

Sponsors; Cor Millenaar, G-center, I-OMS, MCE, Tana Netting, Crocs, Malaria No More, New Zealand Auckland, Goosecraft, Rema Tiptop, RR Holland, Cafe de Sluyswacht.

De reis

Afgelopen 12 weken hebben wij een fantastische reis gemaakt door het Afrikaanse continent. Het is een prachtig avontuur geweest dat nooit zo vlekkeloos was verlopen zonder onze betrouwbare Mercedes G-Klasse. Hij startte elke ochtend, hij trok andere auto's door woestijnen heen, werd als redder in nood gezien. Hoe vaak hebben wij gehoord 'gelukkig is de G bij ons'? Hier een overzicht van 12 onvergetelijke weken.

Rijdend door Europa kregen we door dat de G volgeladen net een tanker is. Met een gewicht van ongeveer 2500 kg kwamen wij moeilijk heuvels op. Na de eerste hartverzakking en angst dat er misschien iets mis is met de auto, geeft de rest toe ook moeite te hebben heuvel op te rijden. Dat scheelt, het zal er wel bijhoren en heeft ongetwijfeld te maken met onze onervarenheid met rijden in de bergen. We rijden in de kopgroep richting Sicilië waar we de boot gaan nemen vanaf Trapani naar Tunesië. De auto moet als een soort puzzel stukje in de onderste laag van de boot geparkeerd worden, het is een mooi gezicht al die oranje auto's! Na de nodige tientallen stempels en paspoortenchecks zijn we eindelijk in het Afrikaanse continent.

Het weekend met familie, vrienden en sponsors in Tunis verloopt goed. Iedereen bewondert de auto's en de groep maakt zich klaar voor wekenlang rijden en de laatste dingen worden heringepakt. Nadat de minister van Tunesië ons s 'ochtends voor vertrek een handje komt schudden en succes wenst, rijden we richting het Zuiden naar de grensovergang van Libië.

Er zijn weinig problemen om de grens over te komen, na wat amicaal Frans praten en de grens-beveiligers wat Dinars (lokaal geld) in de hand te drukken krijgen we de 'snelle' behandeling en staan we een uur later in Libië. Overal levensgrote foto's van president Gaddafi die door het hele land lijkt te worden geadoreerd. We rijden op de enige asfalt weg die noordelijk langs de kust en de Sahara woestijn loopt. De lokale manier van airco heeft onze G gelukkig ook, alle ramen open tijdens het rijden. We hebben stoelhoezen voor over de leren bekleding die levensbedreigend is als de zon erop heeft gescheten. Elke avond hebben we een vooraf besproken kampeer plek die aan ons is toegewezen en bewaakt wordt door soldaten. Dus in dat opzicht een reuze veilig land. De Dodo's komen erachter dat hun Volvo (oud legervoertuig) uit Zweden toch echt gemaakt is voor andere temperaturen en moeten gestaag max. 60 km p/u rijden in verband met oververhitting. De G trekt de hitte prima, we checken de olie en koelvloeistof elke ochtend. Na elke avond kamperen op het strand, trekken wij de volgende ochtend de 2-wiel aangedreven auto's uit het mulle zand. Wat makkelijk om een auto te hebben die je in 4x4 zet en overal lachend doorheen rijdt.

