

DE LAATSTE TRAINING VOOR PARIJS-DAKAR



"Veel zand," dat beloofde organisator Gilbert Sabine voor Parijs-Dakar '91. Reden voor Kees en Mieke Tijsterman om af te reizen naar een uithoek van Tunesië. Om daar hun nieuwe Toyota 4Runner de laatste vuurdoop te geven voor de meest beruchte rally ter wereld.

TEAM TIJSTERMAN BETER VOORBEREID DAN OOI

door Paolo Bouman
foto's: Van + Van



Ingeklemd tussen twee onbegaanbare zoutvlaktes, een onmetelijk stuk woestijn en een dicht bepalmd oase ligt de stad Nefta. Deze, hoopvol van twee luxe hotels voorziene, nederzetting lijkt net als de rest van steden die we op onze zes uur durende autorit doorkruisten, nog volop in aanbouw. De ontdekkingsdrang van de enkele toerist die we hier ontmoeten is gemakkelijker te waarderen dan te begrijpen.

De motieven van het team Tijsterman laten zich eenvoudiger doorgronden. "Iemand van Peugeot heeft me eens gewezen op de uitstekende oefenruimte hier aan de grens van Algerije," verklaart Mieke. "Je hebt hier zoveel zand en heuvels als je maar wilt. Indien onze auto nog tekortkomingen heeft, dan komen die hier gegarandeerd aan het licht."

Nieuwe sponsor

Het echtpaar uit Waddinxveen zal voor de zesde maal deelnemen aan Parijs-Dakar. Nog iedere rally haalden de Tijstermannen de eindstreep. Volgens de statistieken zouden ze de komende vijf keer moeten stranden. Na een vijfde plaats in 1989 - de beste plaats voor een niet-fabrieksteam - ontbraken de Tijstermannen in 1990. Mitsubishi stopte met het ondersteunen van deze rally en het lukte de tweede hoofdsponsor Rucanor Sport niet om tot overeenstemming te komen met het geïn-



teresseerde sigarettenmerk Camel. Voor de beide Tijstermannen, die tijdens al hun P-D rally's niet alleen veilig de finish haalden maar ook nog op uitstekende plaatsen eindigden, was dit een gevoelige klap.

Toen duidelijk werd dat de 1990 rally voor hen niet door zou gaan, besloot Kees onmiddellijk uit te zien naar een nieuwe sponsor. Kees: "Voor mij stond vanaf het begin mijn voorkeur vast voor de Toyota 4Runner. Om de simpele reden dat het de enige 4WD is met onafhankelijke voorwielloophanging. Alle andere hebben starre vooras. Daarbij heeft-ie een sterke benzine-motor en schroefveren achter in plaats van bladveren. Het uiterlijk stond me ook aan, een duidelijk betere aërodynamica. En verder speelde natuurlijk mee dat het een nieuw model is; je weet gewoon dat een sponsor minder geïnteresseerd zal zijn om een ouder model te promoten. Maar de keuze voor deze auto komt duidelijk van onze kant."

Nieuwe auto

Ofschoon het principe-akkoord tussen de Tijstermannen, Toyota en Rucanor snel rond was, kwam de definitieve invulling van het contract pas in juni tot stand. Het aanpassen van de 4Runner voor de standaard verbeterde T. 2 klasse kon dus ook pas vanaf dat moment beginnen. Dat werd nachtwerk voor Kees Tijsterman. Alle bekleding moest eruit gesloopt, evenals de kachel en het ventilatiesysteem.



"Daar komt toch alleen maar stof door. We nemen straks gewoon twee losse ventilatoren mee."

Met buigbare buis werd met de hand een perfect op de carrosserie aansluitende kooi-constructie gekneed, die als mal kon dienen voor het uiteindelijke, met computerbesturing gebogen, staalharde buizenstelsel. Het chassis werd in z'n geheel gezandstraald zodat er probleemloos aan kon worden gelast. Het aantal schokdempers voor en achter werd verdubbeld om een betere koeling van deze zwaar belaste onderdelen te bewerkstelligen. Ook werd de auto wat hoger op zijn wielen gezet.

Om gewicht te besparen werden de metalen motor- en achterklep vervangen door gelijkvormige modellen van polyester. In de achterraimte werd een aluminium benzinetank geplaatst met een 'sponsvulling' die het bewegen van de vloeistof beperkt. De inhoud hiervan bedraagt 380 liter. Dat lijkt veel, maar volgens de rulle zand komt het gulzige verbruik op een liter per twee kilometer.

