

MISSIE GESLAAGD

Overnachten in een tentje bij temperaturen rond het vriespunt, overdag op de motor zweegen door stoffige en bloedhete streken. Samen met 120 andere deelnemers reed MotoPlus' Tony van der Spoel in de Heroes Legend Rally door de woestijnen van West-Afrika om te finishen aan het legendarische Lac Rose nabij Dakar. En vervolgens reed hij door naar Gambia om zijn motor te schenken aan een plaatselijk ziekenhuis. Missie geslaagd; een verslag van ruim zeventuizend kilometer cultuur, natuur en avontuur.

| Tekst Tony van der Spoel; Foto's Tony van der Spoel, Marcel Vermeij/Rally Maniacs e.a |



Heroes Legend begint waar eerder ook Le Dakar altijd van start ging: aan de voet van de Eiffeltoren in Parijs.



Parijs-Dakar, welke avontuurlijke motorrijder droomt er niet van? Voor rijders waarvoor zo'n loodzware echte rally te hoog gegrepen is, biedt de 'Heroes Legend' tegenwoordig de mogelijkheid om in de 'Bivouac-Bivouac' door iets minder ruig terrein en over deels verharde wegen naar de Senegalese hoofdstad te rijden. Binnen een goed geoliede organisatie kun je dan in je eigen tempo van

bivak naar bivak te rijden, maar een vakantie-ritje is het allerminst, want de 7.000 kilometer moeten nog steeds in twee weken overbrugd worden!

De start van de Heroes legend is aan de voet van de Eiffeltoren. Onder de twintig Bivouac-Bivouac-rijders zijn vier motorrijders en we besluiten al snel om de krachten te bundelen en gezamenlijk het avontuur aan te gaan: Frederic

Marokko is een land van uitersten. Je passeert er gortdroge rivierbeddingen, maar steekt ook grote brede en kolkende rivieren over.

Opsomer met een BMW R1200GSA, Jaco Duijst eveneens een R1200GSA, Pieter Keijzer op een KTM 990 Adventure en de schrijver dezes op een BMW F650GS. Als verzopen katten komen we die eerste avond laat aan in Arles. In plaats van met alle natte spullen in de tent te kruipen, brengen we de nacht door in de kantine van het plaatselijke dorpshuis. Tja, het avontuur begint direct, al is het nog niet meteen wat we ons er bij voorgesteld hadden...

Gelukkig is het de volgende dag droog en we beginnen deze dag met de technische keuring: alle voertuigen worden gekeurd, bestickerd en de iritracks (waarmee elke deelnemer is te volgen op internet) ingebouwd. Deze klus neemt bijna de hele dag in beslag, daarna zetten we koers naar Almeria in het zuiden van Spanje, met een tussenstop in Valencia. Vandaar is het nog 500 km naar de ferry in Almeria. Het is schitterend weer geworden en voordat we de boot opgaan voor de nachtelijke oversteek naar het Marokkaanse Nador, pakken we eerst nog even een terrasje en wordt er wat onderhoud aan de motoren uitgevoerd. Voor ons houdt dat we de wielen wisselen: de wegbanden



maken plaats voor Conti TKC's, zodat we in Marokko meteen op noppenbanden van start te kunnen gaan. De extra set wielen en onze rally-kisten worden trouwens vervoerd in de auto van Laurens Conijn en Doeke Jan Doeksen die de rit met hun verlengde Landrover rijden. Na de avondbriefing krijgen we het roadbook en de waypoints voor de eerste etappe op Afrikaans grondgebied en dan is het tijd om aan

IN EUROPA HEBBEN WE DE KLOK, IN AFRIKA DE TIJD.

boord te gaan. Het betekent ook het afscheid van mijn F650 van Europese bodem, aangezien hij na de rally zal achterblijven in Gambia om dienst te gaan doen als doktorsmotor. Na een rustige nacht leggen we al vroeg aan in Marokko. De douane en politie formaliteiten nemen de nodige tijd in beslag, maar dan kunnen we ook op pad voor de eerste etappe naar Missouri. Je komt meteen in een heel andere wereld terecht: in Europa hebben we de klok, in Afrika heeft iedereen de tijd. Komt het vandaag niet, dan komt het morgen immers wel! Eerst even zien dat we de drukke stad uitkomen en dan ergens stoppen voor een ontbijt. Zowel de Belgische Frederic als Brabander Pieter spreken vloeiend Frans en dat komt meteen al goed

van pas, zeker als je om de paar kilometer bij een politiepost weer hetzelfde verhaal moet vertellen. Maar aardig en behulpzaam zijn de Marokkanen absoluut.

