



COLUMN

TRUI HANOULLE & GAEA SCHOETERS

Journaliste en schrijfster Gaea Schoeters reisde samen met grafisch vormgeefster en fotografe Trui Hanoulle in zeven maanden tijd door vijftien (moslim)landen en trok samen met haar lief off-road door Portugal. En de rest... Ze heeft dus wel een vaag idee van de ideale reismotor...

Truï heeft er eentje: een BMW R 80 G/S Paris-Dakar, compleet met handtekening van

Gaston Rahier op de tank. Een half jaar later kocht ik een oldtimer Honda XL600L, ook een Dakar-klassieker. Gemoedelijk stonden ze naast elkaar in de garage: de oermoeder en de stamvader van de woestijnmotoren. Met tussen hen in Trui's eerste reismotor: een Yamaha XT500. Meer heb je niet nodig om de rallygeschiedenis samen te vatten.

In '83 moest de onklopbare Cyril Neveu, toen nog met een XT'tje, voor het eerst de duimen leggen voor een BMW. De Duitse twin was simpelweg te sterk voor de concurrerende eencilinders – nochtans had iedereen BMW gek verklaard dat ze zo'n zwaar bakbeest de zandbak instuurden. Neveu kwam nog één keer terug, op 'mijn' XLM, daarna was het wachten tot Honda in '86 de Africa Twin op punt gezet had. Tot dan regeerde BMW de Dakar; Hubert Auriol en onze Gaston Rahier regen met hun GS de zeges aan. In '89 brak de strijd echt los: de Cagiva Elephant vervoegde het strijdperk, en in '91 dook ook Yamaha weer op, met Peterhansel op de Ténéré. Tien jaar lang werd de Dakar beheerst door dikke tweecilinders. Snel, hoog, zwaar. Perfect voor de mannen die ermee rijden, maar niets voor ons. Hoewel: ook Gaston Rahier had korte beentjes. Of zoals hij het zelf graag zei: "Ik win, omdat ik niet anders kan. Als ik van mijn motor val, raak ik er zonder hulp nooit meer op." Heerlijke oneliner, maar dat wil je als gewone sterveling niet voorhebben. Geloof me, als je met

volle bekapping op een afgelegen bergpas in Verweggistan staat te klooiën op een helling vol grote stenen, telt elke millimeter. En elke kilo. Het is best stoer, zo'n grote reisenduro, en ook erg comfortabel, dat is waar. Zelf testten we zo'n grote tweecilinder in Finland. Dolle pret op de weg, eindelijk van dat enerverende getril af. Cool op snelle, brede grindstukken. Heerlijk als je frame eens niet voor- en achteraan een andere kant op wil. Maar voor het serieuzere werk kwamen wij tekort. Anderhalve centimeter, om precies te zijn. En als zo'n bakbeest gaat hellen, dan hellen wij mee. Dus op veel plaatsen ruil ik zo'n slagschip met plezier in voor een bescheiden 350. Mannen overtillen zich nogal eens. Soms is kleiner gewoon beter. Dat beseft onze Nederlandse reisgezel ook, halverwege dat supersteile ezelspad. Nooit gedacht ooit een BMW-rijder jaloers te zien zijn op een DR. Wat is dan de ideale reismotor? Voor ik met Trui begon te rijden, koos ik mijn motoren puur op de look. Nadat ik met een

strak afgeveerde racer de kasseistroken van Parijs-Roubaix afstuurde, paste ik mijn criteria aan. Functionaliteit eerst. Trui zweert bij de regel: *size does matter*. Elke kilo minder is winst. Al kan je je afvragen wat dat nog uitmaakt als je 40 kilo bagage op die superlichte eencilinder gooit. Vandaar de tweede regel: *less is more*. Acht onderbroekjes volstaan voor een reis van eender welke duur. Maar Trui vertelt ook graag een ander heldenverhaal, over haar eerste bezoek aan Pangong Tso in de Himalaya, lang voor daar asfalt lag. Sukkelend en worstelend baanden zij en Iris zich met hun perfect uitgeruste, superlichte, op ideale banden gezette reismotoren een weg door de steile keienvlakte. Net toen de toestand helemaal hopeloos leek, en de weg totaal zoek, werden ze ingehaald door een vrolijk wuivende Indiër met teenslippers, die er met zijn mobilette vrolijk doorheen snorde. En hoe vaak zijn we in Turkije of Jemen niet ingehaald door een bij elkaar gebricoleerde

brommer op kale bandjes, die ons op modderige landweggetjes of zanderige paden voorbij slingerde met een gezin van vijf erop? Of met een schaap, een kist kippen, of een metalen hek van vier op twee meter achterop gebonden? Waarmee ik maar wil zeggen dat de ideale reismotor even divers is als de motard die erop zit. Alles hangt ervan af wat je ermee wil doen, hoe je dat wil doen, en hoe moeilijk je je eigen leven wil maken. Je kan met een Vespa rond de Middellandse Zee rijden, of met een R1 door de Sahara (al zou ik dat laatste niet zelf proberen als je niet Sjaak Lucassen heet). Zelf zweer ik nog steeds bij de huisregels: *size does matter & less is more*. Daarom rijdt mijn lief nu met de lelijkste motor ooit gemaakt, gewoon omdat die nog steeds 5 kilo lichter is dan de daaropvolgende. En geloof me, als je voor de vijftiende keer op rij je motor bij 45° moet optillen omdat je been net 2 centimeter te kort was, dan waardeer je dat. Zelfs al is hij paars/geel. Echt waar, schat. ■



“Size does matter, en less is more.”