

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional



Woestijnrally verslavend voor familie De Rooy

Volgas door het zand

Dit jaar rijdt Jan de Rooy voor de tiende keer Parijs-Dakar, zijn zoon Gerard doet voor de derde keer mee. Een verslaving zo omschrijven ze hun deelname, evenals hun devotie aan het merk DAF waarmee ze deze monstertocht succesvol in Dakar hopen te beëindigen.

De band tussen De Rooy en DAF is vanouds een goede. Jan de Rooy, directeur van J.H.C. de Rooy Holding bv, een transportonderneming met een vloot van 650 vrachtauto's, reed zijn eerste rally in 1981-1982, uiteraard met een DAF-truck. En meteen succesvol want hij eindigde als eerste in het vrachtwagenklassement. Hetzelfde gebeurde in 1984-1985. Maar het meest in het oogspringend was waarschijnlijk zijn deelname in het jaar daarop toen hij met de Turbo Twin aan de start verscheen en eveneens als eerste eindigde in zijn klassement en elfde werd in het algemeen klassement.

Dit jaar viert Jan de Rooy dus zijn tiende deelname aan die fameuze tocht door de Afrikaanse woestijn. Sinds de oprichting van de race is er

behoorlijk veel veranderd. De technische mogelijkheden zijn veel beter geworden, de begeleiding staat op een hoger plan en er gaat véél meer geld in het circus om. De naamgeving van de race: Téléfonica Dakar zegt genoeg. Maar het is ook een stuk veiliger geworden: helikopterbegeleiding, GPS en communicatiesystemen moeten voorkomen dat deelnemers verdwalen op de immense vlakke.

Woestijn blijft uitdagen

Toch betekenen die moderne technische hulpmiddelen absoluut niet dat de deelnemer de tocht moet onderschatten. Een goede voorbereiding, technisch, psychisch en fysiek zijn essentieel, maakt het verschil tussen de tocht

In totaal bestaat het team van De Rooy uit twee 4x4 racetrucks met ieder een chauffeur, navigator en monteur. Een zelfde bemanning zit op de twee servicetrucks (een 4x4, de opgelapte racetruck van Gerard van vorig jaar en een 4x6). Deze hebben een complete motoruitrusting bij zich, een zuiger vervangen is absoluut geen probleem, voor de rest veel onderdelen voor de aandrijflijn en wielophanging inclusief reservebanden; eigenlijk alles behalve een compleet blok en chassis. Het team heeft eigen eten en drinken bij zich, uiteraard inclusief kok. De uitrusting aan reserveonderdelen verschilt niet veel van vorig jaar omdat er eigenlijk op de shockdempers na niet veel wezenlijk veranderd is.

uitrijden of vroegtijdig uitvallen. Het team Gauloises de Rooy bereidt zich dezer dagen voor in de sportzaal om met een goede conditie aan de start te verschijnen. Naast het conditionele aspect versterkt dit ook de onderlinge band, onontbeerlijk want de teamleden zijn in de woestijn volledig op elkaar aangewezen. Jan de Rooy zult u echter niet aantreffen aan zo'n martelwerktuig, hij blijft tot de laatste dag zijn werk doen in het bedrijf. Het antwoord op de vraag wat hem zo aantrekt aan de Parijs-Dakar



Vader (Jan) en zoon (Gerard) De Rooy strijden van 1 tot en met 18 januari om als eerste te finishen in het vrachtwagenklassement. Op kleine details na is hun uitgangsmateriaal hetzelfde: een geprepareerde DAF CF75 4x4 legertruck. In samenwerking met DAF Trucks NV zijn belangrijke wijzigingen doorgevoerd aan het chassis, wielophanging, cabine en aandrijflijn.



De cabine wordt bemand door drie man, de chauffeur, de navigator en de (hoofd)monteur. Ondanks alle hoogstaande navigatiemogelijkheden is het roadbook de leidraad. Voor Jan de Rooy navigeert de Belg Dany Colebunders die het stokje heeft overgenomen van Yvo Geusens. Yvo wees Jan al acht maal de weg in de woestijn.



Alle belangrijke motorparameters zoals vloeistof-temperatuur, oliedruk en turbodruk worden in de gaten gehouden door de monteur in de cabine. Alle informatie en indrukken die hij gedurende de trip heeft opgedaan gebruikt hij om 's avonds de servicemonteurs aan te sturen zodat de vrachtauto de volgende dag weer tip top in orde is.

De opbouw van de truck begint al in het voorjaar. In totaal zijn er het hele jaar 3,5 man constant bezig met de bouw. Alle onderdelen komen uit de DAF-magazijnen of worden gefabriceerd in de werkplaats van De Rooy.



De chauffeur (Jan of Gerard) moet al zijn aandacht besteden aan het op vier wielen houden van de truck. De snelheidsmeter en de toerenteller zijn de enige instrumenten die hem af kunnen leiden. Voor de rest geldt: ogen open en gaspedaal onderin! Hoewel, de snelheidsmeter moet er juist voor zorgen dat hij zich, op trajecten waar een snelheidsbeperking geldt, aan de regels houdt.