Het bivak van die dag ligt 20 kilometer van de verharde weg, waarbij we door een droge rivierbedding met grote keien moeten rijden. De motoren krijgen het hier zwaar te verduren. Eenmaal in het tentenkamp is het al snel donker, dus na het opzetten van de tent eerst de motor even controleren en dan vlug de slaapzak in.

Zo snel als het 's avonds donker is, zo snel is het 's morgens ook weer licht. Snel de tent inpakken, ontbijten en rijden, op weg naar Merzouga. Aan de zuidzijde van het Atlasgebergte is goed te zien dat water leven is: in de droge bedding van de rivier Gorges du Ziz groeien talloze palmbomen, terwijl de nabije omgeving dor en droog is. Net voor Er Rachidia komen we langs een indrukwekkend stuwmeer en in de stad zelf is het een drukte van belang, want de Koning komt er vandaag op bezoek, zodat alle wegen al uren van te voren zijn afgezet. Daardoor arriveren we pas vlak voor het donker het volgende bivak. 's Nachts daalt de temperatuur stevig en is het ook pikdonker. Maar dat geeft wel een adembenemend zicht op de sterrenhemel: nooit geweten dat er zoveel sterren zijn! Ook tijdens de volgende etappe kunnen we deels een rivier volgen, ditmaal de Vallée du

De voor de veiligheid meevliegende helikopter is in feite de allergrootste onkostenpost voor de Heroes Legend organisatie.

blijkt een korst van enkele centimeters dik te zijn, met daaronder heel fijn zand. Als je dus onvoldoende snelheid kunt houden, zakken de banden door die harde korst en zitten beide BMW's soms tot aan hun assen vast in het zand. Dan is het echt beulen om de machines weer vlot te trekken. Zo doen we toch een paar uur over een relatief korte afstand. Opvallend is wel dat er overal in Marokko altijd binnen tien minuten een 'local' bij je komt. Je denkt echt in een onbewoond gebied te staan en plotseling duiken er weer een handvol Marokkanen op, zodat je jezelf afvraagt waar ze midden in deze woestijnen vandaan komen. Een gesluierde jongedame komt zelfs met takken aanzetten om voor de wielen van de GS-en te leggen. In ruil voor haar hulp krijgt ze een deel van onze lunchpakketten. Maar we zijn er nog niet. Door de hevige regenval in het afgelopen seizoen zijn

in deze regio veel bruggen kapotgeslagen en regelmatig worden we dan ook via een omweg door de nauwelijks begaanbare rivierbeddingen naar de overkant gedirigeerd. De conditie wordt vandaag dus behoorlijk aangesproken en alle inspanningen het afgelopen jaar in de sport school betalen zich nu uit.

Om even bij te komen besluiten we in Fom-Zguid wat te gaan eten. Hoe verder we Marokko in komen, hoe donkerder van kleur de bevolking wordt. Het land blijft je verrassen met schitterende landschappen en gelukkig hebben we in de Bivouac-Bivouac tijd om af en toe eens



In Zagora staat een wegwijzer uit de karavaanhandel: per kameel is het 52 dagen naar Tombouctou in Mali.



Elke avond is er een briefing in het kamp. Dan wordt de afgelopen dag en de komende etappe wordt besproken.



Tot aan de assen vast in de fesh-fesh, zand zo dun als bakpoeder. Gang houden en de traction-control uitschakelen is het devies.

