

Wij reizen om te ... **STEUNEN**

Tekst: Sabine Clappaert / Jan Van Geel – Foto's: Inge Grossen

Van Antwerpen naar Banjul rijden, alle reis- en organisatiekosten zelf betalen, na aankomst de auto laten veilen en de opbrengst dan aan een zelf gekozen project schenken: dat is de Antwerpen-Banjul Challenge in een notedop. Voor de oktober-editie van 2009 kochten Sabine Clappaert en Inge Grossen een oude Discovery, lieten hem reisklaar maken, volgden bij Land Rover een 4x4-stage en vertrokken vanuit België voor een 7.000 kilometer lange rit via Frankrijk, Spanje, Marokko, Mauritanië en Senegal naar Gambia. Hier volgt het verhaal van Sabine en Inge, beter bekend als Team 827, de Sunshine Shooters.

Een droom realiseren en mensen helpen: die mooie combinatie vonden journaliste Sabine Clappaert en fotografe Inge Grossen in de *Antwerpen-Banjul Challenge*. Zonder ervaring met allroaders of terreinrijden zochten en vonden ze een 4x4 en sponsors om aan dit avontuur voor het goede doel te nemen. Op 3 oktober 2009 stonden ze samen met 35 andere teams aan de start met een degelijk uitgeruste Discovery 300 Tdi. Sponsorhulp kregen ze onder andere van Land Rover Belux, Goodyear, Nikon en Trekk 4x4 Adventure. Hier volgen de dagboeknotities van Sabine.

VAARWEL EUROPA

Dit verhaal begint op een donkere decemberavond in 2008. Toen trok ik in een dikke winterjas naar Tilburg voor de infoavond over de *Antwerpen-Banjul Challenge*. Met de slogan 'Antwerpen naar Banjul: een low-budget rally voor het goede doel!' verwelkomden zonnige posters me in het warme clublokaaltje. Op dat moment leek een deelname nog heel ver weg: ik had nog geen allroad, geen copiloot en geen 4x4-rijervaring, maar wel veel zin in een avontuur voor het goede doel.

Negen maanden later is die droom echter werkelijkheid geworden. Met een vijftien jaar oude maar perfect geprepareerde Discovery, een even enthousiaste copilote en een beetje ervaring met terreinrijden sta ik aan de start. Drie weken lang wordt deze oude Land Rover ons huis en vervoermiddel. De grote bagageruimte is volgepropt, niet alleen met onze reisbenodigdheden maar ook met twintig dozen met verbanden, geneesmiddelen en vele flessen ontsmettingsmiddel.

Afrika is echter nog ver als we Antwerpen verlaten. Pas als we drie dagen later en 2.340 kilometer zuidwaarts in Algeciras de ferry naar Ceuta oprijden, begint het avontuur. Amper staan de auto's veilig verankerd in het ruim van het schip of we rennen naar het achterdek om van de overtocht te genieten. Bengelend met mijn voeten over de rand van het dek zie ik Europa langzaam in de ochtendmist verdwijnen tot er plots alleen nog maar water is. Voor we het beseffen, onthult de optrekkende mist de schimmige kusten van Afrika. Terwijl we nog even naar het kolkende water turen, zijn onze gedachten al bij de lange tocht die op ons wacht.





MAROKKO

Marokko verwelkomt ons op zijn eigen grillige manier. De grenspost is een bijenkorf van Afrikaanse drukte. Statige mannen in lange, witte djellaba's gesticuleren de krioele massa auto's en mensen luidkeels van paspoortcontrole naar autocontrole en sjacheraars proberen een oneerlijke euro te verdienen aan onze onzekerheid door te tonen hoe we de aankomstformulieren moeten invullen. In een hete container krijgen we een laserlichtje tegen ons voorhoofd om te controleren of we niet besmet zijn met de Mexicanse griep. En dan kunnen we vertrekken. Elke dag kruipen we een eindje verder zuidwaarts. Bergen als reuzen omringen ons en als een rijtje mieren vorderen we langs hun massieve voeten.

Na het Atlasgebergte volgen eindeloze vlaktes en drukke dorpjes. Twee dagen en een nacht lang rijden we door de vallei van de Draa. Met het water van deze 1.100 kilometer lange rivier irrigeren de bewoners de ontelbare dadelpalmen. De zon, de hitte en de vermoeidheid zijn onze trouwste reisgezellen en we zijn dan ook blij als we in Zagora het donkere kampeerterrein op-

draaien. Na anderhalf etmaal rijden, eten, slapen en drinken zijn we blij met deze korte onderbreking. Een beetje gedesoriënteerd gaan we op zoek naar andere deelnemers. Die duiken spontaan vanuit het duister op en ze verwelkomen ons met een zachte glimlach en een koel glas water.

