo. Bennie is een goedlachse Achterhoeker die met zijn bedrijf Memo Tours de technische assistentie voor Team BERRT verzorgt. Vanuit zijn indrukwekkende zwarte servicetruck heeft Bennie al tientallen rijders succesvol naar de finish van de Dakar begeleid. Hij kent als geen ander het klappen van de zweep in rallyland en vormt in deze Gibraltar ons niet gek te krijgen ijkpunt. Aan mij hebben Bennie en Rodrigo echter een makkelijke klant, omdat ondanks de zware omstandigheden en verschillende crashes mijn machine avond na avond niks mankeert. Op een losse spaak na beweegt de BMW zich probleemloos door de rally. Dit betekent dat ik na een stevige maaltijd van kok Jurgen (ook onderdeel van het serviceteam) lekker mijn mand in kan kruipen in de wetenschap dat mijn motor er de volgende ochtend weer zin in heeft.





1 Dankzij het grote 21 inch voorwiel van mijn GS pak ik boomstronken en rotsen alsof het deurplintjes zijn. | 2 De specials zijn op openbare, maar onverharde wegen – al rijdt op veel van die wegen hoogstens twee keer per jaar een boer met zijn trekker.

NAVIGATIE

Iedere avond bij aankomst in het bivak moet je direct je navigatiesysteem inleveren, waarna de organisatie er ‘s nachts de routes voor de volgende dag op zet. Je krijgt je gps pas terug bij de start, de volgende ochtend. Je kan dus niets voorbereiden en moet het doen met wat je krijgt. De verbindingsetappes zijn gewoon routes (tracks) die je moet volgen, die zijn niet zo spannend. De uitdaging zit ‘m in de offroad specials, daarin moet je zelf navigeren op basis van waypoints. Dat betekent dat je continu het landschap moet lezen, waypoints moet zoeken en moet checken of je nog op het goede paadje/weggetje zit richting het volgende waypoint. Voor elke verbinding en elke special staat een bepaalde tijd en hoe beter jij je aan die tijd houdt, hoe minder strafpunten je krijgt. De rijder die na twee weken de minste strafpunten heeft, wint de Gibraltar Race. Voorin het veld is de competitie redelijk fel, al geldt wel dat sportiviteit overheerst. De sfeer in het bivak is dan ook gezellig, collegiaal en sportief. Iedereen helpt elkaar en deelt in de lol. En na een paar dagen stinkt iedereen even hard naar zweet, benzine en modder.

WAYPOINT 9?

In Roemenië rent een bruine beer (tot mijn opluchting) hard weg als ik hem voorbijrijd. Een kleine ratelslang doet dat - helaas voor hem - niet: die sneuvelt onder mijn wielen. Vanuit Roemenië rijden we Hongarije binnen, gevolgd door Slovenië en Italië. De schoonheid van Europa is overweldigend. De specials zijn op openbare, maar onverharde wegen, al rijdt op veel ervan hoogstens tweemaal per jaar een boer met zijn trekker. De verbindingsstukken blijven ver weg van snelwegen, dus we zien ontelbare middeleeuwse dorpjes en kerken, boerderijen en wijnhuizen, burchten en kastelen. We rijden door bossen en wouden, wijngaarden en tarwevelDEN, heuvels en valleien. Tijdens een prachtige special door Italiaanse wijngaarden en truffelbossen, sta ik lekker en met vertrouwen op mijn voetsteunen. In Enduro Pro-modus laat de elektronica het achterwiel bij hard

remmen blokkeren terwijl het voorwiel wel ABS gebruikt. Dat betekent maximaal remvermogen op onverharde ondergrond, waardoor ik steeds harder durf te gaan rijden. Ik zit er lekker in, als op mijn zoektocht naar het volgende waypoint het pad waarop ik rijd ineens ophoudt. Raar, want ik zie duidelijk dat waypoint 9 recht voor me ligt. Maar daar ligt ook een weide van ongeveer een kilometer, met manshoge brandnetels, distels en ander onkruid. En zonder pad. Bevangen door de immense hitte besluit ik - tegen beter weten in - dwars door het weiland te gaan. Staand op de voetsteunen, de tweepitter rustig tokkelend tussen mijn benen. De machine baant zich probleemloos een weg door de begroeiing en ik ben al bijna halverwege als ik ineens een anderhalve meter diepe greppel in duik. KRAAAAK! En zo zit ik dus ineens diep in de problemen, onzichtbaar tussen het hoge onkruid, middenin een vrijwel onbereikbare Italiaanse bergweide...

ZELF OPLOSSEN

Nadat ik de dame van het BMW SOS-center beleefd heb verteld dat ze geen nooddienst hoeft te sturen (als de F 850 GS een ongeluk vermoedt gaat automatisch een noodsignaal naar dit centrum, waarna je via je dashboard een dame aan de lijn krijgt die vraagt of je medische of technische hulp nodig hebt), overzie ik mijn situatie. Die is niet best. Helemaal niet best. Mijn eerste reflex is Werner bellen. Die weet altijd raad. Maar dan krijgt trots de overhand. Wat nou Werner bellen? Ik wilde toch deze rally rijden?! Nou dan! Zelf oplossen! Om de motor te kunnen terugvinden maak ik op mijn gps een waypoint aan. Ik stop de Garmin in mijn zak en ga lopen. Nu ik geen wind door mijn drie lagen motorkleding heb waaien, voel ik pas hoe onvoorstelbaar heet 36 graden is. Zo stom ook dat ik bij mijn vorige stop mijn water niet aangevuld heb! Na een halfuur lopen vind ik een boer die op zijn trekker bezig is. Met een knalrooie kop en gutschend van het zweet leg ik met handen en voeten uit dat mijn motor ondersteboven in een greppel ligt. Gelukkig is hij ontvankelijk voor mijn smeekbede en laat hij zijn werk voor wat het is.





