

‘Ach, meneer wil op avontuur...’

Freelancer Ralph Edelstein besloot dat hij motorisch gezien wel wat peper in zijn reet kon gebruiken. Hij weerstond de scepsis van zijn betere helft, stapte op een BMW F850GS en startte zonder noemenswaardige ervaring in de Gibraltar Race, een 8000 kilometer lange offroad-monsterrally dwars door Europa.



Nog zoom ik wat verder in op mijn GPS-navigatiesysteem. Het kán toch haast niet dat ik hier rechtdoor moet? Volgens de Garmin sta ik op een pad, maar als ik naar beneden kijk, zie ik water. Veel water, ijskoud en snelstromend, met flinke rotsblokken en dikke takken die tegen mijn wielen knallen. Ik sta er tot mijn knieën in, het blok van mijn BMW demonstratief sissend. Omdraaien hier is geen optie meer. Door de kracht van het water en de spekgladde, rotsige ondergrond zou de motor gegarandeerd omslaan en dan ben ik nog verder van huis. Nou ja, dan maar door. Kalm blijven, goed vooruit kijken, rustig laten rollen. Al stuiterend door het water kom ik langzaam maar zeker verder. Dan ineens een harde dreun, Bam! Ik ben op een rots geklapt, de machine staat stante pede stil en slaat af. Ik val bijna voorover en vervolgens opzij. Ik kan hem net rechtop houden, ijskoud water gutst over het zadel heen in mijn kruis. Gelukkig kan de motor door het rotsblok niet opzij vallen, maar door de druk van het water kom ik ook uitermate lastig uit deze benarde positie. Ik vervloek mezelf en dit hele rottige plan om deze rally te gaan rijden. Hoe ben ik hier in vredesnaam beland?

KANTOORKLERKENKILOMETERS

Voor het antwoord op die vraag moeten we een half jaar terug in de tijd. Op een druilerige woensdagmiddag parkeer ik mijn BMW R1200GS Adventure voor de deur, na de elf kilometer van kantoor naar huis. De machine heeft 22 kilometer meer op de teller dan →





1



2



3

IK ZOU DE WERELD GAAN ONTDEKKEN VANAF DE RUG VAN MIJN GS!

toen ik die ochtend vertrok. En 44 meer dan een dag eerder. En 66 meer dan de dag ervoor. Een retourtje kantoor dat ik dankzij de gigantische 35-liter tank (goed voor zo'n 700 kilometer door diep, donker Afrika, om maar eens wat te noemen) zo'n dertig keer kan maken zonder te tanken... Al bijna een jaar doe ik niets anders met deze motor dan dagelijks 22 keurige kantoorklerkenkilometers forensen. Van A naar B en van B weer terug naar A. En dat terwijl ik een jaar eerder, toen ik de machine kocht, per se een Adventure wilde. Deze motor zou mijn ticket zijn naar avontuur, naar grenzeloze motortrips! Mijn dagelijkse bestemming zou dat verdwijnpunt achter de horizon zijn. Geïnspireerd door Instagram-feeds als Adventurebikeriders en Motor Adventure had ik besloten mijn motorleven een pittige impuls te geven. De sceptische opmerkingen van mijn vriendin trotserend had ik dus bewust een Adventure gekozen en niet een praktischer, wat filevriendelijker model. Ik zou de wereld gaan ontdekken vanaf de rug van mijn GS! Zóu, ja... Een jaar later was mijn enige ontdekking tot zover dat diezelfde GS zich juist vanwege die dikke tank maar heel lastig door de files op een muurvast staande A10 bewoog. Op dat moment, nog voor ik mijn sleutel in de voordeur had gestoken, besloot ik eindelijk actie te gaan ondernemen. Vaak genoeg had ik met vrienden geschamperd over al die kerels op dikke allroads die never-nooit een spatje blubber zouden zien. Ik kon niet langer accepteren dat ik één van hen was geworden. Het was genoeg, ik zou niet langer een calculerende modelburger zijn, ik ging op avontuur. 'Ja, maar nu écht', riep ik tegen mijn vriendin als reactie op haar 'o daar gaan we weer'-blik. Na een rondje Google was ik er die avond al snel uit hoe dat avontuur eruit zou zien: het werd de Gibraltar Race 2018. De dood of de gladiolen!

DAKAR LIGHT

De Gibraltar Race dus. Waarschijnlijk had je er nog nooit van gehoord en dat is niet gek. Inspelend op het nog altijd groeiende allroadsegment bedacht de Italiaanse motorfanaat en -reisorganisator Manuel Podetti enkele jaren geleden het concept van de Gibraltar Race. Het moest een 8000 kilometer lange offroad-motorrally worden, dwars door Europa. Na enkele jaren plannen en organiseren vond in 2016 de eerste editie plaats en in de zomer van 2018 zou dus de derde, opnieuw grotere editie plaatsvinden.



