

Relaas van elf dagen rusteloos racen rond de halve aardbol

Twée Dafs aan finish in London - Sydney Marathon

• Slotemaker - Janssen op de zeventiende plaats

Sydney, 17 december 1968.

Een zonovergoten circuit, duizenden mensen. Mensen die samen een oorverdovend gejuich produceren telkens wanneer weer een wagen, ronkend en bemodderd maar in triomf het finishdoek passeert en stopt voor de controlepost waar onverbiddelijke rekenaars de balans opmaken van drie weken London - Sydney Marathon.

Er is een groep toeschouwers die zich bijzonder enthousiast gedraagt. Het zijn de geboren Nederlanders die in het verre Australië een nieuw en goed bestaan hebben gevonden, maar nog altijd meeleven met het wel en wee van hun moederland. Vandaag zijn zij, gewapend met vlaggen, camera's, uitnodigingen voor „op de koffie” en zelfs flessen champagne naar het Warwick Farm circuit bij Sydney gekomen om de Dafs van het Dutch National Team hun entree te zien maken na 16.500 barre rally-kilometers.

Beide équipes: Slotemaker - Janssen en Van Lennep - Hissink hebben het gehaald. Rob Slotemaker en Rob Janssen hebben zelfs kans gezien hun Daf 55 te plaatsen als zeventiende in het eindklassement vóór grote merken als Mercedes, BMC, Ford, Saab en Peugeot. En de door pech achtervolgde David van Lennep en Peter Hissink, die in het Turkse Sivas van de weg waren geraakt en vele uren moesten sleutelen, wisten nog een eervolle 56e plaats te bereiken.

• Van Lennep - Hissink zetten door ondanks pech

Circa 75.000 mensen waren getuige van de start van de „grootste rally aller tijden” op zondag 24 november op het Londense Crystal Palace circuit. De Daf met startnummer 30, bemand door Slotemaker - Janssen kwam om 14.30 aan de start, door de speaker aangekondigd als „one of the fabulous Dafs”. Negenendertig minuten later, op de tweede nauwkeurig zelfs, vertrokken David van Lennep en Peter Hissink. Het grote avontuur, waaraan 98 wagens uit veertien landen deelnamen, was begonnen.

De overtocht naar Calais en vervolgens de rit naar Parijs leverden geen problemen op. In Parijs vond tevens het eerste rendez-vous plaats van de bemanning van de speciale MAC service-Dakota en de vier rijders. In Belgrado, waar beide Dafs vóór de geplande tijd al binnen waren en de rijders dus gelegenheid hadden nog wat te slapen, werden de eerste uitvallers bekend. De hel-witte BMC 1800 van Corbett, Mabbs en Fisk was met een gebroken krukas blijven steken.

De Vauxhal Ventora van Woodley met zijn co-équipiers Green en Cullingford had even buiten Zagreb op een volkomen rechte weg een flinke schuiver

gemaakt, was over de kop geslagen en op zijn flank neergekomen. Woodley had een ontwrichte schouder opgelopen en was naar het ziekenhuis gebracht.

EERSTE CONTACT

Het was dinsdagavond 26 november om elf uur, dat de door Philips geïnstalleerde radio aan boord van de DC-3 voor het eerst de stem liet klinken van Rob Slotemaker in wagen no. 30. Het contact wagen - vliegtuig was er dan eindelijk.

Bij windkracht 7 zette captain Mossel zijn Dakota veilig op de landingsbaan van het vliegveld in Istanbul. De KLM had wagens klaar staan om de monteurs naar de tijdcontrole te brengen. Daar bleek wagen 30 juist binnengekomen te zijn. Na een dik uur rolden ook Van Lennep - Hissink binnen. Een van degenen, die de Nederlandse teams bij de tijdcontrole verwelkomde was de Nederlandse consul-generaal de heer E. L. Hechtermans, die de rijders een zak met mandarijnen en een sleutelketting met Nazarlik (het boze oog) tegen onheil aanbood. Later — bij Sivas — zou pas blijken, dat die Nazarlik echt niet in staat was alle onheil af te wenden.

Natuurlijk waren hier ook de honderden Nederlandse supporters, die voor de voetbalwedstrijd Ajax - Fenerbace waren gekomen maar toch ook dit evenement niet wilden missen. De rijders hadden in Istanbul ruimschoots de gelegenheid om een uiltje te knappen. Beide équipes stonden er prima voor.

Zo was ook de stand de volgende dag woensdag 27 november in Ankara, waar geen tijdcontrole was en de wagens meteen zouden doorrijden. Maar geen pijn: dank zij de radio was men in de DC-3 precies op de hoogte. Kort voor de landing in Ankara kreeg men „Sloot” op de radio: „Ik rijd nu de stad binnen en ik ga het BP-station opzoeken voor de service”. En even later: „Ja, ik zie jullie vliegen. Ik ben bij het verkeerde BP-station, maar we weten inmiddels waar we wél moeten zijn..... Ja, daar is het. Een stapel banden en ik zie de damp van de hete soep naar buiten walmen. Dat is het betere werk!”