BERTUS ALTENA EN JO NAUTA

In de zomer van 2007 stonden Jo (41) en Bertus (45) in hun vakantie op de camping van Dakar-deelnemer Laurens Conijn op Terschelling. En ze werden aangestoken door zijn enthousiaste verhalen en besloten zelf ook een keer deel te nemen aan een rally. In 2008 kwam het er nog niet van, maar Bertus reed dat jaar al wel de Oost Europa Rally als voorbereiding. Hij reed al 30 jaar off-road, maar kon zo ervaring op doen in een rally en met navigeren. Jo zorgde tijdens de Heroes Legend voor de ondersteuning vanuit de auto. Halverwege Spanje kwam de eerste tegenslag: Jo wordt daar beroofd van haar tas met het geld en paspoort. Dus terug naar Barcelona voor een noodpaspoort en later weer aansluiten bij de rally, blijkt de enige oplossing. De pech was daarmee niet voorbij, want juist op het moment dat Bertus eerste staat in het algemeen klassement staat,

verliest hij een reservetank en even later begeeft de brandstofpomp van de motor het, waardoor de machine niet meer wil lopen. Het voordeel van Heroes Legend is dat je er dan niet meteen uitligt, maar dat je de kans krijgt om de zaak te repareren en de volgende dag weer aan de start te staan. Dat lukt Bertus met hulp van het Desert Rose Racing team. Later krijgt Jo ook nog pech met de waterpomp van haar jeep, maar dat kan gelukkig gerepareerd worden in Nouakchott en ondanks alle tegenslagen halen ze uiteindelijk beiden de finish in Dakar.



WOUT VERZIJL, EDDY VERZIJL, BAS LAGENDIJK EN MARCEL GROENEWOUD

Met zijn 72 jaar is Wout Verzijl de oudste deelnemer in de rally op de motor. Na 20 jaar komt voor hem een lang gekoesterde wens uit om de rally als deelnemer te rijden; de vorige editie maakte hij deel uit van de bemanning van een servicetruck. Nu rijdt hij samen met zijn 38-jarige zoon Eddy, ondersteund door de

serviceauto die wordt gereden door Bas (46) en Marcel (45). Het schildersbedrijf van de familie Verzijl heeft een zakelijke relatie met de bouwbedrijven van Bas en Marcel en zo ontstond het idee om als team in te schrijven. Zowel Wout als Eddy hebben een schat aan ervaring op het gebied van enduro's en motorcrossen. Zo is Wout NK en EK kampioen geweest bij de Classics en rijdt Eddy al meer dan 20 jaar off-road. Begin 2009 reden zij de Tuareg-rally als voorbereiding op deze Heroes Legend. De rally is hen niet tegengevallen, maar waarschijnlijk wel de laatste dergelijke wedstrijd voor Wout: "Het vraagt toch wel heel veel van je lichaam en helemaal ongeschonden ben ik ook niet uit de strijd gekomen. Eddy wil de volgende keer graag solo mee met de motor, ondersteund door een begeleidingsauto. Maar dan wel weer met een Honda CRF450X, want er is geen sleutel aan onze motorfietsen geweest!"



af te stappen, foto's te maken, cultuur op te snuiven en te genieten. Cultuur, avontuur en natuur, mooier kan het toch niet! Sommige dorpjes lijken zo uit de middeleeuwen te komen. De inwoners kijken hun ogen uit en de kinderen zwaaien volop. Al zijn er ook wel kleine kinderen die het leuk vinden om ons te bekogelen met stenen, die geluiden horen we ook van de andere rallyrijders.

In het bivak zie je deelnemers meer naar elkaar toetrekken en ervaringen uitwisselen. Al na enkele dagen zijn we één grote familie; de woestijn kent immers geen rangen en standen. Natuurlijk strijdt iedereen in de rally voor de beste plek in het klassement, maar het is ook een ongeschreven wet dat je anderen waar nodig helpt.

Bij de route van Tata naar Guelmine rijden we voor het laatst op de flanken van het Atlasgebergte, voordat we richting kust gaan. We komen langs oases en via Tafraout en Tiznit rijden we richting de zee. Het roodkleurige gebergte gaat over in een groen landschap met witte huisjes en eenmaal aan het water is de temperatuur onder invloed van de Atlantische Oceaan meteen een stuk aangenamer. Zo af en toe komen we andere avonturiers op



Marokkanen zijn inventief met vervoer. Of het nu goederen of dieren zijn, alles gaat mee op het dak.



