

CAPE TO CAPE 2001 PER HONDA INSIGHT

het buiten zijn?'

zelfpijniging misschien wel de eigenaardigste. Zo sloten we ons onlangs met twee man op in een kleine ruimte, 6000 kilometer te overbruggen. Waarom? Omdat je na het volbrengen van Cape to Cape – want zo heet deze



‘Hoe laat zou

Van alle eigenschappen die de mens van het dier onderscheiden, is de neiging tot om vervolgens zonder sanitaire stops en zonder noemenswaardige nachtrust bijna onmenselijke uitputtingslag – meer mens voelt dan ooit tevoren.





Brandschoon, schadevrij en okselfris: auto's, teams en uitzwaaiers vlak voor het vertrek van de Cape to Cape-karavaan uit Nederland.



Ontbijt in Honningsvåg, voor de start. De gespannen gezichten spreken boekdelen.



Nu kan het nog: de laatste survivalinkopen in Finland.



Overnachting op de heenweg in Skellefteå. De twee concurrenten kijken elkaar met de nek aan.



Onze werkplek: de cabine van de Honda Insight.

TELEFOONTJE VAN DE HOOFDREDACTEUR. Of ik er wat voor voel om Cape to Cape 2001 te rijden, een rit van de meest noordelijke naar de meest zuidelijke uithoek van Europa. Vorig jaar heeft collega Paul de Waal buiten mededinging meegereden, dit jaar mikken we op een notering in het Guinness Book of Records: we willen in de gloednieuwe tweezitterklasse (voorheen konden uitsluitend driekoppige teams worden ingeschreven) als eerste een recordtijd neerzetten. Ja, natuurlijk voel ik daar wat voor, waarom niet? Ik heb de telefoon nog niet neergelegd of er trekt een veel te breed grijnzende De Waal aan mijn bureau voorbij. Als hij ook nog aanbiedt een kopje koffie voor

mogelijke tijd via een zelf uit te stippelen route van de Noordkaap in Noorwegen naar het Spaanse Tarifa gereden te worden, zonder ook maar één keer de geldende maximumsnelheden te overschrijden. Om dat te kunnen controleren, wordt een tachograaf in de auto gemonteerd, die de rijsnelheid op schijfjes registreert. Van elke grensovergang (bij de meest voor de hand liggende route worden Noorwegen, Finland, Zweden, Denemarken, Duitsland, Frankrijk en Spanje doorkruist) moet een digitale foto worden gemaakt. Sleepkabel, brandblusser, reservelampen en een EHBO-koffer inclusief foliedeken zijn verplichte kost, warme kleding wordt ten zeerste aanbevolen. Ik trek

Met een mengeling van nieuwsgierigheid en cynisme wordt de Insight besnuffeld

me te halen, maakt zich een lichte ongerustheid van me meester en ik sla er zijn verslag van vorig jaar nog eens op na. Cape to Cape 2000: acht pagina's vol verontrustende passages ('hevig protesterende lichaamsdelen', 'het gevecht tegen de slaap') en rijkelijk geardeerd met foto's van dodelijk vermoeide mannen. Op slag herinner ik me weer hoe intens beroerd Paul eruit zag, toen hij zich daags na terugkeer in Nederland ter redactie meldde. Maar het is al te laat, een weg terug is er niet meer. Ja is ja.

IN DE CAPE TO CAPE-BROCHURE, door De Waal inmiddels met een weids gebaar op mijn bureau gedeponerd, bestudeer ik de spelregels van het evenement. Met een standaard productieauto dient in zo kort

welgeteld één troost in de brochure aan. In tegenstelling tot de driezitters gaan wij de bijna 6000 kilometer van noord naar zuid (inclusief heen- en terugreis zullen we dik 12.000 kilometer afleggen) niet non-stop rijden; in Duitsland is een verplichte rustpauze van acht uur ingelast. Dit om de eenvoudige reden dat we bij gebrek aan een comfortabele achterbank en een derde rijder nauwelijks aan slapen zullen toekomen.