Bij de grensovergang van Egypte heeft de beveiliging toch een hele originele manier om je motorblok en chassisnummer te checken. Simpelweg een postzegel papiertje op het nummer drukken en krassen met een pen zodat de afdruk het nummer laat zien. Dat wordt gecheckt met het nummer in de carnets en off you go. Egypte is veel makkelijker begaanbaar en opeens wordt het landschap hier en daar groen in plaats van zand zover je kon kijken. We rijden door tot Cairo waar we een feest hebben op de lokale ambassade met media en gasten ter ere van de Holland Week. Team Go-Bassie heeft serieuze auto problemen, deze kampt met voortdurend olie lekkage. Ze worden uitstekend geholpen door de enkeling die Engels spreekt en werken nachtenlang door in verschillende garages om de auto weer op de weg te krijgen. Wij rijden door richting Zuiden en hebben weinig problemen, alleen de Opel Manta opeens een steen door de voorruit krijgt door een langsrijdende vrachtwagen. Er wordt doorgereden met ski brillen op, zonder ruit. We slapen in de woestijn, trekken de Kever door het zand en helaas gaat daar zijn bumper. Bij de eerst volgende garage wordt een ongeveer passende voorruit op de Opel Manta geplakt met duct tape (!!!!) en wordt de bumper recht gehamerd en weer gemonteerd. Na de volgende White Desert, met prachtige zandvormen en geen mens te zien, krijgen Liz en ik door wat het nadeel is van een sterke auto. Wij zijn steeds het team die iedere auto uit het zand mogen trekken en komen daardoor steeds als laatste aan op het kamp. Veelvuldig blijke tonijn en een mango als avond eten gehad! De volgende dag zijn we allemaal blij met de GPS-en want anders verdwaal je makkelijk in zo'n grote uitgestrekte vlakte met alleen maar zand. Volgende stop is Luxor. Daar gaat alles fout wat er mogelijk fout kan gaan. Team Pringles worden gesleept, onduidelijke technische oorzaak. De Burton is kapot met idem verhaal. Go-Bassie hebben nog steeds erge problemen, lekt nog olie en cilinders zijn kapot. Teamgenoot Daan van de Kever komt aan met gelukkig wat extra onderdelen voor andere auto's, wat blijkbaar een amusant verhaal was uitleggend aan de douane wat hij in zijn tas had zitten. We parkeren de auto's op de boot in Aswan, waar de boot ons naar Soedan gaat brengen. Alle waardevolle spullen uit de auto's en die 20x checken of alles op slot zit want die vaart 24 uur zonder dat wij erbij zijn. Gelukkig komen we goed aan en de auto's ook!

Na een snelle grensovergang (douaniers hadden 'geen zin om AL die auto's te bekijken') rijden we de woestijn in en voelt iedereen (al) de hitte van het land. We hopen op diesel in Wadi Halfa, maar helaas alleen benzine. De VW T2 van Team Iron Lion rijdt zijn chassis scheef door een klap te hebben gemaakt door een moeilijk zichtbare heuvel in de woestijn. We besluiten alle 2-wiel aangedreven auto's over het asfalt langs de Nubian Desert te laten rijden. Iedereen die 3 dagen 50 graden pure hitte aandurfde en een 4x4 had kon door de woestijn knallen. De G redt het lachend, alhoewel we heel rustig rijden door het steeds veranderende oppervlak. Afwisselend stenen, kiezels, mul zand, greppels en heuvels die steil opeens ophouden etc. Het is goed opletten geblazen en steeds de temperatuurmeter in de gaten houden. Bij team Chipolopolo ontploft de radiateur dop en brandt Jurjen zich pijnlijk. Wij vervangen na de woestijn voor de zekerheid het dieselfilter, zodat we zonder problemen aankomen in Khartoum. Daar komt Dirk aan, als technische versterking

overgevlogen uit Nederland om de Opel van de Pringles weer aan de praat te krijgen. De camping wordt omgetoverd tot werkplaats en iedereen duikt onder de auto om reparaties en check-up te doen. De G kijkt lachend toe en eindelijk heb ik tijd om wat e-mails en blogs schrijven. De Opel Frontera gaat op transport richting Addis want wordt deze niet gemaakt.

De G sleept vanaf de grens de Opel Frontera naar de camping. Tourguide Eddy neemt het op een gegeven moment over. In Tim en Kim Village (een prachtige camping, net over de grens in Ethiopië) kunnen we 2 dagen bijkomen van de hitte en weer eens wat slapen. De auto's worden weer gecheckt door iedereen en olie ververs, koelvloeistof bijgevuld. Het blijkt dat de carburateur van de Opel Manta nog steeds niet goed is en waardoor de motor om het minste geringste uitvalt. De generator van Ruud (de Unimog) is kapot, wat een drama is want dan is er geen Nespresso in de ochtend. Iedereen klust rustig door, zelfs s 'nachts in de schijnwerpers van Ruud. De Opel Manta kan alleen functioneren in hogere versnelling dus moet vol gas de heuvels op, en voornamelijk ook af. De Opel Manta van de artsen is oververhit dus wordt door de G de heuvels over getrokken. We rijden richting Addis waar de Pringles al zijn (met hun auto op het transport en wachtend op een nieuw overgevlogen motorblok, net als de Burton). Wij slepen de Opel Manta naar de eerst volgende campsite. Dit gaat niet geheel zonder problemen aangezien hun sleep oog knapt en we die er weer op moeten lassen in een dorpje waar gelukkig een lasser woont (het hele dorp kijkt nieuwsgierig toe). In Wim's Holland House is de hele groep weer compleet, de Burton heeft een nieuw motorblok, de Pringles ook en de Manta wordt gemaakt in een lokale garage. Op weg naar de volgende grensovergang, je gelooft het niet, krijgen de Dukes een steen in hun achterraut door een lokale gek. Dus rijdend met een opgeplakte voorruit, nu ook een probleem met de achterraut.