5

6



Deze derde editie zou eind juni starten in Transylvanië (Roemenië), waarna in veertien lange dagen de karavaan van rijders, service-teams en organisatie negen landen zou doorkruisen, om uiteindelijk te finishen in het zuidelijkste puntje van Spanje, op de rots van Gibraltar. De rally is specifiek bedoeld om rijders zoals ik, die meer uit hun grote allroad willen halen, te bedienen. De rally is zo opgezet dat eigenlijk iedereen die de Dakar te gevaarlijk, te duur of te ver weg vindt kan meedoen. Met een grote allroad en wat offroad-ervaring ben je niet alleen welkom, maar kun je ook nog eens de finish halen. Koren op mijn molen dus en zonder er te lang over na te denken, schrijf ik me diezelfde avond nog in.

Ik had wel een paar dagen rommelen op onverharde paden op mijn naam staan, maar eigenlijk nooit serieus de fijne kneepjes van offroad rijden geleerd, en zeker niet met zo'n dikke jongen. Dat was dus het eerste wat op de agenda stond; de eerste stap in mijn nieuwe leven als Echte Avontuurlijke Rijder.

OFFROADTRAININGEN

De Apeldoornse allroad-trainings- en -reis-organisator BERRT verzorgt in samenwerking met rallyservice Memo Tours voor de Nederlandse rijders de organisatie, de ondersteuning en het transport in de Gibraltar Race. Dat betekent dat je motor naar de start wordt gebracht en na de finish weer naar huis en dat hotels, ontbijt en diner worden verzorgd, evenals de technische ondersteuning onderweg. Om je optimaal voor te bereiden op de rally biedt BERRT eveneens de daarvoor benodigde offroadtrainingen aan. Dat leek me een mooi startpunt. Nadat ik eerst zonder al te veel problemen in Apeldoorn de Basic Training had gevolgd, was de Intermediate Training in het Duitse Hechlingen de logische volgende stap. Zo stond ik enkele weken later op de voetsteunen van een R1200GS in Enduropark Hechlingen, een uurtje ten noordwesten van München. Vrijwel alle kerels in mijn groepje vertellen hetzelfde verhaal als ik: genoeg van rondjes rond de kerk op zondagmiddag of heen en terug naar kantoor, tijd om die motor te gaan gebruiken waarvoor hij is gemaakt. Werner Hollaender, mede-eigenaar van BERRT en behalve ervaren rallyrijder ook BMW-offroadinstructeur, hoort de verhalen instemmend knikkend aan. Hij hoort ze wekelijks. In twee lange dagen leert Werner

1. Kok Jürgen zorgt in het bivak voor het krachtvoer voor Team BERRT/ Memo Tours.
2. In het bivak is de sfeer geweldig; iedereen wil samen de finish halen.
3. De Duitser Jens Behling rijdt met een reserve-cilinderkop achterop op zijn schitterende BMW R100GS HPN.
4. Bossen, rivieren, bergen, dalen, zand, asfalt en gravel; de Gibraltar Race heeft alles.
5. Europa laat zich tijdens de race van haar mooiste kant zien.
6. Start van de proloog: de opgeheven vuist maskeert de paniek achter de crossbril...



ons vervolgens de ins en outs van afschuinen, hellingen op en af komen, noodstops maken en meer van die dingen die van belang kunnen zijn als je je nek niet wilt breken tijdens een motorrally. Wat Hechlingen uitermate geschikt maakt als voorbereiding voor de Gibraltar is dat de ondergrond in het 26 hectare grote enduropark hetzelfde is als 90 procent van de Gibraltar-route, namelijk gravel, rotsen en losse stenen. Het feit dat ik in die twee dagen nul keer crash en de oefeningen van Werner zonder problemen kan uitvoeren, maakt dat ik uiteindelijk met flink wat zelfvertrouwen naar huis rijd. Laat die rally maar komen!

IK HOOR DE HOON AL...