Met name de wedstrijd motoren krijgen in de woestijn regelmatig brandstof van de organisatie.

de motor tegen, die in hun uppie verschillende landen van Afrika aandoen. Het valt direct op dat al die reizigers één ding gemeen hebben: ze stralen een enorme rust uit en hebben zich helemaal aan de Afrikaanse gewoontes aangepast.

Ook het bivak in de buurt van Guelmine is bij de kust. Vanaf hier wordt het landschap woester en gaan we de grote zandbak in. Het is nu zaak om voldoende water bij je te hebben en te drinken. De camelbags worden dan ook bij elke mogelijkheid bijgevuld. Onze route volgt de grillige en rotsachtige kust van Marokko tot aan de grens met Mauritanië. De bodem is

hier zand, zand en nog eens zand. Als de wind opsteekt word je ook meteen gezandstraald: het voelt alsof ze met honderden naalden in je gezicht prikken. Maar ook dat hoort bij het avontuur.

Het Bivouac-Bivouac-rijden met z'n vieren blijkt een goede keus. De meeste aandacht van de organisatie gaat namelijk uit naar de rally zelf, waardoor je als bivak-rijder wel zelfstandig moet kunnen acteren. Onderweg passeren we Westernachtige dorpjes; het schijnt dat in deze omgeving veel spaghetti-Westerns zijn opgenomen. De omgeving mag dan veranderen, wat hetzelfde blijft zijn de vele politiestations. De één volstaat met het noteren van je startnummer, bij de ander wordt je hele doopzeel gelicht. Ach, je moet gewoon geen haast hebben in dit land.

JACO DUIJST

Met zijn grote BMW R1200GS Adventure reed de 46-jarige Jaco Duijst de Bivak-Bivak-trip van de Heroes Legend. "Dakar heeft altijd al een magische aantrekkingskracht op mij gehad en in 2008 ben ik gericht gaan zoeken naar de mogelijkheden om zelf eens met de motor zo'n reis te maken. Al snel kwam Heroes-Legend toen in beeld, waarbij het Bivak-Bivak-concept mij erg aansprak. Door een goed doel aan de rit te koppelen, kreeg ik de sponsoring rond en een van te voren vastgesteld bedrag is naar een kindertehuis in Kenia gegaan via de stichting Triple-O (www.4triple-o.nl). Omdat ik de nodige crosservaring heb, durfde ik de rit wel aan, maar ik heb me ook goed voorbereid in de sportschool, met de seminars van Heroes Legend en een off-road-training. Mijn BMW-dealer heeft me met raad en daad bijgestaan en de motor voor mij geprepareerd. Het is een geweldige ervaring en ik heb het goed naar de zin gehad. Los van het financiële plaatje zou ik deze Parijs-Dakar nog wel een keer willen rijden, maar dan in de rally."



Ik begin me wat zorgen te maken over de ketting van mijn F650GS, want die slijt harder dan verwacht. Het monteren van de reserveketting wil ik echter zo lang mogelijk uitstellen. Na het bivak bij Laayoune gaan we via de kust richting Dakhla en daar moeten we eerst op zoek naar onderdelen voor Laurens en Doeke Jan in verband met oliekkage van de Landrover. Die vinden we en er wordt tot laat in de avond gesleuteld, maar omdat we niet in het donker naar het honderd kilometer verderop gelegen bivak willen rijden, besluiten we de nacht hier meteen door te brengen in het plaatselijke hotel.

Na een verkwikkende douche en een korte nachtrust, zijn we al weer vroeg op pad om bij de andere deelnemers aan te sluiten, want vandaag staat het laatste stuk Marokko op het menu: de weg is lang en lijkt nooit op te houden.

WATER WAST HET LICHAAM, DE WOESTIJN WAST DE ZIEL.



Onderhoud staat niet in het Afrikaans woordenboek: blijven gebruiken tot het stuk gaat en dan pas repareren.

