

Seizoensafsluiting voor ATC Rotterdam

Hofland Rally Team gaat voor Dakar

De zomerstop voor de ATC Rotterdam staat voor de deur. Reden om de laatste ATC-bijeenkomst met een lekker luchtig onderwerp af te sluiten. ATC-leden waren met hun partner welkom bij Swedero in Rotterdam. Daar vertelde het Hofland Rally Team over de deelname aan de Africa Eco Race.



ATC-leden waren met hun partner welkom tijdens de laatste lezing voor de zomer.

In 2011 maakten Nicole en René van der Heiden de Dakar-rally van dichtbij mee. Toen ontstond het idee om zelf een keer mee te doen. Als voorbereiding namen Nicole en René begin dit jaar deel aan de Africa Eco Race, een rally van Nadar naar Dakar. Uiteindelijk is hun doel om in 2013 de Dakar-rally in Zuid-Amerika te rijden. Samen met Henny Butter, contactpersoon van het team, vertelden Nicole en René de ongeveer vijftig ATC-leden en hun partners over het avontuur. Nicole en René

richtten samen met Kees en Mieke Tijsterman het Hofland Rally Team op. Kees en Mieke behoren tot de grondleggers van de Nederlandse Dakar-scene. Nicole en René stelden daar alleen hun jarenlange auto-crosservaring tegenover.

De auto

In een auto van Kees deden Nicole en René de allereerste ervaring op. Alle positieve punten die Kees door de jaren heen heeft gezien en meegemaakt in de rallysport, zijn toe-

gepast in de auto. Het voertuig heeft de body van een Jeep Cherokee. De motor is afkomstig van BMW en is flink onder handen genomen. De drieliter zescilinder diesel die oorspronkelijk met twee turbo's geleverd werd, heeft nu een grote turbo met variabele schoepen. De verstuivers zijn vervangen en het motormanagementsysteem is aangepast. Daarmee heeft de motor nu 306 pk in plaats van 180. Het koppel is 700 Nm en wordt via een Sachs-koppeling met twee pla-

ten overgedragen aan de sequentiële 5-bak. Het maximale toerental was 5.000 t/min, maar wordt nu teruggeschroefd naar 4.400 t/min. De maximum snelheid is daarmee begrensd op 170 km/u. In 7,8 seconden sprint de auto naar 100 km/h. De assen zijn afkomstig van een Landrover Discovery 2.

Eerste ervaring opdoen

Henny vertelt: "Nicole en René namen eerst deel aan een race in Almere. Dat was de eerste echte race



Het rallyvoertuig is opgebouwd met Kees Tijsterman. Zijn jarenlange ervaring in de rally heeft bijgedragen aan een betrouwbare en goede auto. Tijdens de pauze bekeken de Rotterdamse ATC-leden de auto van binnen en van buiten.

waarbij de equipe moest leren rijden met een verlaagde bandenspanning. Vooral in bochten bleek dit erg lastig en kwam het vaak voor dat de banden van de velg gedrukt werden. Daardoor hadden René en Nicole wel direct veel ervaring met het wisselen van de banden". René legt uit waarom die lage bandenspanning toch nodig is: "Door een bandenspanning van 1,2 bar aan te houden, hebben de banden veel meer grip en kun je de auto door de bocht trekken".

Na de eerste test, volgde een race in Maasbommel. René reed de eerste dag, vrijwel probleemloos over de keiharde ondergrond. Op dag twee was het één grote modderpoel. Nicole zat achter het stuur en het was geen succes. René zei tijdens de rally: 'Je kan het niet'. Maar dat had niet met de stuurkunsten van Nicole te maken. Daar kwam René achter toen hij het zelf probeerde. "Het is wel de ultieme relatietest, je haalt het of je haalt het niet", zegt Henny lachend. Dat het nat en vies was, bleek achteraf wel. Bij het schoonmaken van de auto raakte de put verstopt door de modder. Uiteindelijk is het team uren bezig geweest met het wassen van de auto en is er zo'n 100 kg modder afgevoerd.

Goed materiaal is van levensbelang

Bij een wedstrijd in Velsen kreeg het Hofland Rally Team te maken met een tegenslag. Op de zaterdag zat Nicole achter het stuur en remde in de bocht. De auto rolde daarbij over

de kop en kwam weer op zijn wielen terecht. René en Nicole hadden geen verwondingen en de auto had weinig schade. Op zondag zat René achter het stuur. In een chicane, waar hij eigenlijk volgas doorheen kon rijden, kwam hij in een spoor terecht. Daarbij koos de auto zijn eigen weg bij een snelheid van 130 km/u. Het gevolg was dat de auto tien keer over de kop ging. "Gelukkig maakt Kees goede auto's", zegt René. De auto kwam op z'n kop tot stilstand en Nicole vertelt: "Vooraf was mij verteld dat als de auto op z'n kop ligt en je klikt de gordel los, je dan naar beneden valt. Daarom was ik in eerste instantie bang om de gordel los te klikken. Maar uiteindelijk heb je geen keus. Iets anders wat ik gemerkt heb, is dat het juiste materiaal erg belangrijk is. Tijdens de crash ben ik een handschoen

kwijtgeraakt. Mijn hand was daarna bont en blauw".