Toen de DC geland was en de bemanning met een auto naar de serviceplaats was gebracht bleken de beide Robben alweer vertrokken te zijn. David en Peter waren echter intussen gearriveerd en zaten aan de



soep, „geregeld” door de Nederlandse Ambassade en de KLM-districts-manager de heer Boomsma en zijn vrouw. Wagen 69 bleek na de overtocht met de veerboot over de Bosporus heel wat wagens gelapt te hebben.

TEHERAN

Elders in dit blad kunt u lezen, dat de DC-3 haar vliegschema moest veranderen en van Ankara naar Sivas vloog om de bemanning van wagen 69, die daar van de weg was geraakt, bij te staan. Na dit oponthoud moest captain Dick Mossel met zijn mensen alle zeilen bijzetten om weer bij wagen 30 te komen. Er werd een tussenlanding gemaakt in Elazig, een ongelooflijk slechte strip, waar enkele Turken geen haast maakten.

Het was donderdagmiddag 28 november 11.55 uur (Nederlandse tijd), dat de Dakota hier opsteeg met bestemming Teheran, bijna vier uur achter op het geplande schema. Het moeilijkste gedeelte van de vlucht was begonnen. In verband met het gebergte moest de machine tot 17000 voet stijgen. Onze verslaggever schreef: „Aangezien we geen drukcabine hebben moeten we regelmatig via een masker aan een zuurstoffles lurken om te voorkomen, dat we het loodje leggen. De buitentemperatuur is 18 graden Celcius, binnen is het rond het nulpunt. De ruiten zijn bevroren, de wanden met rijp bedekt. Stil liggen

• De Daf 55 met startnummer 30 met aan het stuur een lachende Rob Slotemaker op het „startschavot” in Londen. Achter de wagen Miss World en rechts in donker costuum Graham Hill, die de wagens „uitwilden”.

De deelname van twee Nederlandse équipes aan de London - Sydney Marathon werd mogelijk gemaakt door elf sponsors die verenigd waren in de Stichting „Dutch National Team London - Sydney Marathon”. Het waren: AKU, AVRO, BP-Nederland, DAF, KLM, Martin's Air Charter, Philips, Sikkens, De Telegraaf, Vredestein en Vehicle and General Insurance.

we in onze stoelen en grijpen zo nu en dan haastig naar een zuurstoffles. Vlak voor de landing in Teheran krijgen we nog een verrassing: een stortbui in de cabine. De dikke laag rijp op de enkelwandige romp is gaan smelten”.

Om half vijf zette captain Mossel zijn machine op de landingsbaan in Teheran. Daar kon men direct vernemen, dat de beide Robben al een uur eerder waren gearriveerd en pas om kwart over zeven de tijdcontrole moesten passeren.

Op het stuk Sivas - Erzincan hadden

(lees verder op pagina 2)





● Terwijl Peter Hissink een uiltje knapt trapt David van Lennep het gaspedaal nog eens danig in voor het laatste traject naar Sydney.

aanwezig om de Dafs te zien waarmee velen van hen nu voor het eerst kennismakten. De meeste ex-Nederlanders wisten wel iets van de vario-matic, maar keken uiterst verwonderd toen hen verteld werd dat er twee riemen in die Dafs zaten. De Australiërs waren behalve belangstellend ook ongelovig. „Belt driven? Impossible! How do you manage to drive with 'em on these dirty roads? And what if it starts raining?” Volgens hen waren die wagens met hun riemen bijvoorbeeld kansloos op de verraderlijke Australische gravel-roads, zeker als het óók nog eens een buitje wilde regenen.

START IN PERTH

Om kwart over vijf startte wagen nummer 30 van de beide Robben, ruim twee uur later gevolgd door de Daf van David en Peter. Kort daarna vertrok de servicewagen van Simon



ze 46 strafminuten opgelopen, wat niet veel was op dit rechte stuk goede weg, waarop snelle wegens in het voordeel waren geweest. Wagen no. 30 was als vijfde de controlepost binnengekomen en had na Erzincan 14 van de 29 wagens vóór hem gelapt.

OVER DE LATABAND PAS

De Robben vertrokken precies op tijd uit Teheran voor Kabul. Het vliegtuig liet enkele uren later Teheran achter zich om naar Mashad te koersen, waar brandstof werd ingeslagen. Hier had men na de start weer contact met wagen 30. Rob Janssen vertelde, dat alles van een leien dakje ging. De DC-3 bleef voorbij Mashad even rondcirkelen in de hoop de Nederlandse wagen met zijn fel oranje dak in het vizier te krijgen. Dan kwam Rob Janssen weer aan de radio: „Zeg tegen de captain van jullie, dat hij niet te laag komt. Er staat hier een halve meter hoog prikkeldraad langs de weg. Hebben jullie ons nog niet gezien? We zitten onder die kromme wolk, links”. Juist voor het donker landde de Dakota op vrijdag 29 november in Kabul. Voor het eerst was de vliegtuigbemanning hier eerder dan de Daf 55. Slotemaker - Janssen kwamen op tijd binnen. Ze hadden danig „op de pin” getrapt en hadden veertien minuten over. De politie van Kabul was niet bij machte de mensenmassa in toom te houden.