MAURITANIË

Na 1.700 kilometer Afrikaanse kilometers stoppen we aan de grens met Mauritanië, een van de armste landen ter wereld. Zes uur en zeventig euro kost het ons om de 500 meter brede grensstrook te passeren. Het niemandsland is bestrooid met landmijnen, afval en autowrakken en daarom loodsen gidsen ons in kleine konvooitjes voorzichtig het land in.

Het contrast met Marokko kon niet groter zijn. Eindeloze vlaktes vol zwerfpuil komen ons tegemoet en een stank van rottend afval vult de wagen. We rijden langs een eindeloos tafereel van armoede en ontbering: uitgemergelde paarden die sloom wankele karretjes trekken, geiten die kriskras dor gras of eetbaar afval zoeken en zwermen kinderen die om een cadeautje smeken.



We waren gewaarschuwd voor Mauritanië: het land is gevaarlijk, corrupt en er zijn bliksemsnelle zakkenrollers. Niet een goed woord hebben we gehoord, alleen reacties van achterdocht, schrik en afkeer. De Mauritaniers zelf snappen het niet. 'Waarom reist iedereen hier gewoon zo snel mogelijk door?', vraagt een plaatselijke mecanicien die een van onze voertuigen herstelt. 'Waarom razen jullie westerlingen met jullie gulle giften voor Afrika altijd door ons land? Waarom helpen jullie Mauritanië nooit?' En hij heeft gelijk: we willen de ellende van dit land niet zien en richten onze blik liever op de zachtere schoonheid van Senegal en Gambia.

Toch brengen we in dit arme land drie ongelooflijk aangename dagen door. Met drie kilogram kamelenvlees en twintig liter water doorkruisen we met ons groepje van vijf voertuigen eerst twee dagen lang de

westelijke Sahara. Onder het waakzame oog van Dahid, onze Berbergids, ontdekken we als verwonderde kinderen de wondermooie natuur. Daarna rijden we zeventig kilometer over eindeloze stranden en 's nachts slapen we in wapperende tentjes tussen verwaaide duinen. Als we 's morgens met knipperende ogen uit onze tenten kruipen, zien we twee volwassen mannen en drie kleine jongens zitten. Hurkend naast een vuurtje steekt de oudste een klein glaasje gevuld met warme thee naar me uit. 'Tea, madame, pour vous, si tu veux, ici avec nous'. Verbaasd steek ik mijn hand uit en ik neem de beker woordeloos aan. Mauritanië verdient echt een kans.

SENEGAL

De kale, verwaaide vlaktes van Mauritanië ruilen we in voor de groene savanne van Senegal. Uit het eindeloze landschap met

vruchtbare graslanden rijzen de magische reuzen van Senegal op, de baobabs of apenbroodbomen. Honderden kilometers lang rijden we tussen deze eenzame wachtposten van de savanne. Ik sluit even mijn ogen tegen de ondergaande zon. De vormen van de baobabbomen staan schimmig op mijn netvlies gebrand terwijl de laatste kilometers van deze onvergetelijke reis onder onze banden voorbijrollen.

GAMBIA

En daar staan we dan op 21 oktober, in een verloederd receptielokaaltje van een hotel net buiten Banjul: een fleurig groepje Europeanen, breed glimlachend en trots met de auto's vol giften voor Afrika. Tijdens een vrolijke verwelkomingceremonie en omringd door zingende kinderen en dansende vrouwen bedankt de organisatie ons voor onze steun. Daarna ontvangt elk team

een certificaat dat bewijst dat we de finish van deze 7.000 kilometer lange reis gehaald hebben. De Discovery waarin we drie weken lief en leed deelden, blijft





Meer info?

Nog meer informatie over de *Sunshine Shooters* en hun avontuur vind je op <http://sunshinshooters.wordpress.com>

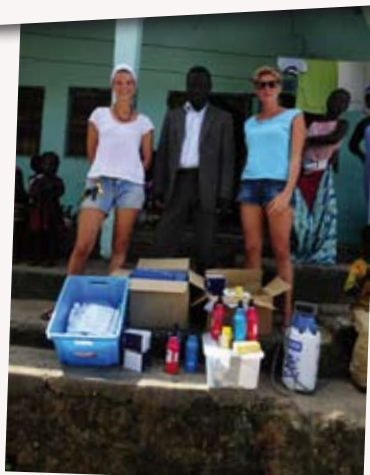
als enige getuige van ons avontuur achter in Banjul. Op 1 november wordt hij voor het goede doel geveild.

EPILOOG

Net zoals elk verhaal kent ook onze tocht van Antwerpen naar Banjul een einde. Achtien dagen en 7.213 kilometer later, een Discovery armer maar een onvergetelijk avontuur rijker zijn we weer op bekend terrein. De stoffige rugzakken zijn uitgepakt, de slaapzakken zijn weer naar de zolder verhuisd en de vuile was is weer proper. Onze Discovery bracht nog 3.171 euro op en met dat bedrag betaalt de *Stichting Evenaar* een hele tijd het salaris van een gynaecoloog in de kliniek van Kartung.

