

Cursus terreinrijden Vakantiepret

Diversen | Zoals de meeste Nederlanders bevond ondergetekende zich tijdens de zomermaanden op het strand. Met een emmertje en een schepje ... en een Toyota Landcruiser. Want een verstandig autojournalist neemt rust, maar een bevlogen autojournalist laat geen kans voorbij gaan om nieuwe ervaringen op te doen. Hét tijdschrift voor liefhebbers van terreinauto's, "4WD Auto-Magazine", organiseert regelmatig speciale cursussen om eigenaren van dergelijke voertuigen bekend te maken met de speciale mogelijkheden van hun auto. Geen betere gelegenheid om de Toyota te leren kennen dan deze cursus.

Het principe van terreinrijden is even voor de hand liggend als de uitvinding van het wiel zelf: zolang het wiel grip heeft blijft de auto rijden. Om dit onder alle omstandigheden in de praktijk te brengen is eerst een uurtje theorie noodzakelijk. Tijdens deze introductie belicht de docent alle speciale eigenschappen van een terreinauto en legt hij uit hoe deze op correcte wijze te benutten. Sperdifferentieels, uitloophoeken, vrijloopen, hoge en lage gearing zijn na de theorieles meer dan alleen verkooppraat.

De les wordt op het parkeerterrein afgerond waar iedere deelnemer wordt gewezen op de sterke en zwakke punten van zijn auto. De 11 deelnemers brengen samen een gemeleerd gezelschap terreinauto's mee dat grofweg ingedeeld kan worden in de klasse luxe auto met terreininspiratie en de klasse Spartaans werkpaard. Mijn auto hoort duidelijk in die laatste klasse thuis. De Toyota heeft de stroomlijn van een bushokje en een dashboard dat ik eerder in een Japanner uit de jaren '80 zou verwachten. De auto heeft terreinen in alle uithoeken van Europa bedwongen getuige de enorme hoeveelheid stickers van sponsors en evenementen.

Ik kijk vrienden en bekenden lief aan in de hoop een terreinauto te mogen lenen en ontvang een eersteklas veteraan. Het is vies werk, maar iemand moet het doen. De auto verschilt technisch niet van een standaard Landcruiser zoals die bij de Toyota dealer te koop is, zodat de uitdaging van de cursus even groot is als die voor de overige cursisten. Wel heb ik wat uit te

leggen met zo'n auto op een beginnerscursus.

Grondbeginselen

De eerste praktijkoefeningen leren de cursisten correct om te gaan met panieksituaties. Zo kan een helling te steil zijn en moet de auto achteruit terug. Daarom leren we, zonder gebruik te maken van de handrem, razendsnel de achteruit in te schakelen om zo beheerst terug te kunnen rollen. Het terrein zal gedurende de dag steeds lastiger worden zodat het nut van deze oefening zich herhaaldelijk zal bewijzen.

Gewapend met de meest elementaire kennis om de voertuigen niet te beschadigen gaat het konvooi verder naar een aantal kleine "knippen" waar de bodemvrijheid van de auto's op de proef wordt gesteld. Voor iedere hindernis stappen we allemaal uit om het obstakel eerst te bekijken. De instructeur laat met zijn eigen auto zien hoe het moet en geeft daarna de nodige uitleg. Wie op deze knippen een te geringe bodemvrijheid heeft, kan ze op een hoek van 45 graden aansnijden waardoor de auto het in de meeste gevallen wel zal halen.

In vergelijking met de eerste helling op ons programma stelden de vorige obstakels helemaal niets voor. De eerste echte klim is voor de meeste deelnemers ook het eerste echte off-road obstakel. Zoals ons is geleerd, is het zaak altijd rechtuit te rijden en mild om te gaan met het gas. Te veel gas veroorzaakt wielspin, met te weinig gas haalt de auto de klim niet. Op de daarop volgende steile afdaling

van zo'n 4 meter wordt ons geleerd in dezelfde versnelling af te dalen als werd gebruikt voor het klimmen, nooit de koppeling in te drukken en de rem zo veel mogelijk met rust te laten.

Dankzij de lage gearing van een terreinauto is de auto ook bij een afdaling perfect met het gas te remmen. Het is even vreemd, maar hier is een lage gearing mede voor gemaakt. Slechts een deelnemer remt uit automatisme en belandt sneller dan verwacht beneden.

Gedurende de dag worden de hindernissen lastiger en leren de cursisten hun auto steeds beter te doorgronden. Het is vreemd voor de cursisten een auto waarin zij vaak al jaren rijden nu pas echt te leren kennen. De volgende helling is te voet al moeilijk te beklimmen. Zoals altijd moeten alle chauffeurs de helling eerst zelf gezien hebben alvorens er veilig met de auto overeen te kunnen. Als de instructeur laat zien hoe deze helling genomen moet worden ziet het er eenvoudig uit.

De praktijk leert anders. De meeste cursisten hebben 3 à 4 pogingen nodig. De kluiten vliegen door de lucht en regelmatig wordt omstanders een flinke wolk uitlaatgas gepresenteerd. Het begint stevig te regenen en het terrein wordt drassiger. Iedere deelnemer krijgt applaus van de anderen als hij (vandaag geen zij's onder de chauffeurs) boven komt. De kunst is de auto aan te voelen en de perfecte balans tussen grip en motorvermogen te vinden. Als het er eenvoudig uit ziet is het goed gegaan. Ik heb goed naar de andere cursisten gekeken en haal al bij de eerste poging de top, maar één van de instructeurs geeft aan dat de Toyota dit veel netter had gekund.



