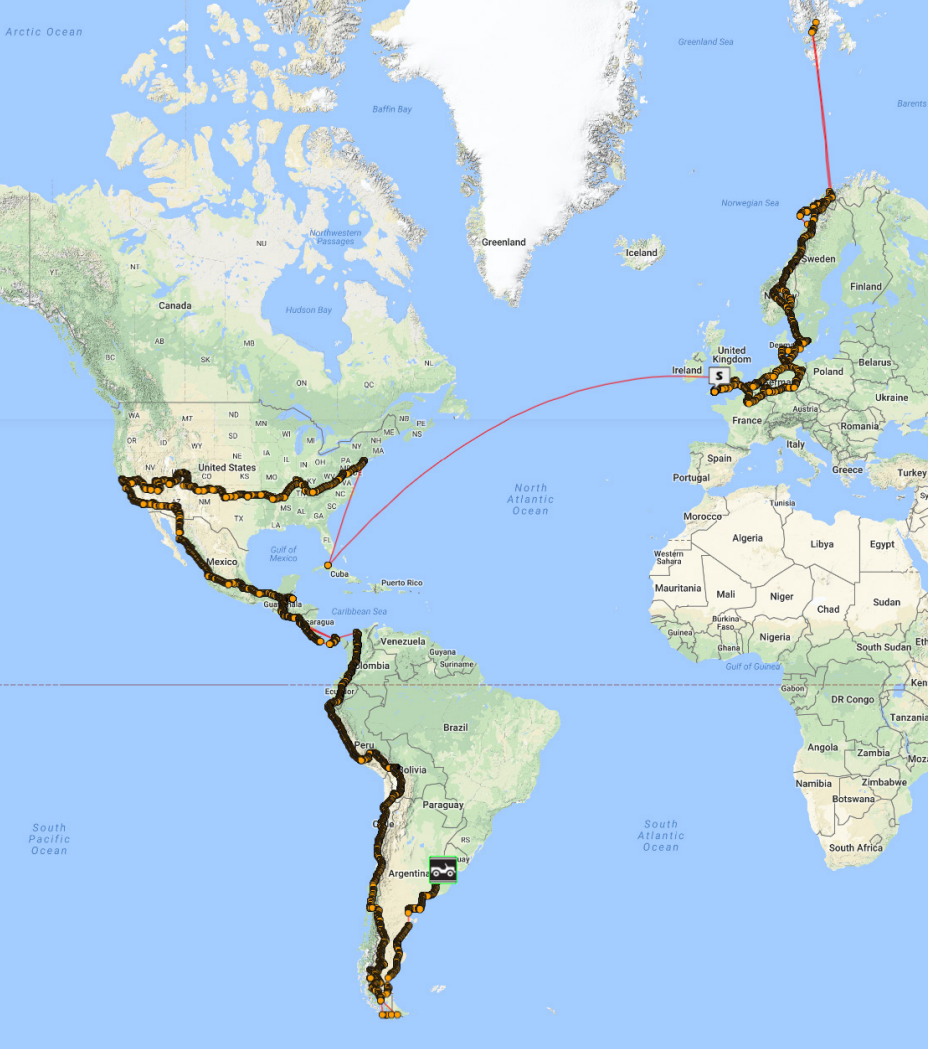


Wereldreiziger in youngtimers

De Brit Ben Coombs reed in 2008 met een Porsche 944 van Engeland naar Kaapstad. In de 62 dagen die ze onderweg waren doorkruisten ze twee continenten, 26 landen en vijf grote woestijnen over de slechtst denkbare wegen. Het was niet voor het laatst dat Coombs een monstertocht ondernam. Hij reed daarna in een Chevrolet Corvette C4 van Engeland naar Vietnam en reisde van de meest noordelijke pub ter wereld naar de meest zuidelijke in een TVR Chimaera. Verrassend genoeg overleefden alle youngtimers de geselingen nagenoeg probleemvrij.