De auto was zo beschadigd dat hij opnieuw opgebouwd moest worden. Het onderstel was gelukkig wel nog goed. De wederopbouw duurde zes weken, waarbij onder andere Kees en René elke avond aan de auto werkten. Tijdens de perspresentatie was de auto nog niet rijdbaar. Dan komt er een vraag van een ATC-lid: "Wat kost het rally rijden?". Henny antwoordt: "Het is een hobby, en een hobby mag geld kosten. Een rallyteam is een hobbyclub. Wij maken plezier met elkaar in het zand".

Klaar voor de start

Op eerste kerstdag was het zo ver. Het team was er klaar voor en nam afscheid van familie en vrienden. Nicole vertelt: "Ik had echt een brok in mijn keel op eerste kerstdag en nu ik eraan terug denk, word ik weer bijna emotioneel". De technische keuring en de start vonden in Saint-Cyprien (Zuid-Frankrijk) plaats. René: "De technische keuring is toch wel een spannend moment, dan blijkt of alles aan de reglementen voldoet. Bij de keuring wilde de organisatie graag de restrictor in de turbo controleren. Die was erg moeilijk zichtbaar en vanwege de taal was het lastig overleggen met de organisatie. Maar uiteindelijk is de auto goedgekeurd en konden we op pad". Tijdens de eerste rallydag kwam de auto vast te zitten in drijfzand. "Het was de bedoeling om voor een meertje af te slaan, maar toen ston-



De servicetruck van het Hofland Rally Team rijdt via verharde wegen naar het volgende bivak. Aan boord zijn alle gereedschappen en reserveonderdelen om de auto weer klaar te maken voor de volgende etappe.

Vereniging van Automobieltechnici ATC

Kijk voor nadere informatie op:
www.vereniging-atc.nl



Adreswijzigingen etc. alleen doorgeven aan het secretariaat van de eigen afdeling.

Dagelijks bestuur:

Nico Tol (algemeen voorzitter en APK zaken)
voorzitter@vereniging-atc.nl,
apk@vereniging-atc.nl

Piet Roelse (algemeen penningmeester en ledenbeheer)

pnr@vereniging-atc.nl

Hub Veders (algemeen secretaris)
secretaris@vereniging-atc.nl

Louis Matthys (vice-voorzitter)
vice-voorzitter@vereniging-atc.nl

Hans Boot (projecten)
projecten@vereniging-atc.nl

Jur Ooijman (p.r. en sitebeheer)
pr@vereniging-atc.nl

Centrale ledenadministratie:

Jean Nefkens

ledenbeheer@vereniging-atc.nl

Piet Roelse

Amsterdam-Kennemerland: Tel.: (0297) 54 07 92
secretaris@atc-ak.nl

Apeldoorn: Tel.: (055) 366 77 46
secretaris@atc-apeldoorn.nl

Arnhem-Nijmegen: Tel.: 06-53 29 74 54
secretaris@atc-arnhem-nijmegen.nl

België/Antwerpen/Vlaanderen: Tel.: (052) 42 76 83
secretaris-aw@atc-belgium.be

secretaris-vl@atc-belgium.be

Deventer-Zutphen: Tel.: (0575) 56 77 28
secretaris@atc-dz.nl/info@atc-dz.nl

Drenthe: Tel.: (0524) 55 06 96
secretaris@atc-drenthe.nl

Friesland: Tel.: (0512) 51 56 66
secretaris@atc-friesland.nl

's-Gravenhage: Tel.: (0174) 62 88 03
secretaris@atc-gravenhage.nl

Groningen: Tel.: (0592) 54 26 32
secretaris@atc-groningen.nl

Limburg: Tel.: (045) 541 44 30
secretaris@atc-limburg.nl

Midden-Brabant: Tel.: (013) 468 38 46
secretaris@atc-middenbrabant.nl

Noord-Holland Noord: Tel.: (0224) 55 15 68
secretaris@atc-nhn.nl

Oost-Brabant: Tel.: (040) 842 07 48
secretaris@atc-oostbrabant.nl

Rotterdam: Tel.: (0180) 42 80 19
secretaris@atc-rotterdam.nl

't Sticht: Tel.: (030) 688 50 46
secretaris@atc-sticht.nl

Twente: Tel.: (06) 12 37 44 87
secretaris@atctwente.nl

West-Brabant: Tel.: (076) 521 63 32
secretaris@atc-westbrabant.nl

Zeeland: Tel.: (0113) 31 22 14



Achter in de auto zitten twee reservebanden en hulpmiddelen om de auto uit te graven. De twee cycloon luchtfilters zorgen voor frisse lucht voor de motor, zonder zandkorrels. Tijdens de rally zijn de filters twee maal vervangen.