HET VERVOER IS AL GEREGLD. Honda heeft ons een vuurrode Insight ter beschikking gesteld, met zowel een zuinige driecilinder benzine-motor als een elektromotor aan boord. Met zijn zeer bescheiden verbruik (fabrieksopgave 1 op 29) moet een actieradius van zo'n 1000

Vorige pagina's, met de klok mee:

De Insight op de E69, de weg naar het einde van de wereld. Ontmoeting op de Noordkaap met het team Hesse/Daane in de MX-5. Zij zijn de wedstrijd zojuist begonnen, de Insight is nog op weg naar het startpunt.

Spanje is bereikt: in 2,5 dag van -10 naar +30 graden.

De Noordkaap ligt op een eiland. Deze zeven kilometer lange en ruim 200 meter diepe tunnel vormt de enige verbinding met het vasteland van Noorwegen.

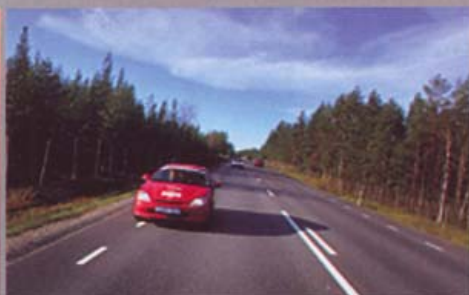




Mede-organisator Arie Koolmees deelt de laatste instructies uit.



De Noordkaap: een bar poollandschap met wereldbol. Bij de start waren de meeste driekoppige teams, die pas uren later startten, aanwezig om de tweezitters uit te zwaaien.



Analyse van de tachograafschrift, de Big Brother van de Cape to Cape.

kilometer mogelijk zijn, wat betekent dat we minder tijd aan de pomp verliezen. En de Insight heeft nog meer relevante pluspunten: comfortabele stoelen en, voor een tweezitter, redelijk wat bagageruimte. Als teamgenoot weet ik oud-klasgenoot en goede vriend Jacco van Osch te strikken. Jacco ('Rood' voor vrienden) is autoverkoper, dus een professionele doorbijter. Bovendien kan hij een aardig potje sturen en staat hij borg voor een royale portie gezelligheid onderweg: geen overbodige luxe als we straks zo'n 120 uur met elkaar zitten opgescheept op de paar vierkante meter die het interieur van de Honda groot is. We tekenen samen de kaart in, schrikken voor de laatste keer van het gigantische aantal kilometers dat ons te wachten staat en vertrekken op zaterdagmiddag 22 september naar de technische keuring. Daar volgt de eerste kennismaking met de zeven andere teams, waaronder dat van Eric Breed Klassiekers met de Mercedes 220 D uit 1971 en Autovisie-fotograaf Arno Lingerak onder de gelederen. Ron Hesse en Arjen Daane zijn met hun Mazda MX-5 onze enige concurrent in de tweezitterklasse.

MET EEN MENGELING VAN nieuwsgierigheid en cynisme wordt onze Honda Insight besnuffeld. Sommigen menen dat we het in zo'n 'speelgoedautootje' - wat de Insight beslist niet is - geen honderd kilometer zullen volhouden, anderen worden zichtbaar zenuwachtig wanneer ze horen dat we minder dan 1 op 20 verwachten te verstoken en dat de topsnelheid, van belang voor het stuk door Duitsland, bijna 180 km/h bedraagt. Er wordt hard gelachen om onze gebrekkige voorbereiding. Zonder uitzondering zijn de teams al maanden in de weer

om op de meter nauwkeurig de snelste route te construeren, de optimale manier van beladen uit te dokteren en de communicatielijnen met het thuisfront te vervolmaken, variërend van internetsites tot complete commandocentra. Allemaal zaken waar wij geen tijd voor hebben gehad. We hebben de vorige dag alles wat we nodig menen te hebben in de bagageruimte gepropt, we moeten ons voedsel voor onderweg vanavond nog inslaan en we beschikken slechts over een tweetal simpele gsm's. De moed zinkt ons helemaal in de schoenen als we zien dat Hesse/Daane, onze directe tegenstanders, over veertien zorgvuldig samengestelde, genummerde (!) voedselpakketten beschikken. Maar voor een reserveband was geen plek meer in hun MX-5, terwijl wij, zo melden we terloops, wél een scherp zakmes aan boord hebben. De onvermijdelijke pesterijtjes zijn begonnen.

