

HOEZO EINDBESTEMMING ONHAALBAAR?



De grens Canada - Alaska aan de Alaska Highway.



Poolcirkel, Alaska.



Een blokhut in Alaska waar we overnachten tijdens onze laatste ruk naar de top.

Hallo allemaal,
We schrijven 1 april als ik, vanachter m'n bureau uit 't raam starend, een lekker voorjaarszonnetje zie. In de verte hoor ik een motor rijden. Daar is het nu 't weer voor. Heel ander weer dan tijdens m'n Alaska-avontuur... Ik start de laptop en begin voor jullie m'n ervaringen in te typen over de rit die me afgelopen winter ver ten noorden van de poolcirkel bracht. Nee, dat is geen grap. Evenmin de melding van een verbaasde 'ice-road-trucker' door z'n bakkie: "Hier rijden twee motoren!" Z'n collega-chauffeurs geloofden hem niet. Zelfs nadat die 't met eigen ogen zagen, hadden ze er nóg moeite mee 't te bevatten. Op een motor in zo'n vrieskou, dat bestaat toch niet?! Wel dus. Het gebeurde allemaal toen ik samen met Doris Wiedemann vanaf Key West in het

uiterste zuiden van de VS onderweg was naar Prudhoe Bay aan de poolzee. Doris op een BMW F800 GS en ik op de vertrouwde R1 die me in 2008 al eens naar een winterse Noordkaap bracht. In het vorige MotoPort Magazine eindigde m'n verslag bij Touratech USA in Seattle, waar we de motoren prepareerden voor de winteruitdaging. Daar pakken we nu de draad weer op.

Vanuit Seattle is 't maar een stukje tot Canada. Daar begroet de echte winter ons, waarop we in de banden spikes draaien die er 3,2 mm uitsteken. Met een bandendruk van ongeveer 1½ ato rijden we voorzichtig over de aangereiden sneeuw. Zolang we geen gekke dingen uithalen gaat 't, maar een beetje te krachtig remmen of te veel rechterhandje, resulteert meteen in slippen.

Naarmate we noordelijker komen zakt de temperatuur en groeit de sneeuwlaag. De sporen daarin maken 't ons lastig en van een zeventig op de teller, loopt de naald terug naar een ploeterend gangetje van dertig.

De volgende morgen pakken we de 7,5 mm spikes en plaatsen deze iets verder naar buiten dan dat de korte spikes zitten. Door de ronding van de banden prikken de langere bij het normaal rechtop rijden net in 't sneeuwwegdek, maar dreigen we te vallen, dan grijpen deze over de volle lengte in de ondergrond, waardoor de motor weer rechtop komt. "Hadden we dit maar eerder gedaan", zeggen we tegen elkaar en vol zelfvertrouwen rijden we door kerstkaartland naar Alaska.



Eén van de keren dat we in de nacht geraken. Hier op de beroemde Alaska Highway tussen Watson Lake en Teslin, Canada.



Prachtig zonnig weer tijdens ons laatste stukje naar Deadhorse. Toch flinke ijsvorming bij zo'n -27°C.



Brug over de Yukon River aan de Dalton Highway in Noord Alaska.



Ter ere van...

Gegevens

Wij beschikten over Carinthia-slaapzakken die ons tot -40°C warm konden houden en een tent. Gebruik hiervan wilden we als het even kon vermijden. Daarom reden we telkens door tot een motelletje of blokhut, waardoor we nog al eens in het donker terechtkwamen. Met de bijkomende temperaturen tot -30°C hadden de motoren geen moeite, evenmin met koud starten tot -20°C. Was het frisser, dan waren er meerdere pogingen nodig. Werkelijk onmisbaar hierbij waren onze Odyssey accu's die we dan even op de stroomkring aansloten. Volgens de papieren hebben ze drie keer meer startcapaciteit en is er bij -40°C nog de helft van de power beschikbaar, dit terwijl een normale accu bij -25°C bijna niets meer kan leveren. Om mezelf tegen de kou te wapenen droeg ik thermo-ondergoed. Verder droeg ik vanaf de handen tot en met de voeten elektrisch verwarmde kleding van Klan. De volgende lagen bestonden uit een cold killer broek en jas van Lookwell met daarover weer een motorpak. Tenslotte maakte een overall met drie lagen isolatie de rijdende 'worst' compleet. Dit was ruim voldoende tot -30°C en niet te warm vanaf -10°C. Aan de voeten droeg ik Yamaha sneeuwscooterboots en mijn handen stak ik in Touratech stuurmoffen die hun gewicht in goud waard waren. Om het geheel te documenteren hadden we 2 Canon fotocamera's. Voor film was er een Canon HF100, speciaal voor de reis aangeschaft omdat er bijna geen bewegende delen in zitten die dus ook niet kunnen vastvriezen. En als laatste, onmisbaar om Reismotor.nl van beelden te voorzien, waren er twee POV.1 helmcamera's van X-sports cam die werkelijk prachtig actiemateriaal opleverden.

In Fairbanks worden we uitgenodigd door het motorkoppel Annie & Kevin en vanaf die uitvalsbasis beginnen we aan het laatste stuk. We volgen de oliepijpleiding die Alaska van noord naar zuid doorkruist; van Prudhoe Bay naar Valdez. Voorbij aan de poolcirkel komen we na zo'n vierhonderd kilometer in Coldfoot, het enige tankstation op onze route. Tientallen vrachtauto's staan er stationair te draaien, omdat honderd kilometer verderop de Atigun-pas dicht zit vanwege een lawine. 3 Dagen later passeren we de bergpas en komen in de staart van een storm terecht. Van een sneeuwschuiververhauffeur vernemen we dat onze eindbestemming onhaalbaar is. De wind jaagt er sneeuw over de weg in een rapper tempo dan 't is te ruimen, waarop z'n collega's het voor deze dag hadden opgegeven. Omkeren is geen

optie, tent opzetten in dit weer ook niet, dus rest er niets anders dan door te gaan. Gelukkig wenkt een halfuur verderop een vrachtwagenchauffeur ons. Hij loodst ons in de storm naar een Chevron-kampement, waar we goed gevoed mogen overnachten. De volgende dag bereiken we Deadhorse, het einde van de openbare weg. We hebben het gehaald!

Jammer genoeg zijn de laatste paar kilometer tot Prudhoe Bay verboden gebied. Het is eigendom van de oliemaatschappijen die uiteindelijk de speciale permissie geven waarmee we naar de bevroren baai toe kunnen, maar dan ZONDER de motoren.

En wat nu? Eerlijk gezegd had ik stiekem gehoopt de motor op het poolijs te rijden. Er eenmaal

geweest, kan ik me een voorstelling maken over wat materiaaltechnisch daarvoor nodig is en groeit het verlangen naar een nóg meer noordelijke expeditie... Vooralsnog dromen, die hopelijk werkelijkheid gaan worden. Maar nu eerst maar eens de zomer door zien te komen. Daarin willen we samen met Reismotor.nl een dvd maken van het voorbije avontuur. Ook hoop ik presentaties te geven over deze winterse uitdaging aan geïnteresseerden (zie sjaaklucassen.nl) en ga ik een volgend project voorbereiden. Wat dat precies zal inhouden weet ik zelf nog niet, maar ik houd jullie op de hoogte!

Dan wens ik jullie allen nog een veilig motorseizoen. Tot de volgende keer.

Groet, Sjaak