den we al vast in het drijfzand. Een schaapherder uit de buurt heeft ons eruit getrokken. Later die dag hadden we problemen met het stuurhuis. Er was een tandje afgebroken, waardoor we soms veel speling hadden alsof we nauwelijks konden sturen”, zegt René. Uiteindelijk kwamen René en Nicole om 3 uur 's nachts aan met alle anderen die pech onderweg hadden. Voor de technici betekenden de problemen een nachtje doorhalen. Henny had de auto ondertussen gewassen en kwam erachter dat een natte spons op de achterruit bij min vijf graden geen goed idee is.

Ondergrond bepaalt bandenkeuze

De eerste etappe begon in Marokko, ook wel stenenland genoemd. Daarom gebruikte het team banden

van het merk Toyo. Die rallybanden hebben een verstevigde wang en zijn daarmee zeer geschikt voor een harde ondergrond. Samen met de Reiger-schokdempers was dat een ideale combinatie voor de eerste etappe. De schokdempers hebben een veeruitslag van 30 cm, dat ligt zo vast in het reglement. Per wiel heeft de auto twee schokdempers. In de duinen, met het losse zand gebruikt het team BF-Goodridge banden. Deze worden bij normale omstandigheden opgepompt tot 1,4 bar. Doordat ze warm worden, stijgt de druk tot 1,7 bar. Zodra ze echt in het zand terechtkomen, wordt de bandenspanning op 1 bar gezet. “En als we vast komen te zitten, laten we de bandenspanning zakken tot 0,7 of 0,8 bar. Dat doet de organisatie ook bij deelnemers die vast komen te zitten. We laten



René en Nicole van der Heiden namen begin dit jaar deel aan de Afrika Eco Race. Het doel voor 2013 is deelnemen aan de Dakar Rally. “De Afrika Eco Race is minder commercieel en mocht je uitvallen, dan mag je de volgende dag weer meedoen. Ideaal als voorbereiding op de Dakar-rally”, zegt René.



De motor is van BMW. Het is een drieliter zescilinder met 306 pk. Oorspronkelijk heeft de motor twee turbos, maar deze zijn vervangen door één grote. Daarmee levert de motor 700 Nm en sprint hij in 7,8 seconden naar 100 km/u.

de bandenspanning ook zakken bij het rijden in sporen, dat is erg zwaar en op die manier heb je toch grip”, zegt René. “Kun je de bandenspanning vanachter het stuur verhogen of verlagen?”, wil een ATC-lid weten. Henny antwoordt: “Nee, bij vrachtwagens is dat mogelijk vanuit de cabine. In de categorie waar wij in deelnemen, is dat niet toegestaan. René en Nicole moeten dus uitstappen om de bandenspanning aan te passen”.

Technische hulpmiddelen

In de auto zit een GPS die de organisatie beschikbaar stelt. Het systeem registreert of de deelnemers alle zichtbare en onzichtbare waypoints bezocht heeft. De route staat beschreven in het routeboek. Van een ATC-lid komt de vraag hoe het routeboek er uit ziet. Nicole beantwoordt de vraag: “Het werkt via bolletje-pijltje. Kuilen en heuvels staan er in aangegeven. Achterin het routeboek zijn drie pagina's gevuld met uitleg over alle symbolen”. De verreden afstand wordt bijgehouden door een Terratrip. De Terratrip houdt twee afstanden bij. Eén afstand wordt telkens gereset en de andere is de totaal verreden afstand. De auto is ook voorzien van een IriTrack, een soort blackbox. Met dit systeem kunnen de deelnemers met de organisatie communiceren. In een noodgeval kan er op een knop gedrukt worden, waardoor de organisatie en deelnemers in de buurt geïnformeerd worden. Andere deelnemers zijn dan verplicht te helpen.

Rijden en navigeren

Bij de voorbereidingen wisselden René en Nicole elkaar af met het rijden en navigeren. Tijdens de rally zouden ze om en om drie dagen rijden en navigeren. Toen René ging navigeren en Nicole achter het stuur zat, bleek dat ze toch niet zo snel waren als de dagen ervoor. Navigeren kon René niet zo goed. In plaats van af te tellen zei hij: ‘over 1,5 km rechtsaf’. “Dat heeft ook weer voor een relatie moment gezorgd”, zegt René met een glimlach tijdens de ATC-avond.