Kees: "Het oppeppen van de motor besteed ik uit aan Carly & Motors. Standaard beschikt de 4Runner over 145 pk. Het is de bedoeling dat we straks over 240 pk beschikken. Zolang je blok maar standaard blijft mag je er van alles aan doen, je mag het zelfs opboren. Maar dat vind ik met een drie liter blok niet nodig."

Mieke: "Daarbij kun je

niet te ver gaan met het opvoeren want de kwaliteit van je benzine beperkt de mogelijkheden. Er is wel 270 pk uit dit blok te halen maar als je dan ergens dubieuze benzine tankt, blijft daar niets van over." Kees: "Je weet nooit wat je koopt, soms zit er water in. Dan moet je de ontsteking terugdraaien, dus ik heb ervoor gezorgd dat ik daar gemakkelijk bij kan. De fabrieksteams kennen dit probleem niet. Zij hebben hun eigen tankwagens bij zich." Mieke: "Ik ben nu aan het regelen dat er in Niger benzine voor ons klaar staat. Maar dat is allemaal niet makkelijk. Je moet altijd vooruit betalen en het is dan maar de vraag of het er straks ook is."

Het land van de eindeloze dorst

Om de auto te testen, reed het echtpaar de afgelopen zomer twee Spaanse rally's, de Baja en de

Transpania. Voor de laatste test koos men de woestijn bij Nefta, Tunesië.

Vanaf ons hotel Sahara Palace is het slechts een kwartier rijden naar het gebied dat kapitein Haddock treffend omschreef als het land van de eindeloze, eeuwig durende dorst. Het wulps glooiende, maagdelijke zand toont na twintig minuten rijden de sporen die het eerder gearriveerde back-up team trok. Kees en Mieke zullen namelijk worden gevolgd door een gehuurde tientonner van het Tsjechische merk Tatra, die een vracht reserve-onderdelen voor de Toyota's meevoert. Dit brute monster wordt beurtelings gereden door Anne Kies, pannekoekenbakker en vijfmalig deelnemer aan Parijs-Dakar, en de door de fabriek meegeleverde monteur Milan Koreny. De navigatie zal in handen zijn van Nederlands endurokampioen Simon Schram. Deze



Nederlandse equipe van twee Friezen en een Tsjech heeft de grond al stevig omgewoeld.

De derde auto in het Tijsterman-team ontbreekt in Tunesië om de simpele reden dat de tijd ontbrak om daar iets aan te doen. Kees zal daar tot begin december iedere avond nog aan moeten werken. Bestuurd door de in Brussel wonende Nederlander Jan van Tuyl en gestuurd door Kees' broer Willem zal deze auto die van Kees en Mieke straks zoveel mogelijk volgen. Van Tuyl reed P-D vijf maal en Willem volgde de rally al tweemaal per vliegtuig om 's avonds te helpen met sleutelen. Ook zij reisden mee voor de training.

Wanneer Kees de diepe sporen van de Tatra ziet, is er geen houden meer aan. Of er snel een journalist in wil stappen, dan kan de pret beginnen. Ik trek de vierpunts-gordels zo strak mogelijk aan en plaats mijn voeten op de geperforeerde aluminium voetensteun. De woestijn heeft hier plaatsen met forse pollen helmgras die een wiel behoorlijk kunnen lanceren. Driftend manoeuvreert Kees zijn voertuig vlak langs de bulten, om af en toe met veel gedreun het diepe spoor van de Tatra te doorkruisen. Mijn ellebogen vliegen overal tegen aan tot ik mijn handen tussen mijn benen klem. Mijn voeten duw ik met kracht op de steunplaat om het dansen van mijn knieën te stoppen. Ik verbaas me erover dat Kees zijn voeten wel vrijelijk kan bewegen



voor het koppelen en gasgeven. De teller staat op 120 km/h. Dan wijst Kees naar voren: "Kijk, daar is het spoor veel minder diep, dat wil zeggen dat daar een kleine bult aan vooraf gaat." Het volgend moment zijn onze vier aangedreven wielen los van de grond. Op mijn gezicht breekt dezelfde vette grijns door die Kees al bij het instappen toonde. Na een paar minuten zit mijn ritje erop. Het gemiddelde dagtraject van achthonderd kilometer dat Parijs-Dakar vraagt, spreekt dan veel meer tot de verbeelding.