De gemoederen waren gespannen. Nu zou het zwaarste traject komen: Kabul - Sarobi over de beruchte Latiband pas. Na een rust van zeven-en-een-half uur begonnen Slotemaker - Janssen in de vroege morgen van zaterdag 30 november aan het traject, waarvoor de organisatoren slechts een uur hadden uitgetrokken. Wagen 30 miste de extra bescherming van de Variomatic. De DAF-servicemensen waren de avond tevoren al naar Sarobi getrokken, want op de pas was geen service mogelijk. Bij de controle zaten inheemse figuren gehurkt rond kleine vuurtjes. De spanning was te snijden. Dan om half vijf in de morgen kondigden slingerende koplampen de eerste wagen aan. Het was een Lotus Cortina, spoedig gevolgd door een Volvo van de Australiër Holden. Dan kwam er een hele tijd niets meer. Eindelijk — in de stralen van de opgaande zon, die de besneeuwde bergtoppen rood kleurden — dook weer een wagen op uit de pas. „Hij is het, hij is het”, riepen de Nederlanders. Wagen 30 meldde zich aan de controle. Op dat moment realiseerde men zich pas, dat de beide Robben slechts één uur en 21 minuten

nodig hadden gehad voor dit zware gedeelte, dat 75 kilometer lang was. De monteurs inspecteerden snel de wagen en verwisselden de sneeuwbanden, die uiteindelijk niet nodig geweest waren, voor normale. Een klap van een der monteurs op de carrosserie was het teken om weer aan te rijden, richting New Delhi.

CONTACT MET 69

Nadat de DC een landing had gemaakt in Peshawar en Lahore kwam er weer radiocontact met de beide Robben, die lieten weten dat ze het uitstekend maakten en de grens met India hadden bereikt. Op zaterdagavond 30 november, toen de Dakota op het vliegveld van New Delhi was neergestreken, kwam eindelijk een bericht dat wagen no. 69 was „proceeding to Kabul, 19 hours delay”. Deze melding werd met groot gejuich ontvangen en men had een goede hoop, dat Van Lennep en Hissink de controle te New Delhi nog op tijd (d.w.z. uiterlijk 12 uur na de ideale aankomsttijd) zouden weten aan te doen. In New Delhi „tikte” wagen no. 30 als dertiende aan bij de tijdcontrole. Overweldigend was ook hier de belangstelling. Men moest zelfs de wacht houden bij de auto om te voorkomen, dat er iets vernield zou worden. Rob Janssen zag zijn portemonnaie met f 150,— „in de massa opgaan”. Het mooiste moment in deze Marathon was het hernieuwde radiocontact met wagen 69. Ergens tussen New Delhi en Bombay lieten David en Peter aan de bemanning en passagiers van de Dakota weten, dat ze op slechts honderd kilometer van New Delhi verwijderd waren. In Kabul hadden ze nog twee radiaalbanden ingeslagen. Tijd om te wisselen was er niet. Ze bereikten Bombay... op sneeuwbanden.

„AANLOOPROUTE”

„We hebben het op het traject Londen-Bombay niet zo moeilijk gehad”, zeiden de vier rijders van het Dutch National Team in Bombay, toen zij op 4 december aan boord gingen van het ss. Chusan voor de overtocht naar Australië. „Het feest gaat straks pas beginnen”. Zij hebben gelijk gekregen. Het 5600 kilometer lange Australische Marathon-traject is vele malen zwaarder gebleken dan het stuk tot Bombay dat inderdaad achteraf als een aanlooproute kan worden beschouwd. Op 13 december, slechts luttele uren nadat de Chusan was gearriveerd in Freemantle, vond in het Forest House hotel waar de Nederlandse rallykolonie was neergestreken, de briefing plaats waaraan behalve de vier rallyrijders ondermeer ook de service-équipe Simon Heijndijk - jhr. Sander Röell deelnam die op het laatste moment was ingezet voor het Australische traject. Monteur Ton van Schaaijk zou deze beide heren vergezellen op hun barre tocht met een gehuurde Ford Falcon die door de plaatselijke Renault-dealer inderhaast was geprepareerd. Duizenden mensen woonden op 14 december in het prachtige Claucester Park het vertrek bij van de overgebleven 72 rallywagens. Honderden Nederlandse emigranten waren hier



● In de nabijheid van de controle in Belgrado knielde een juffrouw in grote bewondering voor wagen nummer 30. Het is duidelijk dat ook zij een supportster van het Nederlandse team was.