1



2



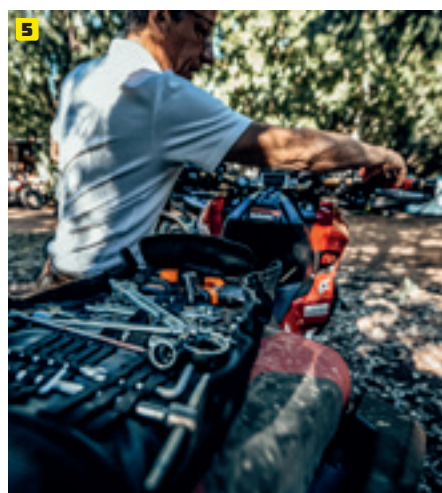
3



7



4



5



6



8



9



10

Ik klim op de trekker en samen gaan we op zoek naar de BMW. Als we hem gevonden hebben, blijkt de oplossing nog niet zo simpel. Mijn nieuwe vriend heeft geen touw bij zich, dus aan zijn trekker hebben we niks. Er zit niks anders op dan de motor uit de greppel te schuiven en sleuren, iets wat in full gear in deze bloedhitte onbeschrijflijk zwaar is. Ik ga finaal kapot. Maar uiteindelijk lukt het. De F 850 GS staat weer op zijn wielen. En waar ik eigenlijk amper op durf te hopen, wordt ook nog eens waarheid: een druk op de startknop en hij loopt weer! Ik zie de verbazing op het gezicht van de boer. Blij dat hem verder gedoe bespaard

blijft, stuurt hij me de goede richting op. Hij zegt zeker tien keer dat ik 'piano, piano' (rustig, rustig) moet rijden en klimt dan drijfnat terug in zijn trekker. Als ik eenmaal weer asfalt gevonden heb, besluit ik de rest van de specials te laten voor wat ze zijn en rechtstreeks naar het bivak te rijden. Het is genoeg voor vandaag...

VAN MARS NAAR DE GRAND CANYON

Via Frankrijk rijden we in de dagen daarna Spanje in, om ook nog een korte stint door Portugal te maken. En ook al heb ik al die landen al tig keer bezocht en gezien, ik blijf me verbazen

1 Waypoints lezen, niet altijd evident.

2 Dagelijks euforie-momentje als je het bivak bereikt.

3 Het vertrouwen in mijn offroad-skills groeit met de dag.

4 Vallen en opstaan!

5 Technische assistentie in actie.

6 De schoonheid van Europa is overweldigend.

7 Finish! Daar hoort een motorlaars met lauwe prosecco bij!

8 Spartaans tot in de kist.

9 Er is een klassement, maar dat laat ik volledig aan me voorbijgaan.

10 Nieuwe hobby: check! Wanneer begint die Dakar?

over de schoonheid en veelzijdigheid. Het ene moment rijd ik door een wulps bloeiende rivierbedding, even later lijkt het of ik op Mars rondrijd en een uur later ben ik in de Grand Canyon. Per dag dat ik verder kom, groeit mijn vertrouwen. In mezelf, in mijn offroad-skills en in mijn motor. Het is genieten. De routes, de sfeer, het weer, het is allemaal even prachtig. Ik pruttel rustig verder. Niet te hard - ik ben totaal niet bezig met de ranking - maar heel geconcentreerd, en volledig in mijn eigen coconnetje. Mijn wereldbeeld bestaat uit een paars lijntje, een blauw driehoekje en een rood vlaggetje.

Laat mij maar klooiën, ik red me wel. Elke dag komt die steenklont daar in Zuid-Spanje 500 kilometer dichterbij. En uiteindelijk, na twee lange weken bikkelen, genieten, lachen en - eerlijk is eerlijk - een keertje huilen, rijd ik in Gibraltar over de finishlijn. Finaal op mijn tandvlees, drie kilo lichter dan bij de start, maar met een hart dat bijkans explodeert van trots. Ik heb het toch maar mooi gehaald, goddammit!!! De motorlaars met lauwe prosecco die dit euforische moment luister moet bijzetten, zet ik met liefde aan mijn mond. Dit is het leven! En ik weet één ding zeker: ik heb een nieuwe hobby. Wanneer is de Dakar? ■

OOK DE GIBRALTAR RACE RIJDEN?

Doen! Het is een unieke, grensverleggende ervaring die je nooit meer vergeet. Zolang je een allroad hebt die meer dan 145 kg weegt, mag je meedoen. Je kunt de volle twee weken pakken, maar ook de Express, die een week duurt. Je hoeft geen Jeffrey Herlings te zijn, maar wat offroad-ervaring is wel nodig. Een dag Basic en twee dagen Intermediate training via BERRT moet in principe genoeg zijn. BERRT verzorgt i.s.m. Memo Tours bovendien alles voor, tijdens en na de rally voor je. Meer info op www.gibraltarrace.com en www.berrt.nl.