WIM KIEWIET, ROB KIEWIET EN DICK VAN CULENBORG

Vader Wim Kiewiet (61) was jarenlang BMW-autodealer en reed in de 60-er jaren veel motorraces. Ook zoon Rob (27) startte in ONK wegraces in de 125 en de Supersport, maar door een zware val in 2004 kwam het racen op een laag pitje te staan. Via Henk Verschuren, één van de oprichters van Heroes Legend, raakten ze enthousiast voor de rally, waarbij ze de echte Heroes-Legend-gedachte hanteerden: één team met één auto en één motor in de rally. Vriend Dick van Culenborg (44) sloot zich aan bij de Kiewiets en terwijl Wim de volgwagen bestuurt, wisselen Rob en Dick elkaar elke dag af als motorrijder of navigator in de auto. In de voorbereiding werd



onze motoren beginnen slecht te lopen, verliezen kracht en slaan regelmatig af. Gelukkig gaat het na enige tijd wel weer wat beter.

We verlaten de Sahara. Het is er gevaarlijk, leeg, droog en heet, maar ook waanzinnig mooi, uitgestrekt, uitdagend en ontroerend. De mysterieuze Sahara heeft vrienden en vijanden. "Water wast het lichaam, de woestijn wast de ziel" is dan ook een mooie uitspraak. Het landschap verandert nu snel. Hoe dichterbij de grens met Senegal komen, hoe groener het wordt. Bij Rosso steken we de grensrivier over naar Senegal. We kunnen meteen met de pont mee, want voor motorfietsen is er altijd wel een plekje. Aan de Senegalese kant krijg ik een afzonderlijke doorvoer verklaring omdat mijn BMW immers niet terug wordt verscheept naar Nederland, maar doorgaat naar Gambia.

hard aan de conditie gewerkt en veel gereden, onder meer in enduro's. Probleemloos verloopt hun rally allerminst: "Al in de eerste week van de rally begon de BMW een vreemd geluid te maken en moesten we tot diep in de nacht sleutelen om een ander blok onder de G450X te zetten. En ook de auto kreeg te kampen met de nodige pech, zodat het steeds weer aanpoten was om op tijd in het bivak te zijn en de boel weer rijklaar te maken. Ook het tweede blok van de G450X begon later kuren te vertonen, zodat we de rally niet uit hebben kunnen rijden. Dat was erg jammer, want we stonden zowel met de auto als de motor in de top 3 van het klassement. Deze rally gaat dan ook niet als plezierrit de boeken in, maar we hebben wel veel gezien en de rally heeft bij ons wel een onuitwisbare en positieve indruk gemaakt. Ook al was het aanzienlijk zwaarder dan verwacht. We staan open voor een vervolg, maar dan willen we ons wel helemaal richten op het motorrijden en de auto enkel als ondersteuning van Bivak naar Bivak laten rijden", aldus vader Wim. "Zodra de motor weer in Nederland is, worden de motorblokken trouwens onderzocht bij BMW Nederland; dat verhaal zal dus ook nog wel een staartje krijgen."

Senegal wil op die manier voorkomen dat voertuigen onderweg gewoon verkocht worden. Daarom wordt het kenteken ook in je paspoort geschreven, zodat je zonder datzelfde voertuig het land niet meer uitkomt. De weg naar St Louis is een echte gatenkaas. Het is slalommen om de zaak heel te houden. Inmiddels hebben we weer goede benzine en mijn ééncilinder snort weer als vanouds. In het bivak bij St Louis hebben we een rustdag en dat komt goed uit want er blijkt een bout van het subframe te zijn afgebroken. Met hulp van het Desert Rose Team wordt de bout uitgeboord en nieuw schroefdraad getapt, zodat het subframe weer goed vastzit. En dat voor een paar biertjes! De laatste etappe van de rally breekt aan. De weg van St Louis naar Dakar is berucht om de vele ongevallen die daar gebeuren, dus voorzichtigheid is geboden om niet in het zicht van de haven te stranden. Na 17 dagen rijden

finishen we bij het legendarische Lac Rose en iedereen wordt persoonlijk binnengehaald door de organisatie met de bekende Dakar-rijder Stephane Peterhansel als boegbeeld. We hebben het gehaald en dat geeft een machtig goed gevoel. Het Lac Rose is niet alleen bekend om haar functie als eindpunt van de Dakar-rally, maar ook vanwege de kleur van het water. Dit komt door het ontzettend hoge zoutgehalte en de aanwezigheid van rood plankton, ongeveer het enige organisme dat kan leven in dit water. Overal langs het strand liggen zoutbergen.