DE DAG VAN VERTREK. We tonen Hesse/Daane de twee aardbeikratten die we de avond tevoren tot de nok toe met mueslirepen, ontbijtkoeken, bananen en flessen water hebben gevuld en waar we met zwarte viltstift 'voedselpakket 1' en 'voedselpakket 2' op hebben gekrabbeld. Het sympathieke duo kan er smakelijk om lachen. Helaas hebben we de fabrieksradio niet meer kunnen vervangen door een exemplaar met CD-speler, dus zullen we het met de lokale radiozenders moeten doen. Fjord FM, Radio Rendier, dat soort werk. Om twee uur precies vertrekt de stoet, onder grote belangstelling van uit-zwaaiende familieleden en andere fans. Via Hannover en Hamburg rijden we naar de pont naar Denemarken, waar we via de gsm vernemen dat vrijwel alle andere teams over Bremen zijn gereden en

daar in een lange file zijn beland. Hoewel de eigenlijke wedstrijd nog lang niet begonnen is, doet deze mededeling wonderen voor het moreel. Denemarken is snel doorkruist en via de nieuwe brug bij Kopenhagen rijden we het aardedonkere Zweden binnen, waar Jacco de smaak zodanig te pakken krijgt dat hij prompt veel te hard een politieauto voorbijstuift. Een Audi A4, die al enige tijd in het kielzog van de Insight reed, passeert de agenten echter met nog hogere snelheid en wordt tot onze opluchting aan de kant gezet.

WE RIJDEN DIE NACHT DOOR en bij zonsopgang ontvouwt zich rond de Insight voor het eerst het beeldschone Zweedse landschap. Veel bossen, met hier en daar doorkijkjes naar een feeëriek, gloeiend landschap. Ook steekt inmiddels de eerste ergernis de kop op: de wegenkaarten zijn veel te groot om te kunnen uitvouwen; *wegenboeken* waren veel handiger geweest. Tegen de avond zoeken we een hotel in Skellefteå, een oostblokkerig stadje langs de eindeloos lange E4, de belangrijkste noord-zuid verbinding aan de oostkust van Zweden.

Samen met fotograaf Arno en kornuiten (die het net zo ver noordwaarts geschopt hebben als wij) eten we wat, om daarna hondsmoe onder de wol te kruipen. Hoe moet dat straks in vredesnaam tegen het einde van de eigenlijke race, als we er nog twee nachten van doorhalen op hebben zitten?

DINSDAGOGCHTEND. De laatste etappe naar het verzamelpunt in het Finse Åkäslopola, zo'n 600 kilometer onder de Noordkaap. Bij gebrek aan verstaanbare radioprogramma's worden de gesprekken aan boord van de Honda in rap tempo meliger. „Dit is echt de poolcirkel, anders hadden ze dat bord niet neergezet, dunkt mij.” „Me dunkt dat jij dat dunkt. Dunk je niet dat we pas bij de Zuidpoolcirkel zijn?” We moeten vol in de remmen voor een kudde rendieren, die zo een einde aan de stroom van wartaal maken, maar onmiddellijk daarop tot het lied *Ik zie een eland – Waar? – Daar op de weg* inspieren. We besluiten om ons een tijdje exact aan de snelheid te houden, niet alleen om de kans op een ongewilde elandproef tot een mini-



Barre koude boven de poolcirkel. De gladheid deed het team van Eric Breed met forse schade in de sloot belanden, met ruim twaalf uur oponthoud als gevolg.



Fred, onze miniatuur-Insight, deed dienst als mascotte.



Jacco van Osch legde onder het motto 'rijdt lekkerder dan het ruikt' 12.000 kilometer op sokken af.



Gelegenheid om de benen te strekken op de pont van Denemarken naar Duitsland.

