

PROLOOG

Ik denk niet dat ik ooit zelf op het idee was gekomen. Om Ouagadougou te bezoeken, bedoel ik. Een goede vriend ging daar trouwen, in de hoofdstad van het West-Afrikaanse land Burkina Faso. Met een *Burkinabé*. En dat wilde ik niet missen. Het huwelijksfeest duurde drie dagen. De laatste avond stapte ik vermoeid in een taxi. Nu is Burkina Faso een van de armste landen ter wereld en ik wist dat de meeste auto's daar niet tot de allernieuwste behoren. Maar dit exemplaar sloeg alles. De auto was aan alle kanten gedeukt, de koplampen waren verdwenen, de banden spekglad. Uit de knalpijp kwam walmende, inktzwarte rook. Aan de binnenkant was het niet veel beter: waar ooit de kilometer teller had gezeten, restte een gapend gat. De veren staken door de stoelen. De bekleding op de portieren was goeddeels verdwenen; je keek zo tegen het kale metaal aan.

Op het gebarsten dashboard zat een sticker van psv.

Een psv-fan in Ouagadougou? Ik tikte op het rood-witte logo van de Eindhovense voetbalclub en vroeg de chauffeur of hij een bewonderaar van Nederlands voetbal was.

Hij begreep niet wat ik bedoelde. Hij had nog nooit van psv gehoord, voetbal interesseerde hem geen lor. Hij wist zelfs niet waar Nederland lag. En die sticker had altijd al in zijn auto gezeten. Zo zag hij er ook uit. Vergeeld. Gerafeld aan de randen – iemand had vergeefs geprobeerd hem eraf te peuteren. Hoe kwam die sticker in een Afrikaanse taxi? Misschien was de vorige eigenaar een psv-supporter? Hoe fascinerend die gedachte ook was, een psv-fan in Burkina Faso leek me onwaarschijnlijk. Lag het niet meer voor de hand dat een nog eerdere eigenaar psv-aanhanger was geweest? Dat moest het zijn: die auto kwam uit Brabant. En jawel, bij het uitstappen werd mijn vermoeden bevestigd. Achter op de auto zat een witte NL-sticker.

Het was een Mercedes 190 Diesel, die taxi in Ouagadougou.

DE AANKOOP

Jaar: 2004

Kilometerstand: 220.000

Prijs: 1200 euro

Eigenaar: Jeroen van Bergeijk



Wekelijks staan er dit soort advertenties op de website marktplaats.nl:

‘Te koop aangeboden: Mercedes 190 D

Prijs: 1400,00 euro

Mercedes 190 D, bouwjaar 1988, km-stand 220.000, alarm, kleur antraciet, 4-deurs. Auto is in prima staat en heeft net een kleine beurt en APK gehad.’

Deze trekt mijn aandacht omdat alles er goed aan lijkt: het type Mercedes waarnaar ik op zoek ben, een redelijke vraagprijs, niet te veel kilometers op de teller en een recente keuring. ‘De telefoon staat niet stil,’ zegt de verkoper als ik hem op zaterdagochtend op zijn mobiele telefoon bel. ‘Je kunt komen kijken, maar wie het eerst ja zegt, die

krijgt hem.' Spoorlags rijd ik naar Buitenplaats Ypenburg, een nieuwbouwwijk aan de rand van Den Haag. De eigenaar van de Mercedes heet Ronald. Hij werkt bij de politie. En is dus te vertrouwen, is zijn impliciete boodschap. Ronald is een gespierde man met kortgeknipt haar, zo ongeveer hoe je je een politieagent voorstelt. Kort van stof, beetje streng, niet onsympathiek.

We lopen naar zijn Mercedes die nogal uit de toon valt tussen de glimmende, gloednieuwe middenklassers die in Ronalds keurige straatje staan geparkeerd. De lak is dof geworden. Er zit een barst in de bumper. Het dak wil niet meer open. De bestuurderstoel is doorgezakt en de centrale deurvergrendeling is kapot.

Die taxi in Ouagadougou had me niet meer losgelaten. In het vliegtuig naar huis had ik zitten mijmeren over hoe die auto daar terecht was gekomen. Ik stelde me een Nederlandse ontwikkelingswerker voor die de Mercedes van zijn oom had gekregen en hem via de haven van het naburige Benin had ingevoerd. Misschien was het een Afrikaanse immigrant die de auto van een aannemer in Eindhoven had gekocht en hem vervolgens naar zijn familie in Burkina Faso had gestuurd. Of een Brabantse avonturier die met die Mercedes 190 dwars door de Sahara naar Ouagadougou was gereden om hem daar aan de hoogstbiedende te verkopen. Maar hoe zat het echt? Hoe kwam een Nederlandse auto in Afrika terecht?