In tegenstelling tot mijn kompanen is het avontuur voor mij nog niet helemaal voorbij, want ik vertrek de volgende dag naar Gambia om daar de motor te doneren. Over de 250 km naar de Gambia-rivier doen we acht uur en na de overtocht met de veerboot kom ik aan in Banjul, de kleinste hoofdstad op het Afrikaanse continent. Nadat de motor is gewassen en ik alles nog even heb nagelopen is de laatste rit naar Jiboro aangebroken: daar begint de BMW bij het Health Center aan zijn tweede leven. Het ontvangstcomité staat daar al klaar om de BMW in ontvangst te nemen. Het ziekenhuis is volop in ontwikkeling en ziet er - zeker voor Afrikaanse begrippen - modern en heel netjes uit. En met de F650GS kunnen den artsen zich veel beter over het grote verzorgingsgebied van het ziekenhuis verplaatsen.

Na de overhandiging valt er een last van mijn schouders, onbewust speelde de overhandiging van de motor en de druk van sponsors en donateurs toch wel mee tijdens de 7.000 kilometer lange tocht door Afrika. Na een dikke maand keer ik weer huiswaarts: missie geslaagd en we gaan al weer snel over naar de orde van de dag. Pas weer terug in Europa merk ik echt hoe groot het verschil is tussen deze twee werelddelen. In Afrika komt er morgen altijd weer een dag en hier in onze omgeving had alles gisteren al klaar moeten zijn. Een wereld van verschil dus en niet alleen wat betreft temperaturen of jaargetijden, maar ook wat betreft levenshouding, beleving van tijd en afspraken. En de Heroes Legend? Die is voor herhaling vatbaar. Natuurlijk betaal je voor de deelname een stevige prijs, maar je krijgt er ook heel veel voor terug in de vorm van seminars, ondersteuning, de meereizende helikopter met artsen en de assistentievoertuigen. Plus een onvergetelijke ervaring, die alles dubbel en dwars waard maakt! <

Over de finish bij Lac Rose met de complimenten van de grote meester, meervoudig Dakar-winnaar Stephane Peterhansel.



Missie geslaagd: de F650GS wordt in ontvangst genomen door de Narang Care Foundation Health Centre te Jiboro in Gambia.

62 MOTOPLUS reizen

SCHROEF ZOEKT GAATJE

Winter is een goede periode om je voor te bereiden op de zomer (oude Chinese wijsheid). Dus ruim ik in deze donkere tijden mijn garage op. Dat betekent eerst veel Turkse yoghurt eten. Dat is lekker en het wordt in handige, hersluitbare plastic emmertjes geleverd. Groene of blauwe, afhankelijk van het vetgehalte. De emmertjes vul ik met de schroefjes, ringetjes, palletjes en andere verweesde onderdelen die ik 's zomers in de garage verzamel. Stille getuigen van amateuristisch gesleutel.

Als ik iets technisch onderneem, hou ik minimaal drie onderdelen over. Net als bij een Ikea-pakket, maar dan andersom. Bij de montage van een Billy-kast of Rukker-bureau kom ik zonder uitzondering drie essentiële schroeven tekort. Jammer genoeg dan weer niet dezelfde die ik bij de motor onderhoud. Mag ik een lans breken voor brancheoverstijgende internationale coördinatie?

Zelfs na olie bijvullen, sta ik met een handvol los grut vertwijfeld te zoeken naar bijpassende gaten in de motorfiets. De eerste keer starten is dan ook een spannend moment. Ik zal maar iets cruciaals over het hoofd hebben gezien. Een kwestie van heel goed opletten als je de boel uit elkaar haalt, ik weet het.