Het resultaat

“De eerste dag in de duinen was spannend. Uiteindelijk kwamen we als eerste over de finish in deze etappe. Dat was erg vreemd, want er waren dus nog geen sporen die we konden volgen”, zegt René. “Uiteindelijk behaalden we een twaalfde plaats in de Afrika Eco Race.” Na de presentatie op de ATC-avond was er gelegenheid om het voertuig en de servicetruck te bekijken. Daarna kwamen de leden weer bijeen in de zaal voor vragen. De eerste vraag is: “Wat wordt er ververst?” René antwoordt: “De cardanolie wordt dagelijks gecontroleerd, is de kleur goed, zit er slijpsel in? De bakolie is tijdens de rally één keer ververst. De motorolie heeft er de gehele rally ingezet. Het gaat om 10W60. Op het dak zitten twee cycloon luchtfilters, deze zijn dagelijks schoongemaakt en twee keer vervangen”. Dan volgt de volgende vraag: “Het heet de Afrika Eco Race, maar wat is er zo eco aan?” Goede

vraag. Henny loopt door de zaal en zoekt iemand die het antwoord kan geven. Uiteindelijk komt hij bij Mieke Tijsterman uit. En zij heeft een goed antwoord: "Het restafval wordt hergebruikt door lokale bewoners, de controleposten maken gebruik van zonne-energie en een deel van de opbrengst wordt gebruikt om voorzieningen voor lokale bewoners te creëren". Een ander ATC-lid wil weten of René en Nicole geen problemen hebben gehad in Mauritanië. Dat viel mee: "Nicole is er ten huwelijk gevraagd door een militair. En als je stilstond in de middle of nowhere, waren er toch binnen vijf minuten lokale bewoners bij je. Gelukkig hadden we geen geld bij ons. Maar met een lunchpakket waren ze ook tevreden", zegt René. Achter uit de zaal komt de vraag hoe het met het kenteken zit op de auto. "Daar wordt nog aan gewerkt", zegt René. "Het was ooit een vijfcilinder diesel, maar er zit nu een zesde cilinder in. Het chassisnummer is wel ingeslagen. En een kenteken is verplicht, verbindingroutes zijn immers via de openbare weg."

"Hoe ziet het bivak er uit?"

Secretaris en voorzitter van de ATC Rotterdam Gerrit Konijnendijk wil meer weten over de rolkooi en de remmen. "De rolkooi is FIA-gekeurd. Het achterste deel van de constructie hoeft niet aan speciale eisen te voldoen. Er rijden namelijk ook pick-ups mee, die hebben geen constructie achter de cabine. De auto beschikt over TRW-remmen met vier zuigers en zwevende schij-



"De truck rolde omlaag van een zandduin en raakte de portierhandgreep. René kon net op tijd ontkomen", vertelt Henny tijdens de ATC-avond.

ven. Die hebben als voordeel dat de schijven niet kromtrekken. Helaas zijn ze in beperkte oplage geproduceerd. Daarom hadden we geen nieuwe bij ons. Toen de rally afgelopen was, waren ze totaal versleten. Dat verraadden de komma's in de remschijf. Die voorkomen extra slijtage door zand dat tussen de blokken en schijven komt. Als de komma's weg zijn, weet je dat de schijf versleten is." Konijnendijk wil nog weten of het team veel remt tijdens een rally. "Alleen bij fouten remmen we. En dan is het

ook beter om vol op de rem te trappen. De rem is onbekrachtigd, zo heb je meer gevoel", legt René uit. Een partner van een ATC-lid vraagt naar het bivak. Nicole vertelt: "Er zijn 350 man en zeven douches en wc's. Als je gaat douchen sta je in de klei. Je kunt veertien dagen alleen maar koud douchen en de wc's zijn erg vies. Het gevolg is dat mensen dan in de duinen gaan. Eén keer stond de wind verkeerd en werd het bivak vervuild met wc-papier. Dat hoort er allemaal bij. En toch is het 's avonds erg gezellig".

Een vraag over starre- en onafhankelijke assen zorgt daarna voor discussie. "Een onafhankelijke wielophanging is comfortabeler en sneller. Maar tijdens de rally hebben we veel deelnemers gezien met pech onderweg. Dat kwam door de wielophanging. Starre assen zijn gewoon veel sterker", zegt René. Iemand vraagt of het systeem van Range Rover een oplossing is. Daarbij is de luchtvering aan te passen aan de omstandigheden. René antwoordt lachend: "Kees loopt jankend weg als je daarover begint".



Tijdens de Africa Eco Race reed het Hofland Rally Team op banden van Toyo en BF Goodridge. De Toyo banden zijn hard en geschikt voor het rijden over stenen. BF Goodridge werd gebruikt in de zandduinen. Met een lage bandenspanning rolden ze probleemloos door het zand.



René en Nicole eindigden als twaalfde in het autoklassement van de Africa Eco Race.