Iedereen maakt zicht klaar voor de komende dagen door de zogenaamde 'Road Through Hell'. Het blijkt dat deze weg niet voor niets zo heet, een onverharde weg waar eigenlijk alleen doorheen kan worden gereden als het droog is. Maar zodra het droog is (en er geen meters diepe modder poelen liggen) kan je de restanten zien van de hevige regenbuien en liggen er overal metersdiepe greppels. We manoeuvreren er rustig doorheen, iedereen houdt zijn hart vast voor de komende kilometers waarin je het gevoel hebt dat de auto langzaam los trilt. Nairobi binnen rijdend gaat de startkabel van de Kever kapot, wordt de VW T2 aangereden door een vrachtwagen, wordt onze Ipod uit een half open raam gestolen en deuk ik een taxi busje in die voor de lier van de G besluit vol op de rem te gaan staan (helaas voor hem). Aangekomen in Nairobi maken we de schade op. De G is toe aan 4 nieuwe schokdempers en 2 nieuwe spiraalveren achter. De carter bescherming van de Opel Frontera is kapot door aanrijding met een uitstekende steen. Schokdempers van Go-Bassie, 2 Babes and a Bus, Iron Lion, Badovini, etc moet allemaal worden vervangen. De lokale garage op de camping heeft het maar druk met ons. Wat ook blijkt, er schijnen geen schokdempers voor de G te vinden te zijn in heel Nairobi. Na een dag lang zelf op onderzoek uit, blijkt de lokale Mercedes Dealer na urenleng

zoeken bij omliggende dealers er 4 te hebben gevonden. Liz raakt betrokken in een auto ongeluk door een lokale taxi chauffeur en heeft een lichte hersenschudding, dus besluit niet mee te gaan naar het Malaria project en de Serengeti. We spreken af elkaar weer te zien in Arusha.

Tanzania is makkelijk begaanbaar qua wegen en is prachtig qua natuur. Op de campsite voor de Serengeti gaat de auto van Bento en Bauke ook kapot, de versnellingsbak begeeft het. Ze moeten een nieuwe laten invliegen en halen die op in de hoofdstad Dar Es Salaam. Wij rijden door naar de Serengeti met de overige auto's. Iedereen gaat zijn eigen gang en we spreken elke dag af op een nieuwe campsite in het park. De G krijgt de 2^e dag midden in een veld plotseling 2 klapbanden. We schrikken ons rot! De krik is gestolen op de campsite in Nairobi en we hebben maar 1 reserve band achterop. Na 4 uur alleen in een veld te hebben gestaan worden we gelukkig gered door 2 Babes and a Bus die we konden door bellen waar we ongeveer stonden. Volgende dag 2 nieuwe YANA banden erop met afmeting 7,5R16, en 2 andere nieuwe voor de zekerheid in Arusha. We rijden probleemloos door naar de grensovergang van Malawi.

Net over de grens verblijven we op een prachtige campsite aan de kust van Lake Malawi (dat net zo groot is als Italië) in Chitimba. We kijken uit naar een paar dagen welverdiende rust. De volgende ochtend gebeurt hetgeen wat niemand van ons ooit kon bedenken, Henk Wijts verdrinkt in het meer. De groep is geschrokken, verdrietig en verbijsterd. We rijden na een paar dagen verwerking en afscheid door naar het Zuiden richting Zambia.

Net over de grens begeeft de koppelingskabel van de Opel Manta het en moeten wij de stuurbekrachtigingsolie van de G bijvullen. Botswana gaat probleemloos in 2 dagen en dan komen we eindelijk aan bij de grensovergang van Zuid-Afrika!

Aangekomen in Pretoria worden we ontvangen op de Oranje Camping en op de Ambassade. Het is een groot feest en we wonen alle poule wedstrijden bij in Johannesburg, Durban en Kaapstad. Helaas kan Liz met haar hersenschudding niet het laatste deel van de reis meemaken en vliegt vroegtijdig naar Nederland. De G komt heel en veilig aan in Kaapstad en heeft ons 10 weken lang een continent doorgereden. Wij zijn iedereen dankbaar die ons afgelopen tijd heeft geholpen en onze sponsors die dit alles hebben mogelijk gemaakt.

De G staat de komende weken, met Sahara stof op de motorkap, bij Cor Millenaar BV in de showroom.

Inmiddels heeft er een volledige technische inspectie plaats gevonden waar, zoals de meesten verwachtte, geen gebreken aan het licht zijn gekomen.

Top auto dus!