

Ørkencruise



Tekst og fotos: Anders Nielsen

Den virkelige verden er bedst, når Toyota afprøver offroadere.

Tæt ved den algierske grænse i Marokko står 25 fabriksnye Toyota'er plus ti assistancevogne parat, deriblandt en højbenet Tatra-truck, der har deltaget i maraton-rallyet Paris-Dakar. Samtlige motorjournalister er trukket i tropetøjet, for et par varme dag venter.

Regel nummer to

Sporet er stenet, landskabet er måneagtigt og veksler i farve mellem rødt, gråt og sort. Solen bager fra sin høje himmel, og LandCruiserens klimaansøgning kører på fuld køling.

Udsynet er godt fra den høje førerplads, og vognens store front æder sig ubesværet vej gennem terrænet. Dette er off-

roadkørsel i luksusklasse, for støddæmperne og de store hjul absorberer effektivt vibrationerne fra det ujævne underlag. LandCruiser VX 100, permanent firehjulstræk, automatgear og en ottecylindret V-motor med 235 arbejdsvillige hestekræfter. Det går rigtig godt og lidt for hurtigt. Navigatøren på passagersædet overser en advarsel i rutebogen, og vi får ufrivilligt konstateret, at den 2 tons tunge vogn også kan flyve.

Tommelfingerregel nummer ét i stenet terræn er at holde tommelen ude af ratkranen. Hvis et forhjul rammer en klippeblok, kan rattet rotere og fingeren forstuve. Regel nummer to får vi indøvet på den mest kontante facon: At undvige skarpe sten og derved undgå punktering! Vi får hjælp til hjulskiftet af en forbipasserende assistancevogn. Med den nedgående røde sol ret ind gennem frontruden tilbagelægger vi de sidste 25 kilometer til byen Erfoud, som er centrum i den kæmpemæssige oase, Tafilalet.

Gave til Ouzina

Dagsruten går gennem forbudt territorium, men med det legendariske ørkenrally Paris-Dakar som udforskende fortrop, er det lykkedes Toyota at få tilladelse til at benytte samme rute. For at få en større trædeflade i det løse sand, har vi lukket halvdelen af luften ud af dækkene, og med rigelige mængder vand og spændte forventninger begiver vi os af sted på den 115 kilometer lange etape. Sandet er blødt, og hvis køretøjet først går i stå, kommer vi næppe videre ved egen hjælp. LandCruiseren er tung, men i andet gear og et højt omdrejningstal holder den sig på overfladen. Senere finder vi et hjulspor med fast grund og når en lille landsby, Ouzina.

Byen er på den anden ende, for arrangørerne af ørkenraidet har – da man rekonoscerede ruten – fundet på at forære byen en benzindrevet pumpe, så beboerne i fremtiden får lettere adgang til vandet i brønden. Også byens skole er



i Sahara



blevet forsynet med en stor kasse kladderhæfter, bøger og kuglepenne. Det varer en time, før vi kan forlade Ouzina med en hale af børn efter bilen. En time senere når vi teltlejren, hvor tusinder af stjerner tændes på himlen, og månelysen forvandler tomrummet til en fjern planet.

Næste dags etape er 346 kilometer. Umidledbart skulle man tro, at dette landskab er monotont, men undervejs er der mange variationer. Der er områder med bjerge af næsten vulkansk karakter, og der er adskillige udtørrede saltsøer, såkaldte chotts. Disse saltsøer er så store og plane, at man andre steder i verden ofte anvender dem til hastighedsforsøg. Og her sker ulykken.

Vild i varmen

I tankeløs kådhed over de store vidder på saltsletten jagter to polske hold hinanden med høj hastighed. Den bageste LandCruiser 90 befinder sig i den tætte støvsky fra den forankørende og ser ikke

stansætningen, som markerer sporet over søen. Med 120 kilometer i timen rammer LandCruiserens højre forhjul den høje stendynge, hjulophænget bryder sammen, og de store sten slynges mod frontruden. Begge airbags udløses korrekt, og vognen fortsætter i en 30 meters udskridning, før den stopper. De to polske deltagere i bilen er mildest talt chokerede, men vigtigst af alt er de uskadede. Vognen kan ikke repareres på stedet, men hægtes senere på dagen efter den terrængående truck.

Først på eftermiddagen øjner vi i det fjerne en beduinfamilie ved deres gråbrune telt, og vel vidende at vi er sidst i konvojen, beslutter vi os alligevel for at aflægge dem et uventet besøg. Med hver vores sprog kommer vi ikke langt i kommunikationen, men smilene og billederne er omvejen og den ekstra tid værd. I fuld fart fortsætter vi efter de andre.

Efter halvanden times hektisk kørsel genembryder vi en mindre bjergkæde og be-

finder os nu på en slette med et virvar af spor. Et eller andet sted er vi kørt forkert! Horisonten rundt er vi omkranset af de små bjerge, og at finde tilbage samme vej over sletten viser sig at være vanskeligere end ventet. Vores vandflaske har vi under en pause glemt i en anden vogn, og VHF-radioen, som ellers er alles livline, er tavs og uden for rækkevidde af de øvrige vogne. Solen står i zenith og brænder ubønhørligt, mens vi holder krisemøde om situationen. Endnu en halv time tosser vi stadig rundt for at finde vores egne hjulspor, da radioen endelig begynder at skratte. Forbindelsen bliver gradvis bedre, og vi forstår, at nogen forsøger at kontakte vogn nummer 17. Det er os!

Solen går ned, da vi kører gennem Agdz ved floden Draa med sit frodige bælte af daddelpalmer, og efter at have krydset bjergkæden Jbel Tifernine bliver vi mødt af lysskåret fra byen Ouarzazate. Vi er de sidste, der ankommer, støvede og udmattede, mætte af Saharas magiske univers.