Inside de Insight

Onze hybride Honda heeft zich van begin tot eind, 12.000 kilometer lang, voorbeeldig gedragen. Wel moesten we wennen aan het lage gewicht (hij weegt iets meer dan 800 kilo, en dat voel je), aan de ellenlange versnellingen en aan de overgevoeligheid van de smalle bandjes voor sporen in het wegdek, maar voor het overige rijdt de Insight als elke andere auto. Bij voluit accelereren draagt de elektromotor een 8 pk en 22 Nm sterk steentje bij aan de 68 pk/91 Nm die de éénliter driepitter levert en mits je de juiste versnelling hebt gekozen is dat voldoende om vlot met het verkeer mee te komen. Vooral bij lage toerentallen is de inbreng van de elektromotor goed merkbaar, want daar levert hij het meeste koppel. Laat je het gas los of trap je op de rem, dan fungeert de elektromotor (geheel



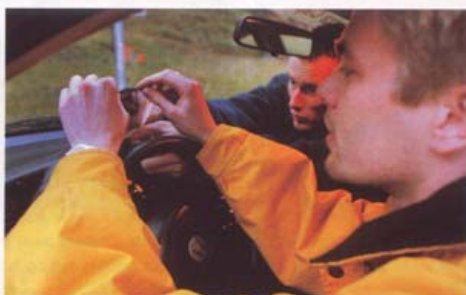
ongemerkt) als dynamo en wordt het accupakket weer bijgeladen. Bij normaal gebruik is er zodoende altijd een voorraad elektriciteit voorhanden. Blijft het gaspedaal langer op de bodem, dan is de elektrische koek snel op, zo ondervonden we op de Autobahn. De Insight schopt het dan tot zo'n 165 km/h in plaats van de opgegeven 177 stuks. Voor het verbruik doen de aandrijflijn, het lage gewicht en de gunstige luchtweerstand wonderen: tijdens de race scoorde de Insight tot Duitsland een formidabele 1 op 25, daarna steeg het verbruik licht tot 1 op 22,5. Zonder twijfel het laagste Cape to Cape-verbruik ooit. Over de volle 12.344 kilometer vroeg de Honda elke 21,7 kilometer een liter benzine, dus kwamen we toe met ruim 568 liter Euro 95. Overigens zal de hybridetechniek niet uitsluitend aan de Honda Insight voorbehouden blijven, want deze herfst lanceren de Japanners de Civic Hybrid, met een vergelijkbaar, maar nog geavanceerder aandrijfsysteem.

Die laatste kilometers begonnen ze, de hallucinaties

mum te beperken, maar ook ter oefening. Straks moeten we de rechtevoert immers 6000 kilometer lang in bedwang houden. Dit in tegenstelling tot de concurrenten, die allemaal over cruise control beschikken. Al snel blijkt het een onmogelijke opgave om de snelheid constant te houden; het is ronduit slopend om tien, twintig keer per minuut afwisselend naar de weg en naar de digitale snelheidsmeter te kijken. Waarom hebben we dit thuis niet geprobeerd en alsnog cruise control laten inbouwen? We slaan aan het brainstormen en komen op het idee om twee spiegeltjes te kopen, er één voor de snelheidsmeter en één op het dashboard te plakken en zodoende een primitief soort *head up-display* te fabriceren. In een Finse kledingzaak (geen aanrader) bemachtigen we geschikte spiegeltjes en zowaar: het werkt. Nog steeds zullen we voortdurend met het gas moeten spelen, maar we kunnen de ogen nu tenminste op de weg gericht houden. Rond

geen sneeuwkettingen en een laag wagengewicht: met de grootste moeite glibberen we via de bloedlinke kronkelweg (diepe afgronden, geen vangrails) omhoog naar het startpunt, boven op de kaap. Veel tijd om het desolate poollandschap in ons op te nemen is er niet; vrijwel onmiddellijk na aankomst is het tijd om van start te gaan. Tachograafschijf erin, dagteller op nul en om precies één minuut over half tien in de ochtend zijn we weg. Jacco neemt het eerste stuk voor zijn rekening en stuurt de Honda omzichtig, maar deksels rap naar beneden. Vanaf daar gaat het verstand op nul en de blik op oneindig.