● In Istanbul, waar beide équipes van het Dutch National Team ruim voor de gestelde tijd arriveerden, werden de wagens aan een nachtelijke inspectie onderworpen. Daar bleef het bij: er behoefde geen enkel onderdeel te worden vervangen of gerepareerd. Er waren zelfs geen lekke banden. De foto werd gemaakt toen David en Peter binnenkwamen.



● Beide marathonwagens waren van comfortabele bedden voorzien, waarvoor de bemanning na afloop zeer te spreken was. Toen David en Peter in Parijs arriveerden, waar deze nachtelijke opname werd gemaakt, had Peter juist een rustperiode achter de rug.



● In Bombay moesten de wagens van alle deelnemers „gecleand” worden om te voorkomen, dat eventuele ziektekiemen mee zouden gaan naar Australië.



Foto's links:

- In het nachtelijk duister rijden de marathondeelnemers de grote veerpont op in Istanbul die hen over de Bosporus zou brengen. Heel even hadden de „magnificent men in their driving machines” gelegenheid weer wat op adem te komen.
- Wagen nummer 30 met de beide Robben passeert de finishvlag op Warwick Farm, even buiten Sydney. Voor Slotemaker en Janssen is „the great race” een succes geworden.
- In Sydney poseert het rallyteam voor de fotografen. Van links naar rechts: M. P. J. H. van Doorne (vice-president van de Raad van Bestuur van DAF), Peter Hissink, Leo van Hoof, Rob Slotemaker, Rob Koch, David van Lennep en Rob Janssen.

Heijndijk, Sander Röell en Ton van Schaaijk. Het eerste deel van de route tot Ybuanmi, over vrij goede wegen leverde weinig problemen op. In Norseman, waar de bemanning van de trouwe MAC-service Dakota voor het eerst weer de rijders ontmoette, kwamen de beide Robben nauwelijks twee uur na de toen in eerste positie liggende vuurvreter Roger Clark (Ford Lotus Cortina) binnen. Op het achter hen liggende stuk hadden zij een gemiddelde van liefst 98 kilometer weten vol te houden. Even later kwamen David en Peter aanzetten die haastig enkele broodjes verorberend nog net tijd hadden om even te vertellen dat zij enthousiast waren over de „windhoppers”: naar voren opendraaiende luikjes in de achterzijruiten, waardoor een overdruk in het interieur werd geschapen en het ragfijne Australische stof grotendeels buiten kon worden gehouden. De Dafs waren de enige wagens met deze unieke voorziening! Kort na de start van de Dakota kreeg men weer verbinding met de wagens. Gezagvoerder Dick Mossel liet de Dak enkele rondjes



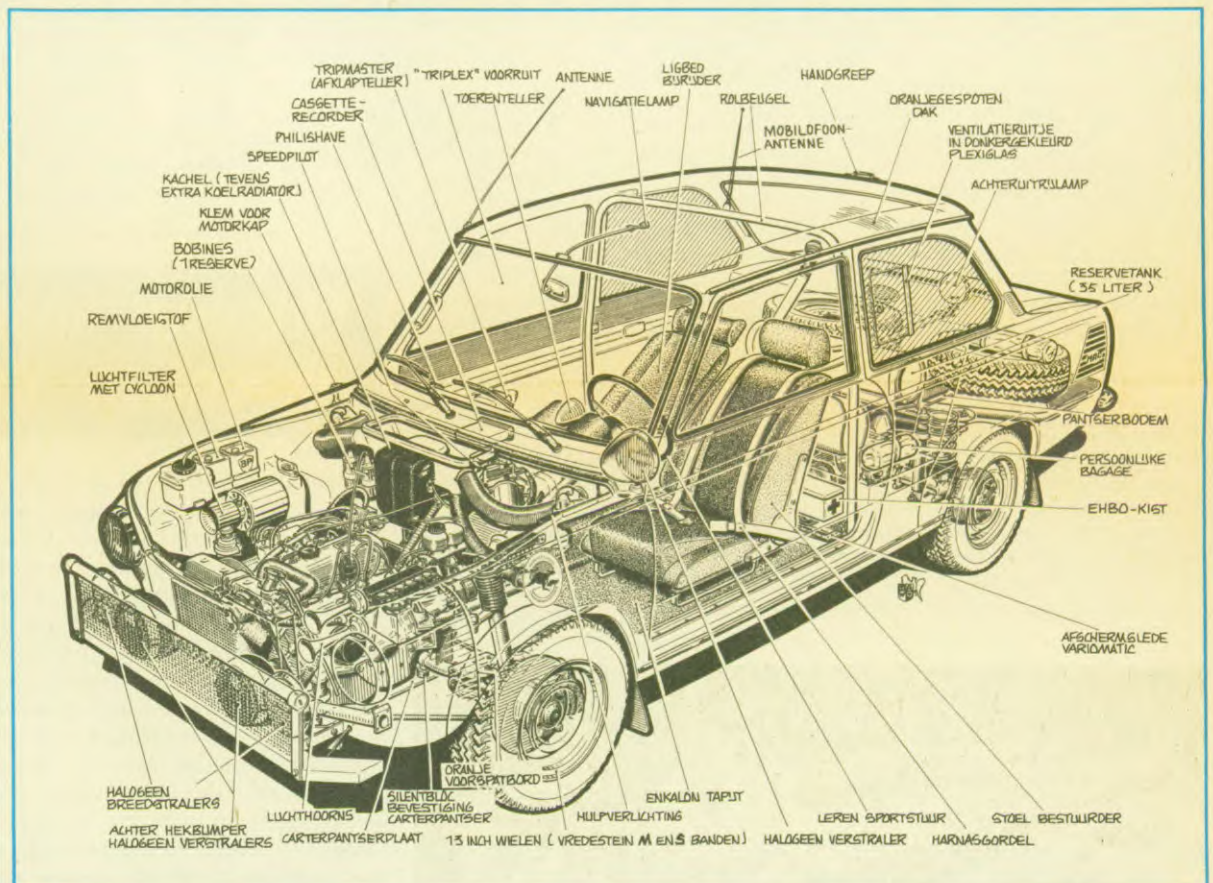
● De Nederlandse kolonie is compleet: wagen nummer 69 met David van Lennep en Peter Hissink passeert de finishvlag op Warwick Farm om het champagne-ceremonieel te ondergaan.