Tekst Rein de Ruiter Fotografie Ben Coombs





Voor de gemiddelde autogek is het bezit van een youngtimer of klassieker en af en toe een zomers ritje al voldoende om van z'n bezit te kunnen genieten. Dat geldt niet voor de Brit Ben Coombs. Nadat hij zijn 944 vijf jaar lang dagelijks had ingezet, smaakten die ritten naar meer. Hij besloot de auto in te gaan zetten voor een reisavontuur dat zijn leven zou veranderen. De Britse ingenieur Coombs kocht zijn rechts gestuurde 944 in *Alpin Weiss* in 2002 voor £3.800. Het was een exemplaar met een 2.5-liter viercilinder en een handgeschakelde vijfbak, die toen al 217 duizend kilometer achter zijn kiezen had. De 944 Lux – zoals deze aangeklede versie in the UK heet – werd zowel voor dagelijkse woon-werkverkeer als vakantieritjes gebruikt. In 2007 stond er al meer dan 320 duizend kilometer op de teller en Coombs besloot iets te kopen dat geschikter was om dagelijks te rijden. “Maar ik had zoveel herinneringen aan de Porsche dat ik hem niet zomaar aan een vreemde wilde verkopen. Ik besloot ‘m nog een keer serieus te gaan inzetten.” Samen met een vriendin werd een uitdagend maar haalbaar doel gesteld. Het duo besloot om de 944 van

Engeland naar Kaapstad te rijden, het meest zuidelijkste puntje van Zuid-Afrika. Het was een tripje van meer dan 21 duizend kilometer. Omdat het een low budget reis moest worden, werd er zo weinig mogelijk aan de Porsche gedaan. De enige aanpassingen die Coombs aan de toen 22 jaar oude *Transaxle* deed, was het verhogen van de ophanging met 50 millimeter en het monteren van een zelfgemaakte daktent die met enig huisvlijt was gefabriceerd uit een stuk multiplex. Dat moest volgens de reizigers voldoende zijn voor ambitieuze de trip die anderen alleen met een 4x4 zouden hebben ondernomen.

SLOOPWAGEN

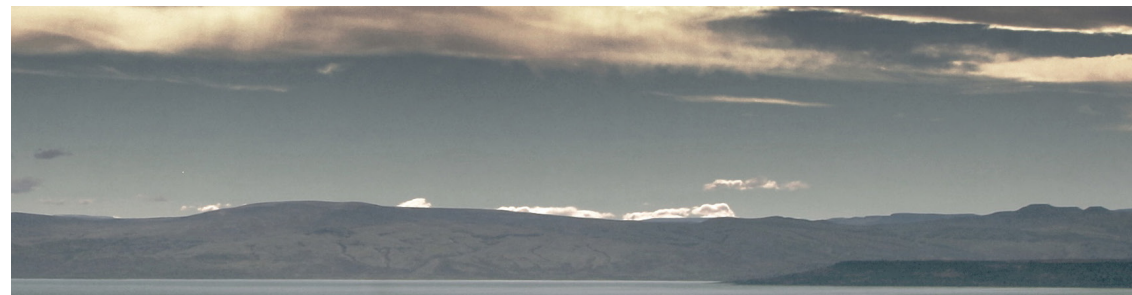
Zeventien dagen voordat Coombs zou vertrekken liep de motor van z'n 944 in elkaar. “Ik had een sloop-944 gekocht om reserveonderdelen mee te nemen voor de reis, zoals aandrijfassen en schokdempers. Maar nu kwam die sloopwagen ineens extra van pas. De donormotor liep op de vrijdag dat we zouden vertrekken voor het eerst. Hij liep als een oude krant, heel onregelmatig. Maar we konden de reis niet

uitstellen vanwege onze visa en veerbootovertochten, dus gingen we. Ik had niet verwacht dat ik Dover zou bereiken.” Het stel haalde de havenplaats zonder noemenswaardige problemen en besloot vol optimisme dan maar door Europa te trekken. “Ik heb een ingenieursdiploma, dus het is niet zo dat ik helemaal uit een ei kom. Ik kan me echt wel redden, maar ik ben geen sleutelaar. Toch slaagde ik erin om een klein vacuümlekkje te vinden en te repareren. Daardoor ging de motor ineens een stuk beter lopen. Ik had er ineens voldoende vertrouwen in om het avontuur aan te gaan.” Een week rijden door Europa en Turkije bracht de 944 tot aan de Syrische grens, het moment waarop de trip serieuzer zou worden. Maar de Porsche reed goed en het reisduo besloot Syrië en Jordanië te doorkruisen voordat ze de veerboot naar Egypte zouden pakken.