Ook moet je door schade en schande de speciale (on-)logica van elk merk leren begrijpen. Van BMW had ik die redelijk door, bij Aprilia begin ik weer helemaal opnieuw. Om even door te gaan op het olie bijvullen: dat je daarvoor een kuipdeeltje moet verwijderen, is tot daar aan toe. Maar dat het kuipdeeltje met twee verschillende soorten schroeven, bajonetsluitingen én een onzichtbare plastic plug aan de binnenkant is vastgezet, maakt het er niet makkelijker op. Vandaar de yoghurtemmertjes. Daarin kan ik de tijdelijk overschietende boutjes in ieder geval terug vinden. Zuurkool wordt trouwens in dezelfde emmertjes geleverd. Voor de liefhebbers heb ik thuis een recept, waar beide emmertjes voor nodig zijn, aangevuld met varkensvlees, aardappelen, uien en veel paprikapoeder. Lekker en op aanvraag beschikbaar.

De winteropruiming betekent ook het uitmesten van de tanktas. Daarin vormt zich gedurende de zomermaanden een collectie onmisbare zaken. Ik neem ze even door:

- **Twee shampooflesjes met samen een kwart liter olie.** Ze begonnen hun leven als Sinterklaascadeautje voor de echtgenote. Met verzoek om de shampoo vóór de zomer op te maken. Dan had ik de flesjes nodig.
- **Een rol duc tape.** Zwart of grijs en eigenlijk overal goed voor. In combinatie met een papieren zakdoekje ook als pleister te gebruiken (zie onder).
- **Spanbandjes (2).** Hebben diverse malen hun nut bewezen: als sleepkabel en om een bijna afgebroken achterframe op z'n plaats te houden.
- **Tie-wraps:** eindeloos inzetbaar, heb er zelfs een bril mee gerepareerd. In mijn tanktas delen ze een plastic zakje met een naaistekje, waarvan het zwarte garen ontbreekt. Vandaar dat reparaties aan de naden van mijn zwarte Gore-Tex jas in rood zijn uitgevoerd.
- **De multitoel.** Ooit had ik een oude boxer met meer gereedschap dan de Wegenwacht, inclusief pompje voor de banden. Tegenwoordig ben je blij als de haaksleutel voor de vering wordt meegeleverd. Dus een multitoel in de tas. Heb het stuk pilsbakkenstaal dat ik eerst had, vervangen door een betere kwaliteit. Dat scheelt snijwonden in de handen als je probeert van de tool een tang te vouwen. Toegegeven: daardoor heb ik wel ontdekt heb

hoe je van duc tape en papieren zakdoekjes pleisters maakt!

- **Tegedobonnetjes van 50 eurocent:** krijg je bij sommige benzinstations in Duitsland en Nederland als je plast. Je kunt ze inwisselen als je koffie gaat drinken. Maar dan moet je dus wel vóór het koffie drinken plassen en niet andersom, anders kom je er nooit van af!
- **Diverse etenswaren,** waaronder twee aangebroken rolletjes druivensuiker en een geheel verkruid pakje Sultana's.
- **Natte doekjes:** ja, wat moet ik daar nog over zeggen?
- **Klein grut in het tasje met de motorpapieren:** een pen, een aansteker, een zakmes-met-kurkrekker, de reservesleutels en een kleine zaklantaren.
- **De knuffel:** totaal onmisbaar, want van mijn zoon gekregen. Hij was een jaar of tien toen ik tijdens het weekend waarin vaderdag viel met de motor weg was. Ik kreeg een pakje mee dat ik pas op zondag open mocht maken. Daarin de knuffel, een bars ogende Tasmanian Devil, en een prachtig gedicht. Wat er op neer kwam dat ik deze knuffel altijd mee moest nemen, omdat hij zou zorgen dat ik weer veilig thuis kwam. Dat doe ik sindsdien braaf. En het werkt. Bijna altijd. Echt waar.

Maarten Siffels



Maarten Siffels werkt in de media, rijdt al ruim dertig jaar motor en laat jaarlijks zo'n 20.000 fun-kilometers onder zijn wielen verdwijnen. Hij maakt elke zomer een rondje door de Alpen en rijdt de laatste tijd regelmatig een knie aan de grond op een circuitdag. Na jaren BMW boxer rijdt hij tegenwoordig een hele fraaie Aprilia RSV1000R Factory.