Neem de Mercedes van Ronald. Een zeventien jaar oude auto leeft in feite *on borrowed time*; een auto heeft in Nederland gemiddeld slechts vijftien jaar te leven. Voor een auto als die van Ronald bestaan er eigenlijk maar twee toekomstscenario's. Het meest waarschijnlijke is dat hij op de schroothoop belandt. Niet omdat een zeventien jaar oude auto in zo'n slechte conditie verkeert, maar omdat de kos-

ten van de reparaties die in de nabije toekomst ongetwijfeld nodig zullen blijken, de waarde van de auto ruimschoots zullen overschrijden. In Nederland heeft Ronalds auto zijn bruikbaarheid verloren. Maar in landen waar de kosten van reparaties veel lager liggen, is diezelfde auto nog wel wat waard. Vandaar het andere scenario voor Ronalds Mercedes: de export. Van de ruim zeven miljoen auto's die in 2005 op de Nederlandse wegen rondreden, waren er aan het eind van dat jaar een kwart miljoen geëxporteerd. Alle rijke West-Europese landen exporteren hun oude auto's, alles bij elkaar miljoenen. De meeste gaan tegenwoordig naar Oost-Europa, maar een aanzienlijke minderheid, naar schatting vijfhonderdduizend per jaar, belandt in Afrika. Die psv-Mercedes in Ouagadougou heeft gezelschap. De Opel Astra van een vertegenwoordiger uit Almere slijt zijn dagen als *bush taxi* in Accra. In de Toyota Corolla van een Zoetermeerse huisvrouw rijdt nu een kamelenhandelaar uit Mauritanië.

De meeste auto's met bestemming Afrika verlaten ons land via zee, maar er wordt ook een klein aantal naar Afrika gereden. Sterker, met een tweedehands auto naar West-Afrika rijden is al sinds de jaren zeventig een favoriet tijdverdrijf voor avontuurlijke Fransen, Belgen, Duitsers en Nederlanders. Die reizigers zijn als onze grutto's, visdiefjes en zwaluwen. Elke winter trekken ze naar West-Afrika, om hun afdankertjes in landen als Mauritanië, Mali, Niger en Burkina Faso met een leuk winstje te verkopen. Onderweg moeten ze douaniers omkopen, corrupte politieagenten te vriend houden, maar bovenal moeten ze dwars door de Sahara rijden.

Ik maak een testritje in Ronalds Mercedes. Hij lijkt mechanisch weinig te mankeren: de motor loopt goed, de remmen zijn in orde, hij trekt wat moeizaam op, maar schakelt lekker. Hij ziet er in die nieuwbouwwijk misschien

wat sjofeltjes uit, maar voor een zeventien jaar oude auto is dit een prima exemplaar. De taxichauffeurs van Ouagadougou zullen me jaloers aanstaren. Ik krijg Ronald zover nog tweehonderd euro van de prijs af te doen en even later is-ie van mij, die Afrikaanse taxi in spe.

'ZO MOET HET DUS NIET'

Op het crossterrein tegenover de Amerikahaven in het westelijk havengebied van Amsterdam is het gejeengel van motoren geen moment uit de lucht. De lucht is grauwgrijs. Af en toe miezert het. Het crossterrein is half begroeid met onkruid en jonge wilgenboompjes. De Sahara is het niet, maar er is zand en daar gaat het om. Ik ben hier met Ruben en Raoul, die me gaan leren hoe je met een gewone auto door mul zand moet rijden. Ruben is werktuigbouwkundige en al een keer of vijf door de Sahara gereden. Hij draagt een te grote bril. Hij weet alles van auto's. Raoul is de eigenaar van Off-Road Adventures, een bedrijf dat Land Rovers verhuurt en 'teambuildingevenementen' verzorgt in de Ardennen waar deelnemers 'een knap stukje voertuigbeheersing' onder de knie krijgen. Raoul heeft een grote bos krullend haar, draagt een stoer leren jack en houdt van The Rolling Stones. Zijn droom is om ooit de woestijnrace Parijs-Dakar te rijden. Al jaren is hij met de voorbereidingen bezig. Het probleem is dat het vreselijk veel geld kost; professionele teams geven er zo een paar miljoen aan uit. Zelfs als je het op een koopje wil doen, moet je toch al snel twee ton neerleggen, en die heeft Raoul niet.