Een echte helling

Na de lunch vraagt de cursusleider of we zin hebben in echte heuvels. Wij waren eigenlijk al onder de indruk van onze prestaties tot nu toe. En die van de auto's. Vol goede moed rijden we in colonne naar een uithoek van het terrein waar de "echte" heuvel zich zou bevinden. De "echte" heuvel blijkt steiler dan de voorgaande en overbrugt een hoogteverschil van zo'n 15 meter. De enige weg terug is diezelfde helling weer te beklimmen omdat de weg na de helling door bouwvallig is afgezet. Ineens is het enthousiasme om als eerste van start te gaan bij iedereen geminderd.

De instructeur laat zien hoe het moet en maakt tegelijkertijd een spoor dat wij kunnen volgen. Want eerder op de dag hebben wij geleerd altijd een spoor te volgen als dat er staat. De techniek is dezelfde als die van de andere hellingen, bovendien hebben de instructeurs in de loop van de dag veel vertrouwen gewekt zodat de eerste cursist al snel afdaalt. Zo'n 10 pogingen heeft hij nodig om zijn machtige terreinreus weer boven te krijgen. De andere deelnemers blijven hem aanmoedigen en als hij eenmaal de top haalt wordt hij getrakteerd op een luid gejuich. De helling grenst aan een B-weggetje waar ook voorbijgangers zijn gestopt om het spektakel te aanschouwen.



Op een helling als deze blijkt vooral het onderstel van de auto van groot belang. Als één wiel in een kuil zakt en dat tot gevolg heeft dat het andere wordt opgetild, heeft de auto onvoldoende grip om de klim te halen. Een Opel Frontera, door de deelnemers beschouwd als een luxe auto met terreininspiraties, haalt dankzij het moderne onderstel en de enorme v6 in één keer de top.

De prestaties van een Suzuki Grand Vitara, tijdens het beoordelen van de auto's als minste van het deelnemersveld aangemerkt, drijven de cursusleider echter tot wanhoop. Met slechts 2200 toeren wandelt de Suzuki zonder aanloop in één keer naar boven alsof het een oprit van een parkeergarage betrof. De blik op het gezicht van de chauffeur maakt duidelijk dat de Suzuki voor hem niet meer stuk kan.

"Wat hij kan, kan ik ook", denk ik en met de Toyota meld ik mij voor de afgrond. Ik daal kalm af zoals mij geleerd is en probeer te keren in het minst modderige gedeelte, zo houden de banden de meeste grip. De 170 paarden van de machtige 4.2 liter diesel maken zich even boos en moeiteloos beklimt de Toyota de helling. Ik zie alleen de motorkap en de hemel. Als ik boven ben strooit de auto lustig met kluiten waarna

het monster bedwongen is. Een fantastisch gevoel!



Off-road

Het lekkerste heeft de organisatie tot het laatst bewaard. "Zijn jullie klaar voor een stukje echt terreinrijden?". Op weg naar een aangrenzend parcours rijdt de stoet het hele terrein nog een keer over. De heuvels die eerst een obstakel leken, worden nu door alle deelnemers genomen als waren het verkeersdrempels. Iedereen heeft duidelijk veel geleerd.

Met "echt terreinrijden" blijkt de instructeur geen grotere heuvel te bedoelen maar een braakliggend terrein met hoog gras, struiken, gaten, heuvels en plassen. De instructeur verdwijnt tussen twee duinen om enkele minuten later achter onze geparkeerde auto's weer tevoorschijn te komen. Hij verklaart het terrein alleen geschikt voor de pure terreinauto's. De meer luxe auto's hebben een te geringe bodemvrijheid of zouden beschadigen oplopen.

Mijn Toyota is juist uitermate geschikt voor dit zware werk zodat ik één van de gelukkigen ben die het spoor mag proberen te volgen. Het spoor bestaat uit kuilen van zo'n 30 tot 50 cm diep, krappe bochten en schijnbaar onmogelijke hellingen. Dit alles onder het genot van een fikse regenbui.

Enkele minuten verdwijnt ik tussen de begroeiing en waan ik mij heel even in donker Afrika. Het terrein is

zeer zwaar, zodat alles wat vandaag geleerd is in praktijk moet worden gebracht. De krachtbron van de Toyota is een echte beul en neemt met een kracht die ik eerder niet voor mogelijk had gehouden alle hobbels en gaten. De machtige wielen in de maat veel bij meer verslinden het terrein met graagte. Met mijn mondhoeken bij mijn oren verschijn ik even later weer bij de geparkeerde auto's. Die grijns staat tijdens het schrijven van dit artikel nog steeds op mijn gezicht. Echt terreinrijden is een geweldige ervaring!

Conclusie

Ondanks een aantal spectaculaire proeven vormt deze cursus slechts de basis voor terreinrijden. Een instructeur vertrouwde mij na afloop van de cursus toe dat een pure terreinauto als de Toyota Landcruiser tot veel meer in staat is dan vandaag gedemonstreerd. De cursisten weten na het voltooien van de cursus waartoe hun auto in staat is en weten goed hoe te handelen in noodsituaties. 4WD Auto-Magazine (telefoon: 0346 - 213 154) verzorgt vervolgcursussen, maar na deze introductiecursus heeft de deelnemer al voldoende ervaring om zich bij een club aan te sluiten en aan recreatieve evenementen of vakanties deel te nemen.

Wie een snelle auto koopt wil weten hoe hard die auto kan. Wie een terreinauto koopt moet op zijn minst een keer gevoeld hebben wat terreinrijden echt inhoudt. Over de gehele cursusdag van 8 uur hebben de auto's waarschijnlijk niet meer dan 10 KM afgelegd, maar nog nooit heb ik meer plezier per kilometer gehad (Ivo Kroone). ■