draaien om de fotografen en filmers aan boord gelegenheid te geven wagen nummer 30 vanuit de lucht te vereeuwigen. Precies om zes uur 's-avonds streek de Dakota neer op het „stoppelveld” dat ze in Ceduna met de wijdse benaming „airport” plegen te betitelen. Bij het passeren van de grens tussen west- en zuid Australië werden de wagens gecontroleerd op de aanwezigheid van fruit in verband met de fruitvlieg die in zuid Australië nog niet voorkomt en die voor honderdduizenden dollars schade kan veroorzaken. Toen de beide Dafs resp. om 22.19 en 23.15 binnenkwamen hadden zij alweer met succes een zwaar stuk rallytraject achter zich gelaten: de beruchte Nullarbor-plains, de met scherpe stenen en dustholes bezaaide zich honderden mijlen uitstreckende vlakten tussen Norseman en Ceduna. Beide wagens hadden toen nog alle tijd om „in te checken”: De Robben hoefden pas om 22.39 hun routeboek te laten afstempelen, terwijl David en Peter daar pas de volgende ochtend om zes voor een aan toe waren. Zo brak de zestiende december aan. „Nog een dag” schrijft onze verslaggever „en nog steeds gaat alles goed met onze Dafs. Om half tien arriveren we met de Dakota in Broken Hill om de beide wagens te zien passeren en, indien nodig, assistentie te verlenen. Een felle zon straalt loodrecht boven onze hoofden. Om precies 11.37 plaatselijke tijd komt Roger Clark met zijn Ford Lotus Cortina de bocht doorstuiven bij de garage waar rallymanager Rob Koch en monteur Leo van Hoof de wacht hebben betrokken. Eerder hadden we gehoord dat Clark twee kleppen had verloren. Kennelijk heeft hij het euvel snel kunnen laten verhelpen en is hij er toch weer in geslaagd als eerste Broken Hill binnen te komen. Er zijn precies twintig wagens gepasseerd als de beide Robben met Daf nummer 30 komen aanstuiven. Rob Slotemaker, slechts gekleed in korte witte broek, zit erbij alsof hij op weg is naar de tennisbaan. De beide rijders zijn volkomen ontspannen. Met moeilijkheden hebben ze niet te

● Aan het eind van de 16.500 kilometer lange monsterrace: Champagne voor de beide Robben die zojuist hebben vernomen dat hun Daf nummer 30 de zeventiende plaats in het eindklassement heeft bereikt.