MISHANDELING

Na het doorkruisen van Egypte, stond de 944 voor zijn eerste grote hindernis: de Nubische woestijn, de benaming voor de oostelijkste regio van de Sahara. De woestijn strekt zich





uit over een gebied van 50 duizend vierkante kilometer tussen de Nijl en de Rode Zee. Het stel was aangewezen op vijfhonderd kilometer onverharde wegen – model golfplaat - die zich een weg meanderden door de uitgestrekte, lege vlakten van Zuid-Soedan. En dat bij temperaturen die regelmatig boven de veertig graden Celsius uitkwamen. Niet echt een omgeving die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in het achterhoofd had bij de ontwikkeling van het model dat van 1982 tot 1991 van de band liep. “De Porsche heeft de mishandeling doorstaan,” blikt

Coombs terug. “Het enige dat we verloren was de uitlaat, maar we bonden die gewoon op het dak en reden weer verder.” De bedoeïenen moeten de viercilinder ongetwijfeld hebben gehoord. De reis leidde van de woestijn naar het relatief groene landschap van Ethiopië en naar de grens met Kenia. Daar werd de 944 met z’n inzittenden geconfronteerd met wat grootste uitdaging van de reis zou gaan worden. De weg van Moyale naar Marzabit loopt langs de gevaarlijke grens tussen Kenia en Somalië, een wetteloos gebied

dat tot op de dag van vandaag het strijdtoneel is van gewelddadige schermutselingen tussen nomadische stammen. “Je krijgt vijfhonderd kilometer slechte wegen voor je kiezen waar je liever niet wilt stoppen - laat staan stil wilt komen te staan. We reden in konvooi met het Keniaanse leger als escorte, maar het had voor het eerst in twee jaar geregend en de wegen waren in modderdrab veranderd. We konden de vrachtwagens met deze enorme sporen niet bijhouden met onze Porsche en reden uiteindelijk alleen en verlaten in dat oorlogs-

gebied waar bandieten het voor het zeggen hebben.” De 944 Lux ploegde echter moedig voort, waarbij de bodemplaat het zwaar te verduren kreeg door de met rotsen bezaaide weg. In Marzabit lieten de Afrikagangers een beschadigde brandstofpomp repareren – bij een plaatselijke garage bij gebrek aan Porsche Centra - voordat ze vertrokken om het laatste deel van dit gevaarlijke deel van de reis te voltooien. Nanyuki op de evenaar was het reisdoel van het stel. Daarna was er nog zo’n achtduizend kilometer te gaan tot Kaapstad.

SPANBANDEN
Coombs beschrijft die trip door Oeganda en Tanzania als ‘relatively trouble free’. Ondertussen toonde de teller van de Porsche 944 meer dan 350 duizend kilometer aan, waarvan tenminste 1.600 kilometer offroad was gereden. Waar ze ook reden, door Malawi en Zambia, werden ze begroet met een mengeling van verwarring en opwinding op de plek van deze steeds zorgwekkender ogende youngtimer. Het venijn zat in de staart in Botswana en Namibië. De filmische en grie-

zelige Skeleton Coast en de Namib desert daagden de 944 en z’n Britse inzittenden behoorlijk uit. “De zon ging net onder toen we de Namib betraden,” vertelt Coombs. “We hadden echt het gevoel dat niets ons nu nog kon stoppen. We reden ongeveer 65 kilometer per uur toen een van de kogelgewrichten brak waardoor het wiel ineens niet geheel origineel onder de auto stond. Dat reserveonderdeel hadden we natuurlijk niet bij ons. Dus gebruikten we spanbanden en tiewraps om het weer aan elkaar te knopen.” Deze noodoplossing hield

Vrijheid

Ben Coombs ondernam eerder reizen met een Peugeot 306 D Turbo, Austin Mini, Fiat 126, Rover P6 3500, Jaguar XJ6, BMW E28 5 Series, Bajaj Auto-rickshaw en een Alfa 159. Hij documenteerde zijn reizen met prachtige foto's en filmpjes op Facebook en Instagram. De Brit heeft inmiddels meer plannen met 'Pub2Pub'. Hij wil het een merk maken dat bijzondere roadtrips over de hele wereld aanbiedt. Coombs heeft zijn avonturen ook beschreven in de boeken *Survival of the Quickest* (Porsche 944), *The Road to the East* (Chevrolet Corvette) en *Pub2Pub* (TVR Chimaera). De tour van Coombs geeft op een mooie manier aan hoe vrij je bent. Je kunt gewoon in je youngtimer stappen en gaan waar je wilt. "Het gaat om de reis en het gevoel van vrijheid; niet perse om de bestemming."