De wagen: Discovery 300 Tdi (1995, 220.000 km)

De koper van de Discovery mag blij zijn, want voor het vertrek werden de filters, de veren, de alternator, de waterpomp, enkele dichtingen en zelfs de cilinderkop-pakking vervangen. Goodyear schonk een set Wranglers AT/SA en Trekk 4x4 Adventure prepareerde wagen en team met onder andere een dakrek, een kinetisch lint, jerrycans en veel goede raad van G4-winnaar Rudi Thoelen. Dat verklaart meteen waarom de wagen bijna probleemloos Banjul bereikte. Alleen de centrale deurvergrendeling was niet tegen het woestijnzand opgewassen. Niet alleen bij de Discovery van Sabine en Inge gaf die de geest, maar ook bij de andere twee Discovery's die de finish haalden.



Antwerpen-Banjul

CHALLENGE

Zorg voor een auto en rijd ermee via Dakar naar de hoofdstad van Gambia. Na die reis van bijna 7.000 km wordt dat voertuig geveild en de opbrengst schenkt je aan een zelf gekozen project in Gambia: dat is kort samengevat het concept van de Antwerpen-Banjul Challenge.

De eerste editie van deze toeristische raid voor het goede doel dateert uit 2006 en sindsdien vindt hij tweemaal per jaar plaats. De rally is geen wedstrijd. Je rijdt niet tegen de tijd en je hoeft niet langs controleposten te passeren. Er is geen maximumleeftijd voorzien maar als bestuurder moet je natuurlijk wel een geldig rijbewijs hebben.

Van de organisatie mag je niet veel verwachten. De raid is *unsupported*, en dat betekent dat iedereen op zichzelf en de andere deelnemers aangewezen is. Er is geen technische of medische ondersteuning, geen repatriëring van personen of voertuigen, geen roadbook, geen route, geen visumaanvraag, geen reisverzekering, geen... De lijst is eigenlijk te lang om op te sommen, maar je vindt alle gegevens wel terug in het huishoudelijk reglement.

WELK MERK?

Sabine en Inge hadden voor dit avontuur een Discovery gekocht, maar een 4x4 of een Land Rover is geen must. Even welkom zijn personenwagens, bestelwagens, minibusjes, schoolbussen of ziekenwagens. Belangrijk is dat ze ook in minder goed uitgeruste garages onderhouden en gerepareerd kunnen worden, dat er in Gambia onderdelen voor te vinden zijn en – heel belangrijk – dat ze geschikt zijn voor ritten op zand en duinen. Modellen met dieselmotor en manuele versnellingsbak genieten de voorkeur. Op de website van de Antwerpen-Banjul Challenge vind je een gedetailleerd overzicht. Omdat Gambia lang een Britse Kroonkolonie was, is Land Rover er vrij populair. De voorkeur gaat vooral uit naar de dieselvesies van de 109, 110, Defender en Discovery.

WELK PROJECT?

Vooraf kies je een project waaraan je de opbrengst van de veiling of het voertuig schenkt. Dat laatste gebeurt wel eens met ziekenwagens, schoolbussen of andere speciale voertuigen. De Discovery van Inge en Sabine bracht nog 3.171 euro op. Dat bedrag schonken ze aan *Stichting Evenaar*, dat daarmee het salaris garandeert van een gynaecoloog in de kliniek van Kartung.

De kosten

De inschrijving voor de Antwerpen-Banjul Challenge kost 350 euro per team en per wagen. Met dat bedrag betaal je alleen de administratie- en organisatiekosten, waarin onder andere de bestickering van de wagens en de vergoeding van de Sahara-gidsen inbegrepen is. Voor brandstof, douane, smeergelden, tol en de ferry in Gambia mag je ongeveer 1.200 euro per wagen rekenen. De overzet tussen Spanje en Marokko en de terugvlucht naar Brussel zijn daarin nog niet inbegrepen. Voor deze verplaatsingen heeft de organisatie speciale condities bedongen. Voor twee personen komen de kosten van de veerboot en het vliegtuig op ongeveer 1.200 euro. De kosten voor maaltijden – zelf koken of op restaurant – en overnachtingen – onder de blote hemel of in een hotel – hangen sterk af van je persoonlijke voorkeur en wensen. En bijna zouden we dit nog vergeten: je voertuig laat je natuurlijk gratis achter.



Data voor 2010 en 2011

Heb je ondertussen zelf zin om aan deze avontuurlijke raid voor het goede doel deel te nemen? Surf dan naar www.antwerpenbanjul.com. Behalve alle praktische informatie vind je daar ook de startdata van de volgende edities. In 2010 is er een vertrek op 27 februari en 2 oktober, in 2011 start de raid op 12 maart en 8 oktober. De route van de volgende editie staat ook al op de website.