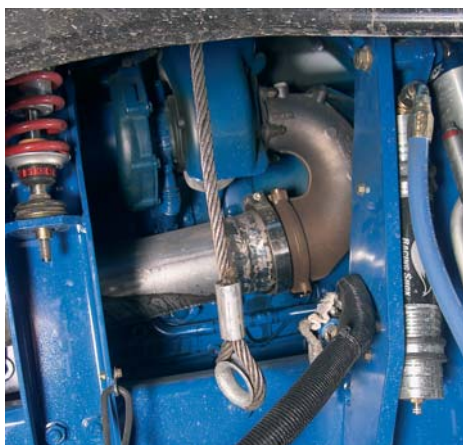
TECHNIEK

Parijs-Dakar: krachttoer voor mens en machine

De truck is opgebouwd uit standaard componenten. De versnellingsbak is een ZF 8S151 OD (reductie 11,54 - 0,89:1) met ser-voshift, de tussenbak een ZF Styer VG 1600/300 (reductie 0,89:1) zonder differentieel. De voor- en achteras een Sisu FSDP-10-S (reductie 4,63:1). Ten opzichte van vorig jaar heeft de cardanas naar achteren een extra ophangpunt inclusief lager en is omwille van de gewichtsverdeling de tussenbak iets naar achteren verhuisd. De gewichtsverdeling bedraagt (V/A) 55/45.



Nieuw ten opzichte van vorig jaar is de stuurdemper die ervoor moet zorgen dat Jan en Gerard altijd het roer in handen houden.



Vorig jaar overkwam Gerard een naar ongeluk. Hij zag een zandduin over het hoofd en maakte een vervelende tuimeling. De beelden toonden toen dat de cabine niet goed gezekerd was aan het chassis. Een simpel maar afdoend stukje staal draad moet dergelijk leed dit jaar voorkomen. Verder is de cabine aan de voorzijde opgehangen in silentbloks. Aan de achterzijde zijn schroefveren en hydraulische schokdempers gebruikt. De stoelen zijn niet geveerd.

race is eenvoudig: "Januari is in ons bedrijf een rustige tijd, ik kan me dan met een gerust hart bezig houden met de hobby waarmee ik vanaf mijn jeugd besmet ben geraakt." Op de vraag of zijn hobby niet een wat dure is beginnen zijn



Voldoende koppel en vermogen is één ding, het optimaal over kunnen brengen is een ander aspect, zeker als de ondergrond onderhevig is aan grillige veranderingen. Vanuit de cabine is de bandenspanning in 90 seconden van minimum naar maximum te veranderen. De bandenmaat voor en achter bedraagt 14.00 R20, de banden komen uit de Michelin (XZL) stal. De trommelremmen rondom hebben een diameter van 410 x 180 mm. Tijdens het vervangen van de band blijft de velg zitten, scheelt gewicht en tijd. Elke racetruck heeft twee reservebanden bij zich, de servicetrucks ieder vier.

ogen te glinsteren: "Het kost ons tussen de één en twee miljoen euro inclusief alle voorbereidingen. Maar we krijgen er ontzettend veel publiciteit door, in de jaren tachtig heb ik dankzij mijn deelname aan de race onze grootste opdrachtgever binnengehaald, alle deuren gaan open op het moment dat ik iemand wil spreken". Kosten en baten? Dat zit dus wel snor. Dit jaar verschijnen er 398 deelnemers aan de start, 84 daarvan doen voor het eerst mee. Zij vormen in de ogen van De Rooy de groep die het meeste risico loopt en veroorzaakt. Te weinig rekening houden met elkaar, onverwachte manoeuvres bij het inhalen, opwerpen van stof, ongelukken door uitputting, het zal bij de 'maagden' van deze race eerder voorkomen dan bij doorgewinterde bikkels als De Rooy zelf. Het team van De Rooy bestaat uit twee racetrucks en twee servicetrucks. Team 1 wordt geleid door vader Jan, team twee door zijn zoon Gerard. Die laatste doet voor de derde maal



Het grote probleem van vorig jaar, de schokdempers, moet zijn opgelost door het toepassen van 4 Fox-dempers per as. Testen in Marokko hebben inmiddels bewezen dat deze uitermate schokbestendig zijn. Ze zijn voorzien van drie instelbare zones waardoor iedere gewenste instelling qua veer karakteristiek mogelijk is en het gedrag van het voertuig optimaal is aan te passen aan de bodem. Verder heeft de vooras een tweebleds paraboolveer, achter een enkelbleds. De achteras is uitgevoerd met een stabilisatorstang.

mee, vorig jaar was zijn vuurdoop als chauffeur en u zult zich nog wel herinneren: absoluut geen onverdienstelijke. Hij was leider in het klassement toen hij een dag na de rustdag een onfortuinlijke buiteling maakte over een zandduin. Dat betekende uitschakeling. Zijn deelname dit jaar staat in het teken van de rit uitrijden met een knipoog naar een podiumplaats. De techniek van het product heeft zich wel bewezen, enig nadeel is dat zijn voornaamste concurrent met hetzelfde materiaal rijdt. ●

Hans Doornbos

U kunt de verrichtingen van de race volgen op www.parijs-dakar.nl