kampen gehad op de zware route naar Broken Hill, waarin toch twee zeer zware trajecten van respectievelijk zo'n 75 en 200 mijl waren opgenomen. In de beruchte Flinders Ranges, door gaten, stenen en waterpoelen een nachtmerrie voor zelfs de meest geharde rallyrijder, hebben zij op twee controles slechts 9 en 11 minuten verloren terwijl zij, volgens het reglement, in dit deel van Australië maximaal zes uur te laat mogen komen zonder gediskwalificeerd te worden. Nadat de ruiten van hun wagen zijn schoongemaakt en zij wat proviand hebben ontvangen vertrekken de Robben weer zo snel mogelijk. In Broken Hill bevindt zich immers geen controle. Het is zaak hier zo weinig mogelijk tijd te verliezen. Zelfs een nieuwe band heeft de equipe van wagen 30 niet nodig. De Daf heeft op het hele traject vanaf Londen nog niet een lekke band gehad. Compliment voor Vredestein! Twee uur later komt de 69 het pleintje voor de garage oprijden, ook in uitstekende conditie. In Broken Hill werd met de rijders afgesproken dat zij vanaf Gunbar niet de route via Griffith (korter maar zwaarder) doch de route via het plaatsje Hay zouden nemen. De Dakota zou daarom een tussenlanding maken in Hay, waar we tegen het vallen van de avond arriveerden. Na even gewacht te hebben in de nabijheid van het plaatselijke motel op het punt waar de rallykaravaan zou moeten passeren, bereikte ons een boodschap. De Robben hadden telefonisch laten weten dat zij toch de andere route hadden genomen. Bijna iedereen bleek er zo over gedacht te hebben: slechts een enkele wagen, de razend hard rijdende Ford „57” van Lampinen en Stapelaere, had de route via Hay genomen. Na de mededeling van Slotemaker gingen we terug naar het motel in de overtuiging dat ook David en Peter wel de andere weg zouden hebben gekozen. De meeste Dak-passagiers gingen snel onder zeil omdat de andere ochtend om half vier weer reveille zou worden geblazen. En toen — tegen de verwachting in — rolden om half elf kort na elkaar wagen 69 en de servicewagen binnen. David en Peter lieten hun nog altijd in blakende conditie verkerende Daf voltanken, namen de in de loopas aangedragen soep en verdere proviand aan boord en weg waren ze weer, verdwenen in het pikdonker van de maanloze nacht. Sander Röell en zijn kornuiten — enigszins vermoeid maar in goede stemming — zouden gedurende het resterende deel van de rally de aftocht dekken. Dat zou met name van belang zijn in de komende nacht. Er moest tot Wangaratta, driehonderd duistere mijlen verderop, met zeer modderige wegen worden gerekend en de Dakota zou nog even op zijn nest moeten blijven. Achteraf bleek ook dit zware deel van het traject voor de Daf-équiipes geen probleem te hebben gevormd. De service-équipe behoeft niet één keer in actie te komen”.

(lees verder op pagina 4)



Een „röntgen-opname” van een Marathon-55, waarvan er twee deelnamen aan de London - Sydney Marathon. Op essentiële punten was de wagen identiek aan een productie-exemplaar. Met name werd afgezien van het opvoeren van de motor, omdat levensduur en betrouwbaarheid daardoor nadelig zouden worden beïnvloed. In de tekening zijn 38 punten aangegeven waarin de Marathon-Daf verschilt van een normale Daf 55.

(tekening: Hawo)



● De laatste loodjes... Rob Slotemaker en Rob Janssen naderen met hun in blakende conditie verkerende Daf 30 de eindstreep in Sydney.

STRIJD OM DE TOP

Al was Sydney dan betrekkelijk dichtbij, er kon nog van alles gebeuren. Dat bleek de volgende dag toen in luttele minuten tijd de rangorde in de voorste linies totaal werd gewijzigd. Bij de controlepost in het Hilltop hotel te Omeo stond Bianchi met Citroën op de eerste plaats, op de hielen gevolgd door Clark, Stapelaere (Duitse Ford) en Cowan (Hillman). Maar bij het gehucht Bruthen draaide Clark zijn differentieel in de soep en het kostte hem bijna anderhalf uur voordat het differentieel van een toevallig in de buurt geparkeerde Lotus in de zijne was getransplanteerd.

In Numerella, in de nabijheid waarvan de DC-3 was geland, lag de als een duivel rijdende Lampinen in eerste positie, achtervolgd door Bianchi die op zijn beurt „geschaduwd” werd door de oprukkende Cowan met zijn Hillman. Luttele minuten nadat de koplopers in Numerella zijn vertrokken bereikt ontsleidend nieuws de DC-3 bemanning: Lampinen en Stapelaere zijn met hun Ford een greppel ingedoken. En hoewel zij later naar een garage worden gesleept en zelfs weer kunnen doorrijden is hun kans op een der eerste plaatsen verkeken. Bij de strijd om de top zijn nu alleen nog Bianchi, Cowan en Hopkirk betrokken. Maar niet voor lang. Op het uiterst bochtige, met stenen bezaaide en door stugge boomtakken omzoomde „parcours” na Numèrella rijdt de Citroën van Bianchi en Ogier in volle vaart op een tegemoet komende Mini. Voor hen is de rally definitief voorbij. Het kan alleen maar gelukkig worden genoemd dat er geen doden zijn gevallen bij deze verschrikkelijke botsing. Cowan heeft nu onbetwist de leiding en hij zal die behouden tot Sydney.