Raoul heeft vandaag een van zijn Land Rovers meegenomen. Om mijn Mercedes uit het zand te trekken, mocht het mis gaan. De lesmethode van Ruben en Raoul is simpel: al doende leert men. Ik mag het dus zelf uitzoeken. Ze zetten mij achter het stuur, nemen plaats op de achterbank en laten me het crossterrein op rijden. Heel, heel voorzichtig rij ik door het zand. Wat er dan gebeurt heb ik zo vaak gezien als mijn zoontje met zijn speelgoedauto'tjes in de zandbak zit te spelen: de wielen lopen vast. Het zand komt tussen spleten en wielen. Ik kom nog geen tien meter ver voordat de motor afslaat.

'Zo moet het dus niet,' zegt Raoul.

Er zijn drie dingen die je moet doen als je door zand rijdt. Op tijd terugschakelen, vaart houden en lucht uit je banden laten lopen. Dat laatste druist in tegen het gevoel en het advies dat de automobilist van garage en onderhoudsboekje krijgt: hou je banden altijd op de voorgeschreven spanning. Maar Raoul neemt een dubbeltje, drukt dat in het ventiel en laat sissend de lucht ontsnappen. Met een stokje maakt Ruben een tekening in het zand. Hij schetst een aan de onderkant uitgezakte band. Door zo'n platte band wordt het contactoppervlak tussen band en zand groter. Daarmee wordt de grip van de band groter en de kans dat hij gaat slippen kleiner. Een hard opgepompte band heeft maar een klein contactoppervlak. In los zand gaat zo'n band snel slippen, daardoor graaft hij zich in en –voilà, de auto zit vast.

'Het is een misverstand dat je alleen met een fourwheeldrive door de woestijn zou kunnen rijden,' zegt Ruben. 'Een gewone auto met zachte banden voldoet prima.' Het grote voordeel van een terreinwagen is niet zozeer dat hij aan alle vier de wielen aangedreven wordt, alhoewel dat helpt, als wel dat zo'n auto hoog op zijn wielen staat. Er is een aanzienlijke ruimte tussen de grond en het chassis, de

zogeneten bodemspeling. Als je van de weg af gaat, loop je met een gewone auto, die weinig bodemspeling heeft, snel het risico iets te beschadigen. In een gewone auto kan bijvoorbeeld een flinke steen al een gat slaan in benzinetank of carter – het reservoir voor de motorolie. In het normale weggebruik heb je van geringe bodemspeling weinig last. Je merkt het eigenlijk alleen als je te hard over een verkeersdrempel rijdt. Een terreinwagen heeft last van verkeersdrempels noch andere hobbels of uitsteeksels. Kortom, als je goed uitkijkt voor grote stenen en geen gekke dingen doet (zoals door zandduinen rijden), dan zou een reis door de Sahara volgens Ruben met een gewone auto zonder al te veel problemen kunnen verlopen.

Als alle banden zijn bewerkt, probeer ik weg te rijden. Tevergeefs. 'Als we het zand rond de wielen weggraven, moet het lukken,' zegt Ruben. 'En pak je zandplaten maar,' voegt hij eraan toe. Zandplaten zijn platte stukken metaal ter breedte van een autoband met een lengte van anderhalve meter. Met zulke platen onder je wielen krijg je extra grip. Bij een legerdump in Utrecht heb ik voor nog geen vijftien euro twee van die loodzware, roestige stukken ijzer gekocht. Ik haal ze van de imperial en leg ze onder de achterwielen.

Even later kruipt Ruben achter het stuur en laat zien hoe het echt moet. Hij trekt de bestuurdersstoel helemaal naar voren, zodat hij bijna met zijn neus tegen de voorruit zit. Snel schakelt hij naar de tweede versnelling en geeft veel gas. De motor giert, maar Ruben raakt de versnellingspook niet meer aan. Zelfs in de bochten mindert hij geen vaart. Het zand spat hoog op. Ik zit met het zweet in mijn handen, stoot keer op keer mijn hoofd tegen het plafond, heb voortdurend het gevoel dat we zullen omslaan, dat de motor de geest zal geven. Maar vastlopen doen we niet.

Na een paar rondjes over het crossterrein mag ik het nog eens proberen. Dan, langzaam, krijg ik de slag te pakken.