VLAK VOORBIJ ALTA gaat het bijna mis. De weg is al tientallen kilometers sneeuwvrij geweest, maar op een bergpas, midden in een beschaduwde linkerbocht, is het plots spekglad en de Honda breekt hevig uit. Jacco vangt de eerste en tweede slip prachtig op, maar kan niet



Het bleek ondoenlijk om voortdurend de snelheidsmeter in de gaten te houden, dus friemelden we een soort *head-up-display* in elkaar.

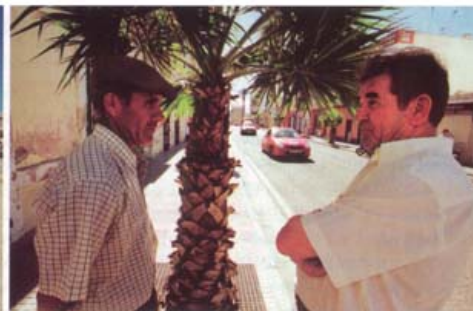


Vermoeidheid kent vele gezichten.

vier uur treffen we in Åkäslopola de andere teams, die de rit zonder noemenswaardige problemen volbracht hebben. Als we 's avonds na het diner teruglopen naar onze blokhut, ontwaren we een sprookjesachtig schijnsel aan de hemel, alsof een immense, lichtgevende vitrage tergend langzaam op aarde neerdaalt. Voor het eerst in ons leven staan we oog in oog met *aurora borealis*, het noorderlicht.

DE NATUUR WORDT STEEDS onherbergzamer. Het grauwe landschap van het topje van Noorwegen, met groenbruine mossen, kale boompjes en hier en daar kleine watertjes, wordt steeds grauwer en we vragen ons af wat de lokale bewoners ertoe beweegt om hier, aan het einde van de wereld, hun levens te slijten. Vanuit het niets duikt het stadje Honningsvåg op, luttele kilometers onder de Noordkaap, waar we de laatste nacht voor de wedstrijd gaan doorbrengen. Nog éénmaal nemen we de route door, bekijken we het doorsteekje bij Alta, dat we vandaag verkend hebben en waar we enkele minuten winst mee hopen te pakken, en genieten we van een normale nachtrust. De volgende morgen ligt er een pak sneeuw. Het is voor het eerst in de Cape tot Cape-geschiedenis en we balen er goed van. Geen winterbanden,

voorkomen dat de achterbumper langs de vangrail schraapt. Het duurt vele minuten voor we weer wat kleur op de wangen hebben. In Finland, honderden kilometers verder, breekt een sneeuwbuil los en is het mijn beurt om de auto uit een slip te halen. Later zou de oude Mercedes van het team van Eric Breed in deze omgeving met fikse schade in de sloot belanden. Pas de volgende ochtend kunnen ze de race hervatten. Het is hier gevaarlijk, zoveel is zeker. Toch verloopt onze rit voorspoedig. Telkens als we onze positie naar de organisatie doorbellen, blijkt Hesse/Daane (we constateren dat we bij het uitspreken van die namen niet langer de twee vriendelijke mannen in de MX-5, maar een anonieme tegenstander zonder gezicht voor ons zien) weer wat tijd op ons ingeleverd te hebben. Onder meer door een wegopbreking, waar de Mazda op de heenweg slechts stapvoets overheen kon, te vermijden en zo kostbare extra kilometers te maken. Ook vermoeden we dat het duo regelmatig sanitaire stops maakt. Wij doen de behoefte in onze *on board* plasfles; tamelijk gênant en bij het legen vervelend voor achteropkomend verkeer, maar we winnen er een hoop tijd mee. Rond Stockholm passeren we de tankende MX-5, die een uur voor ons is gestart. De eerste nacht zit er dan reeds op en we ver-



Tarifa, een gemeedelijk dorpje op het zuidelijkste puntje van Spanje.



Dit was de enige schade die onze schuiver in Noorwegen opleverde; een klein wonder.



Stram en moe, maar zeer voldaan: de Autovisie-teamleden nahijgend op het strand van Tarifa.



Enorme belangstelling bij de terugkomst in Nederland.