DE FINISH

Nadat de beide Robben kans gezien hebben in Numerella precies op tijd in te checken, vertrekt de Dakota weer. Er is geen tijd om te wachten op wagen 69. De Dak moet dóór naar Sydney. Via de boordradio is inmiddels het bericht gekomen dat David en Peter opnieuw hardhandig met de pechduivel hebben kennism gemaakt. Zij hebben een brugleuning geramd, waardoor ze zich genoodzaakt zagen hun radiator te vervangen door een nieuwe die ze gelukkig bij zich hadden.

● Op het vliegveld van Sydney namen rijders en overige leden van het Nederlandse team afscheid van de onvolprezen service-Dakota, die kort tevoren van eigenaar was veranderd. De PH-MAB die de langste operatie van een civiele DC-3 op zijn naam bracht, ging niet mee terug naar Nederland.

Nu rijden ze echter weer. Van Rob Koch krijgen ze nog eens het advies 't vooral voorzichtig aan te doen op het komende stuk dat immers al zijn tol heeft geëist. En dan, eindelijk: Warwick Farm, Liverpool, het circuit waar de tien-duizend mijlen van de „greatest motoring event of modern times” hun bekroning vinden voor de mensen en machines die de strijd hebben weten vol te houden. De bescheiden Schot Andrew Cowan en zijn co-piloten Coyle en Malkin zijn onbetwist winnaar geworden, gevolgd door Paddy Hopkirk (BMC 1800) en Ian Vaughan (Ford Falcon GT).

En wat de wagens van het Nederlandse National Team betreft: We zouden al aardig tevreden zijn geweest als een van de twee erin geslaagd was Sydney te bereiken. Maar beide Dafs hebben het gehaald, terwijl de Robben zelfs kans gezien hebben met hun 1100 cc wagen (met de kleinste motorinhoud van allemaal!) de zeventiende plaats te bezetten.

Om tien voor drie in de middag draait hun wit-zwart-oranje Marathon-Daf onder het finishdoek door, luid toegejuicht door tientallen Nederlanders, waaronder de Nederlandse ambassadeur mr. W. Zijlstra en de consul-generaal van New South Wales mr. J. H. Delgorgue.

Bij een feestelijk gebeuren als deze intocht hoort onvermijdelijk een fles bruisende champagne, die in dit geval boven de auto werd geopend door de heer Martien van Doorne, vice-president van de Raad van Bestuur van DAF die spoorslags naar Sydney was gereisd om — naar hij bij zijn vertrek nog mocht hopen — de intocht van de beide Dafs mee te maken.

Terwijl de ene wagen na de andere arriveerde was het wachten op de tweede Daf die, naar iedereen wist, enige uren na Daf 30 zou aankomen. Om precies 18.34 werd het geduld van de vele Nederlanders, die op het immer schaarser bevolkt rakende circuit waren achtergebleven, beloond: Luid claxonnerend kwamen David en Peter op de finish afstormen. Ook voor hen betekende het champagne-ceremonieel het einde van 16.500



kilometer rusteloos rijden rond de halve aardbol.

En al werden zij dan niet zo hoog geklasseerd als équipe nummer 30, hun prestatie vond er niet minder waardering om. Immers, niet alleen in lichamelijk maar ook in geestelijk opzicht hadden zij getoond een enorm incasseringsvermogen te bezitten. Al in Sivas had het noodlot hen parten gespeeld: hun Daf was in het nachtelijk duister bij dit Turkse plaatsje van de weg geduikeld, en was aan de voor-

zijde door een scherp rotsblok zodanig beschadigd dat er gerepareerd moest worden, reparaties die vele uren tijd-verlies en — erger — het missen van verscheidene controles betekenden. En voor elke gemiste controle werden 24 X 60 strafminuten genoteerd. Tot overmaat van ramp hadden zij in New Delhi te horen gekregen dat ze „definitief” niet mee zouden gaan op de boot naar Australië. Toch draaiden ze niet om: getergd door onzekerheid reden ze in een moordend tempo zonder een ogenblik rust door tot

Bombay en... via de boot naar Sydney. Zij hadden bewezen uit het goede rally-hout gesneden te zijn.

Een ontvangst ten huize van de Nederlandse consul-generaal op donderdag 19 december betekende de waardige afsluiting van een evenement dat een succes was geworden dank zij de volledige inzet van het Nederlandse team.

Ook voor de vier Nederlandse rijders geldt de uitspraak die we in Sydney beluisterden: Zij deden het omdat zij niet wisten dat het onmogelijk was...

