

MAASHEES, OKTOBER 2008

# HONGER STILLLEN

BESTE MOTOPORTERS,



Het einde van de weg, maar nog net niet ons eindpunt.



Het begin van de Dalton Highway die eindigt vlakbij onze bestemming, de poolzee bij Prudhoe Bay in Alaska.



Voor de meesten van jullie zal het rijseizoen er weer op zitten. Jullie gemotoriseerde tweewielers staan geduldig te wachten tot de eerste voorjaarsstralen hen weer uit hun winterslaap zullen wekken. We nemen deze min of meer verplichte rustpauze ieder op onze eigen manier. Sommigen zijn er gelaten onder, maar bij velen zal het vroeg of laat weer beginnen te kriebelen. Ondergetekende heeft daar heel snel last van en terwijl ik m'n gedachten zou moeten laten gaan over de te schrijven tekst, zit ik in gedachten in Frankrijk op de 'Route des Grandes Alpes'. Dat komt omdat Marcus Kingma me afgelopen zomer e-mailde met de vraag of ik zin had om wat filmmateriaal te gaan schieten in de Alpen voor de nieuwe website [www.reismotor.nl](http://www.reismotor.nl). Ik ben altijd te porren voor een paar dagen bochtjes draaien en ik zegde direct toe. Vlak voor de geplande vertrekdatum meldde hij echter dat de hem toegezegde motor niet tijdig genoeg ter beschikking kwam en dat hij het jammer genoeg moest afblazen. Direct schoot er door me heen dat ik twee R1's ter beschikking heb en pretlichtjes gloeiden op bij de gedachte hiermee een goed excuus te hebben om mijn oude vertrouwde wereldreis-R1 weer eens van stal te halen. Zo gebeurde het dat ik mezelf voor me zag, rijdend op m'n motor richting de Middellandse Zee. Ik droomde weg naar de winterse rit die ik samen met Marcus maakte naar de Noordkaap. Dat was een ontzettend leuk, uitdagend en leerzaam avontuur, maar niet meer dan een tussendoortje omdat het te kort was om mijn reishonger te kunnen stillen. Gek genoeg was die trip naar de Noordkaap ook niet extreem genoeg en daardoor kwam ik op het idee om een plan uit te werken voor een barre tocht naar het noorden van Alaska in hartje winter. Elk nuchter, nadenkend persoon zegt dat

ik getikt ben en persoonlijk houd ik ook veel meer van zonnig warm, maar ik kan die drang niet verklaren. Daar is het écht berenkoud. Frisser dan  $-30^{\circ}\text{C}$  is normaal en temperaturen van  $-45^{\circ}\text{C}$  zijn geen uitzondering. Het plan is om de R1 naar Florida te verschepen en daar in de eerste week van januari te beginnen aan een rit die via Canada naar Prudhoe Bay in Alaska gaat. De bedoeling is dat er een zijspancombinatie meegaat, bestuurd door Doris Wiedemann. Deze Duitse ontmoette ik in 1998 voor het eerst toen ze met een BMW R 100 GS in haar uppie Afrika van noord naar zuid doorkruiste. Zij schrijft over haar reizen, bijvoorbeeld over haar reis in 2005 waarbij ik haar in Mongolië opnieuw ontmoette. Beide keren een hebben we een tijdje samen gereden en nu willen we gezamenlijk de kou in. Doris zal het moeilijk krijgen in Alaska. Zij is een echte koukleum en zit al met voeten als ijsblokjes wanneer de zon op een zomerse dag even achter de wolken schuilt. Voor Doris is dit dus een echte uitdaging en zij weet net als ik eigenlijk niet waarom ze deze reis wil maken. Tot zover het plan. Op het moment dat ik dit schrijf is er nog weinig concreet. Voor Doris zijn we nog druk op zoek naar een zijspancombinatie. Daarnaast moet er nog gespaard worden om het vliegticket, de verscheping van de motoren e.d. te kunnen betalen. Vooral dat laatste wil nog niet zo vloten en zou ertoe kunnen leiden dat dit avontuur niet doorgaat. Hoe het afloopt zal te lezen zijn in het volgende MotoPort magazine en op [www.motoport.nl](http://www.motoport.nl). Eén ding weet ik daarbij al zeker, Alaska-reis of niet, de honger ga ik stillen.

**Wintergroetjes,****Sjaak**

Noordkaap 2008



**Tijdens de rit naar de Noordkaap in 2008 en de poging daartoe in 2006 is er veel ervaring opgedaan. Sommige voorbereidingen konden beter en enkele daarvan zijn onderstaand toegelicht.**

### MOTOR

- Bij -40°C heeft niemand er behoefte aan om bagage precies passend in een koffer mee te nemen. Ik wil mijn spullen er het liefst zó in kunnen mikken en om daarvoor een overcapaciteit aan bagageruimte te creëren, heeft het personeel van Fainox in Horst een topkoffer vervaardigd uit 2 mm aluminiumplaat. De koffer is groot en oogt niet, maar is zéér functioneel. Doordat ie ook nog eens bevestigd wordt met snelsluitingen, kan ie gemakkelijk ergens mee naar binnen worden genomen.
- Het los- en vastmaken van zijtassen met koude vingers is allesbehalve prettig. Daarom wil ik aluminium koffers van Touratech aanschaffen, waarbij dit in een handomdraai is gebeurd.
- Geen enkele R1 is gebouwd om te dienen als pakezel. Daarom heb ik het subframe bij voorbaat laten verstevigen.

### KLEDING

- Tijdens de Noordkaap-uitdaging droeg ik sneeuwscooterkleding. Die werkt prima tegen kou, maar begint te flapperen bij hoge snelheden. Daarom maakt Lookwell op dit moment een speciaal pak en, om de poolcondities te kunnen overleven, nog een extra overall.
- De verwarmde kleding van Klan gaat deze keer zeker weer mee, maar ik wil de aansluitingen terugbrengen naar één stekker. Dit om het op- en afstappen te vergemakkelijken, want dat is van groot belang als ik veel wil filmen en fotograferen. Ben ik eenmaal van de motor af, dan zal een op het lijf meegedragen accu mijn verwarmde handschoenen voeden, zodat de vingers blijven functioneren.

### BANDEN

- De korte spikes waarmee ik mijn Noordkaap-ervaring opdeed, werken perfect op het ijs maar doen bijna niks in de sneeuw. Dat het anders moet, dat is zeker, maar ik heb nog geen idee hoe. Langere spikes kan ik niet benutten in originele banden, omdat het rubber daarvan te dun is. Misschien moet ik aan sneeuwkettingen gaan denken, maar passen die tussen het wiel en de achterbrug? Of zal ik weer een band bouwen met M6-boutjes, zoals tijdens de eerste winterse poging?