Als ik echter zes weken later aan de vooravond van de start hoog op een berg in Roemenië sta, is van dat zelfvertrouwen niet zoveel meer over. Want ja, low-speed-oefeningen doen onder supervisie van een instructeur is toch echt iets anders dan dagelijks honderden kilometers offroad rijden, in je uppie, terwijl je zelf moet navigeren én die avond op tijd binnen moet zijn. Als organisator Podetti tijdens de briefing de avond voor de start dan ook nog dingen begint te roepen over 'Morgen 100 kilometer bergop', 'Al weken regen', 'Technisch best pittig' en 'De ambulance kan maar aan één kant de route op', begin ik toch echt heel nerveus te worden. Ik heb in verschillende sportieve carrières genoeg botten gebroken om te weten dat ik dáár geen zin meer in heb. Maar ja, een weg terug is er natuurlijk niet echt meer. Ik hoor de hoon van mijn vriendin al over me heen klateren... Dat nooit! Vroeg naar bed en op hoop van zegen starten dan maar. En erop



1

vertrouwen dat mijn BMW me veilig naar de finish brengt. Mede vanwege de eerder genoemde files op de A10 is mijn dikke Adventure inmiddels vervangen door een nieuwe, slankere F850GS. Met zijn lagere gewicht, verschillende rijmodi en grote 21-inch voorwiel zou dit de ideale machine voor deze rally moeten zijn. Bovendien heeft hij zijn inmiddels 35 jaar oude GS-bloedlijn waar te maken. GS staat immers voor Gelände/Straße, ofwel Onverhard/Verhard. Mijn motor krijgt 8000 zware kilometers de kans om te bewijzen dat hij zijn typeaanduiding eer aandoet.

NIET PIEPEN!

De race begint met een korte proloog, waarin de startvolgorde wordt bepaald. Ik denk aan de woorden van mijn ervaren teamgenoot Dave, die me bezweert dat je tijdens de proloog de race niet kunt winnen, maar wel kunt verliezen. Ik doe dus heel rustig aan; eerst maar wat vertrouwen tanken. Uiteindelijk blijkt niet de proloog, maar je startnummer de startvolgorde op de eerste wedstrijddag te bepalen. Bij Italiaanse organisatoren loopt nu eenmaal niet altijd alles zoals je verwacht. De eerste rijder start

IK CRASH MEERDERE KEREN EN OVERWEEG DRIE KEER OM AF TE STAPPEN

NAVIGEREN (KUN JE LEREN)

Je werkt met GPS-navigatie. Niet heel moeilijk, je moet er even een avondje in duiken. Elke avond bij aankomst in het bivak lever je direct je GPS-navigatiesysteem in, 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 kunt dus niets voorbereiden en moet het doen met wat je krijgt. De verbindingsetappes zijn routes (tracks) die je moet volgen, dus die zijn niet zo spannend. De uitdaging zit hem in de offroad-specials, want 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 of weggetje zit richting het volgende waypoint. Voor elke verbinding en 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.



2



3



4

om 7.00 uur en elke minuut daarna volgt er eentje. Ik heb het heilige nummer 46 toegewezen gekregen, 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, is mistig en ijskoud. De harde klont in mijn onderbuik wordt steeds groter. Moet ik hier überhaupt wel aan beginnen? Ik wilde toch geen botten breken? Maar ja, afhaken nog voor het goed en wel is begonnen, is ook zo wat. Opnieuw zie ik de triomfantelijke blik van mijn vriendin al voor me. Niet piepen dus. Opstappen en gaan! Na de eerste liaison door een prachtig landelijk Roemenië 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 alles wat ik als onervaren offroader niet wil tegenkomen, krijg ik meteen voor mijn kiezen. Het heeft in de regio al weken geregend, dus de hele route bestaat uit kniediepe klei, drijfnat gras, spekgladde rotspaden en meer van die ellende. Gelukkig heb ik de geruststellende wetenschap dat Werner achter me rijdt. Hij zit kort achter me en met tips, adviezen en technieken ('Kont naar achteren!', 'Naar voren kijken!', 'Rustig laten rollen!') loodst hij me door deze zware eerste uren heen. Ik crash desondanks meerdere keren en overweeg drie keer om af te stappen. Als ik uiteindelijk diep in de middag weer op asfalt sta, wachten er nog eens 350 kilometer verbinding 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 koude, maar prachtige omstandigheden. Uren te laat en helemaal gesloopt kom ik in het pikkedonker aan in het bivak. Toch ben ik door het dolle van geluk, want ondanks het geploeter heb ik het toch maar mooi gehaald. En ondanks vier crashes geeft mijn BMW geen krimp. Gibraltar, here I come! ←

Deel 2 van dit avontuur verschijnt in *MOTO73* nummer 26/1.



5

- 1. Mijn BMW F850GS blijkt al snel het ideale gezelschap.
- 2. Goed opletten, het landschap lezen en waypoints zoeken.
- 3. De 8000 kilometer lange route blijft volledig weg van de snelwegen. Bochten maken dus!
- 4. 'Het wordt morgen direct technisch pittig en de ambulance kan maar vanaf één kant de berg op.'
- 5. Na die eerste loodzware dag groeit al snel het vertrouwen in een goede afloop.