Ongeval kostte wagen 69 negentien uur vertraging

Toen de bemanning en passagiers van de DC-3 op woensdagavond 27 november te Ankara om kwart over negen met de maaltijd wilden beginnen kwam het onheilsbericht binnen: David van Lennep en Peter Hissink zijn in moeilijkheden. De juiste toedracht van de zaak was niet bekend. Wagen 69 scheen uit de bocht gevlogen te zijn en ernstige schade te hebben opgelopen. De maaltijd bleef staan na verontschuldigingen gemaakt te hebben bij de ober en men haastte zich naar het Bulvar Palace Hotel om krijgsraad te houden. Besloten werd permissie te vragen voor een landing van de DC-3 op het militaire vliegveld van Sivas. Een landing hier was niet in het schema opgenomen, want het vliegtuig zou van Ankara naar Elazig vliegen. Inmiddels werd aan Peter Hissink gevraagd om de wagen, die zeventig kilometer ten oosten van Sivas stond bij Zara, op te laten slepen naar het vliegveld van Sivas en daar met demontage te beginnen. Een landing in Sivas kon pas in de morgen gebeuren, omdat hier slechts een eenvoudige landingsstrip was zonder verlichting. Een landing in het donker zou onverantwoord zijn.

Op donderdagmorgen 28 november streek de Dakota om half acht neer in Sivas na een vlucht van anderhalf uur. De primitieve luchthaven is een veld, dat op ruim vijfhonderd voet hoogte ligt. Het was er kil en koud. Peter Hissink wachtte met zijn 69 de monteurs al op. David van Lennep was in het naburige dorp gaan slapen. Ziehier het verhaal van Peter: „Het ongeluk gebeurde gisterenavond om acht uur. Het was donker maar het weer was gunstig. Het was een erg rotte situatie. Er zaten ongeveer twintig wagens achter ons. Het was een stuk normale rechte weg en

opeens was er een klein bruggetje voor ons. Het wegdek van dat bruggetje was bijzonder slecht met daarachter meteen een haakse bocht naar rechts, terwijl het terrein achter die brug lager lag. In het licht van de koplampen zag je dus niets. Wij schoven met een vaart van tachtig tot negentig kilometer naar beneden. David is vermoedelijk helemaal geconcentreerd geweest op die brug, waarvan het wegdek zo slecht was. Op het moment dat we naar beneden gingen sloeg een grote steen aan de kant van de weg midden onder de motor. Achter ons — zo bleek later — zijn er op deze plaats nog zeven wagens op dezelfde manier van de weg gegaan. Toen het ongeval met onze wagen gebeurde stond er nog een andere wagen, die moeilijkheden had met de voorwiellophanging”.

Foto's links:

● Overweldigende publieke belangstelling voor de marathon-wagens in Hyde Park, in het centrum van Sydney. Nog juist zichtbaar op de voorgrond: Daf nr. 30.

● Bij hun aankomst op Schiphol op 23 november j.l. gaven de vier marathonrijders een, zoals uit de foto blijkt, drukbezochte persconferentie. Ook de MAC-bemanning was hier present om verslag te doen van haar ervaringen met de speciale service-Dakota.

Foto rechts:

● De bemanning van de Dakota komt in de vroege ochtend op het hooggelegen vliegveld van Sivas om Peter Hissink te assisteren met het repareren van de Daf 55 die in de nabijheid van deze militaire strip van de weg was geraakt. Om te beginnen werd de auto door de snijdend koude wind naar de beschuttende hangar van het vliegveld gesleept. Voorop aan het touw: co-piloot Henk Huizinga. Daarachter de monteurs Leo van Hoof en Ton van Schaaijk.

SNEL REPAREREN

De snelle komst van de DC-3 deed de hoop van de bemanning van wagen 69 weer leven. De onderdelen, die vervangen moesten worden waren er: voorste motorbalk, distributiedeksel met kering, radiator, ventilatorriem en krukaspoelie. In de snijdende kou en de ijle atmosfeer werd de wagen naar een nabijgelegen hangar gesleept. Daar konden de monteurs Leo van Hoof en Ton van Schaaijk beginnen met het monteren van de nieuwe onderdelen. Ruim twee uur konden zij Hissink assisteren. Toen moest de DC-3 vertrekken om weer tijdig in Teheran te zijn en service te verlenen aan wagen 30 van Slotemaker-Janssen, die in Teheran liefst 5½ uur vóór op schema binnenreden en zodoende de Dakota te vlug af waren. Achter bleven Van Lennep en Hissink en Peter had nog geen wagen, die berijdbaar was. In een werkplaats in Sivas moest hij zelf een nieuwe naaf voor de poelie draaien.

Het pleit voor het doorzettingsvermogen van David en Peter, dat zij niet opgaven. Met een vertraging van negentien uur reden ze uit Sivas weg vast besloten om Bombay nog tijdig te bereiken. En dat lukte.

De zeven en een half uur geplande rust in Kabul namen zij niet, verschillende controleposten moesten zij met deze achterstand wel missen. Contact met de DC-3 was er niet meer.

HIER DAVID EN PETER

Toen op 1 december 12.30 uur, de Dakota was juist in New Delhi opgestegen voor het laatste traject naar Bombay, kwam het contact met wagen no. 69: „Hier David en Peter, wij bevinden ons op honderd kilometer van New Delhi, alles wel”.