geen stand; het stel moest stoppen. Een verkwikkende nachtrust in de pikdonkere woestijn zat er niet in want de natuur gunde ze de slaap niet. Een krachtig onweersfront dat vanaf de Zuid-Atlantische Oceaan binnenkwam zorgde ervoor dat het stel in hun daktent van multiplex klaarwakker bleef. De volgende morgen probeerde Ben het kogelgewricht van de 944 te repareren. De achtste poging wierp uiteindelijk z'n vruchten af waardoor de auto die ooit in de boeken had gestaan met een topsnelheid van 220 nu met enige moeite met iets minder dan 30 kilometer per uur de woestijn uit kon kruipen. Acht uur had het stel nodig om asfalt te vinden waardoor ze het tempo iets konden opvoeren. Desalniettemin reed de 944 nog steeds niet harder dan zo'n 65 kilometer per uur en duurde het nog twee volle dagen om de resterende 1.100 kilometer naar Kaapstad af te leggen. "Het was een dramatische finish; de Porsche hinkte bijna letterlijk over de streep, maar het was gelukt. In de 62 dagen die we onderweg waren legden we meer dan 21 duizend kilometer af, doorkruisten we 26 landen en vijf grote woestijnen. *We did it*. De Porsche bleef achter in Afrika; aan het einde van de reis verkocht ik 'm voor 60 duizend Metacas - omgerekend zo'n £300 - aan een buschauffeur in Mozambique."

PUBS

Coombs was het reizen niet gaan vervelen. Na de trip met de Porsche reed hij in 2013 de *V8Nam Expedition* in een budget-Chevrolet Corvette C4 uit 1990 met een small-block 5,7 liter Chevy V8 die hij voor 3.800 pond via eBay had aangeschaft. Hij werd vergezeld door een vriend in een moegestreden Rolls-Royce Silver Shadow uit 1978 die voor 4.700 pond was gekocht. Zo'n 14 duizend mijl over de ruigste wegen van de wereld, 22 landen en vijf maanden na zijn vertrek arriveerde hij

in Vietnam. De Corvette had slechts een paar koelingsprobleempjes vertoond. "Aan het einde van de reis heb ik 'm verscheept van Singapore naar het VK, en heb hem nog een paar jaar bewaard. Ik heb de auto uiteindelijk verkocht om een nieuwe reis te financieren. Een Pool rijdt er nu nog mee. Probleemloos." In 2018 kriebelde het opnieuw. Het idee voor de reis die Coombs ondernam in zijn twintig jaar oude TVR Chimaera ontstond spontaan in een Britse pub. "Het leek me leuk om met 'Kermit' zoveel mogelijk pubs aan te doen in een reis. *I will drive far for beer*. De 'Pub2Pub' expeditie startte in de meest noordelijke kroeg die ik kon vinden in de Noorse plaats Svalbard, aan de rand van de poolcirkel. De reis van 32 duizend mijl voerde me door drie continenten en 25 landen naar Puerto Williams in Tierra del Fuego, Chili." Nu staan TVR's bepaald niet bekend om hun betrouwbaarheid, grijnst de wereldreiziger. "Ik had mijn Chimaera al vijf jaar voor de reis in mijn bezit. Maar ondanks dat reizen met sportwagens een passie van mij zijn, had ik nooit overwogen de TVR daarvoor te gebruiken. Ik zag hem altijd als te kwetsbaar; te handgemaakt. Maar ik heb bewezen dat een TVR wel degelijk bulletproof kan zijn. De Rover-V8 hield zich verrassend goed: ik kwam maar vier keer stil te staan met pech. Veel minder vaak dan met de 944 en de Corvette. Zelfs met vijftig graden hitte in Death Valley in Amerika, op hoogtes van bijna vijfduizend meter op de Boliviaanse Altoplano en op de Death Road in Bolivia gaf Kermit geen krimp. In Nicaragua had ik een korte stop nodig om de koppeling te vervangen. Dat was alles." Aangekomen bij de Chileense pub kon Ben Coombs slechts kiezen tussen een whisky en een biertje. De rit zat er op. Tijd om terug naar huis te gaan, ook voor de TVR, die werd verscheept van Uruguay naar het VK. Coombs denkt al weer na over een nieuwe uitdaging. 