Ploegen op z'n Tsjechisch

Een ritje in de drie-persoons Tatra. De acceleratie van deze moloch dwingt respect af. De twaalf cilinders beschikken dan ook over een verbrandingsruimte van 22 liter. Ben je net gewend aan de snelheid en denk je hoog en droog te zitten, houdt het zand ineens op. Anne besluit een 'afstapje' te nemen van meer dan 100%. Terwijl de gordels strakker om de schouders trekken, weet ik zeker dat we voorover zullen vallen. Maar zonder te remmen en zonder gas ploegt de vrachtwagen zich probleemloos een weg naar beneden.

Ook tijdens deze oefenrit heeft de vrachtwagen bijna al zijn rally-bagage bij zich: een stalen rek met flight-cases vol Toyota onderdelen, een complete versnellingsbak voor een 4Runner en een las-aggregaat. Eind december worden daar nog 24 banden voor de

Toyota's aan toegevoegd. Aan dieselolie versleept de Tatra verder nog 880 liter. Toch is van zwaarlijvigheid niets te merken. De wagen heeft weliswaar niet de wendbaarheid van de 4Runner, maar op zeer lastige gedeelten staat hij zijn mannetje. Wanneer Kees vol gas het spoor van een afdaling nu eens in de andere richting wil volgen, graaft hij zich vlak voor de top in. Niet zonder chauvinisme rijdt Anne de Tatra achteruit om de Toyota te trekken.

Even later klinkt het hoogtoerige gejack weer over de vlakte. "Even iets proberen," zegt Kees. Uit zijn groep N-tijd op Zandvoort herinnert hij zich het voordeel van het stiekem losmaken van de stabilisatorstangen van zijn Kadett. De carrosserie helt dan wel verder over, maar je voorkomt dat een wiel wordt opgetild. Toch maar even proberen. De p.r.-man van Rucanor kruipt onder de wagen en helpt mee

met losmaken van de stangen. Na één rondje rijden wordt alles gauw weer in elkaar gezet. "Dit is doodeng," meent Jan van Tuyl.

Twee dagen lang krijgen de auto's de sporen. Voor Jan zijn dit de enige trainingdagen met de 4Runner voor het begin van de rally op 29 december. "Het is het nadeel van de amateur. Ieder keer dat ik aan Parijs-Dakar deelnam, reed ik tegen het einde veel beter dan in het begin. Je oefent gewoon te weinig. Dat is jammer maar onvermijdelijk als je het hele jaar door met ander werk je geld moet verdienen."

Terug in het hotel wordt de balans van de training op-gemaakt. De auto heeft het uitstekend gedaan. De standaard radiator blijkt het werk goed aan te kunnen. Wel dient er een grotere oliekoeler voor het carter en een extra oliekoeler voor de versnellingsbak te worden gemonteerd. Het schakelmechaniek moet worden veranderd, de bak zelf is oke.

Verder zullen achter iets stuggere veren moeten worden gemonteerd. Wat er aan voorbereiding te doen valt, is dan gedaan.

Winnen is mogelijk

Op de vraag of het mogelijk is om de fabrieksteams te verslaan, antwoordt Kees: "In Parijs-Dakar is alles mogelijk. Ook de wagen van een fabrieksrijder kan helemaal stuk. Het probleem met fabrieksrijders is alleen dat er vier auto's kapot moeten gaan, voordat er iemand uitvalt. Zij kunnen uit meerdere auto's onderdelen overbouwen op het gestrande exemplaar. In principe kunnen wij dat nu voor het eerst ook doen."

Mieke: "Sabine vertelde me dat hij dit jaar een of twee marathons van drie dagen wil inlassen waarin er geen service met hulp van buitenaf aan de wagen mag worden verricht. Door dit soort hindernissen hoopt hij het grote verschil tussen de fabrieksrijders en de anderen wat te verkleinen. Misschien werkt dat in ons voordeel, omdat we ons altijd zelf hebben moeten helpen. Maar als er van onze Toyota iets stuk gaat dat we niet zelf bij ons hebben, zijn we natuurlijk net zo goed de sigaar."

We zullen het weten op 16 januari, wanneer de fors uitgedunde rally-karavaan in de Senegalese havenplaats Dakar over de eindstreep zal gaan.