Het doel is bereikt: we pakken de winst in de tweezitterklasse

langen hevig naar de drie kwartier rust op de pont. We bellen om een reservering te maken, maar missen desondanks bijna de boot, letterlijk en figuurlijk. Bij Hamburg belanden we kort in een file, waarna we om kwart voor zes, vrijdagmiddag, eindelijk de tussenstop bereiken. Een paar uur lang zakken we weg in een peilloos diepe slaap.

WANNEER WE DE HONDA om kwart voor twee 's nachts de snelweg weer opsturen, is Duitsland in een vette mist gehuld. We verliezen zowel tijd als heel veel energie. Bij de grens met Frankrijk ontvangen we een SMS-je van team Hesse/Daane, dat inmiddels ruim honderd minuten achter ons ligt: *Jullie weten het, jongens: 2 uur rijden, 15 minuten rust.* Jacco is nog scherp genoeg om een snedig antwoord te bedenken (*Jullie doen het zeker andersom?*), maar raakt net als ik zienderogen meer uitgeput. Eenmaal in Spanje ben ik er zelfs zo belabberd aan toe dat ik mezelf aan Jacco hoor vragen hoe laat het *buiten* is. Want in de auto bestaat het begrip tijd niet meer. Er is slechts de tachograaf, de wegenkaart en het gevecht tegen de slaap. Ongelofelijk hoe klein ons wereldje geworden is, terwijl we nota bene dwars door Europa rijden. Bij Valencia is een ernstig ongeluk gebeurd, waardoor we ruim een uur stilstaan en we de kans op een hoge positie in het algemeen klassement in één klap kwijt zijn. Maar de MX-5 kan ons onmogelijk nog inhalen en stiekem genieten we van het ophoud, omdat we even niets hoeven, niets kunnen doen. Tegen de avond ontdekken we dat het levensgevaarlijk is om bij Spaanse wegwerkzaamheden de maximumsnelheid van (meestal) 60 km/h te respecteren, om de eenvoudige reden dat de gemiddelde Spanjaard er met 150, 160 voorbijraast. De verleiding om het gas op de bodem te trappen is nog nooit zo groot geweest, maar we houden ons in en sukkelen rustig verder, met de alarmlichten aan. Om zes voor half vijf 's nachts bereiken we, volslagen uitgeput, de finish in Tarifa, na een rit van 5565,4 kilometer in 58 uur en 53 minuten. Mits we geen snelheidsfouten hebben gemaakt goed voor een zesde plaats in het algemeen klassement, maar het doel is bereikt: we pakken de

winst in de tweezitterklasse. Tijd om blij te zijn is er niet, want we vernemen dat we in de stromende regen nóg 40 kilometer door moeten naar het hotel. Die laatste kilometers begonnen ze, de hallucinaties. Bomen veranderden in dreigende monsters met opgeheven armen, de weg leidde voortdurend naar een tunnel die nooit dichterbij kwam. Het gaat inmiddels weer, dank u. We zijn drie jaar ouder geworden, maar een recordtijd en een onbetaalbare ervaring rijker. ●

De voorlopige uitslag

De tachograafschijven zullen de komende weken door een gespecialiseerd bedrijf geanalyseerd worden. Blijkt iedereen zich aan de regels te hebben gehouden, dan ziet de uitslag er als volgt uit:

Positie	Team	Totale tijd	Gereden afstand (km)
1.	BSB (BMW 525d Touring)	56:39	5757,2
2.	Stayers (VW Transporter 2.5 TDI)	56:50	5682,5
3.	Cap-e-venture (Mercedes E 220 CDI Combi)	57:01	5625,3
4.	TGV (Mercedes E 270 CDI Combi)	57:31	5862,0
5.	Original Rent-a-Driver (Renault Grand Espace 2.2 dCi)	58:06	5703,1
6.	Autovisie (Honda Insight)*	58:53	5565,4
7.	Hesse/Daane (Mazda MX-5)	60:44	5881,2
8.	Eric Breed Klassiekers (Mercedes 220 D, 1969)	69:14**	5470,0

* snelste tweezitter

** inclusief 12 uur en 30 minuten stilstand