

# 5490 km solo

Schade-expert Jan Feskens (51) uit Teteringen wilde altijd al eens een lange solotoertocht maken. In 2009 kwam het ervan: in zes weken trok hij door de binnenlanden van Turkije. Hij trotseerde de slechtste wegen, besneeuwde bergpassen, kamikazepiloten én militaire controles in Turks-Koerdisch gebied. Verslag van een 5490 kilometer lange onvergetelijke ervaring.

“Na dertig kilometer ging het schemeren terwijl de weg overging in een slingerend bergpad”



Fotografie: Jan Feskens

## \_Logboek

30 april - 9 juni 2009

**Wat:** rondreis door Turkije, van Edirne over de snelweg naar Ankara, vanaf daar binnendoor naar de grens met Syrië en Iran en terug

**Heen:** met de motor naar Oostenrijk, dan met de autoslaaptrein 36 uur naar Edirne

**Terug:** per motor vanaf Oostenrijk, de laatste dag 150 km/u over de Duitse snelwegen. ("Wat een verschil met de 90 km/u in Turkije!")

**Afstand:** in Turkije 5490 km

**Motor:** BMW 1200 GS Adventure op Metzeler Tourance banden

**Kosten:** brandstof € 1,55 per liter; hotel gemiddeld € 25,-

Zijn route voerde van Edirne, de eindhalte van de autoslaaptrein vanuit Oostenrijk, over de snelweg via Istanbul naar Ankara. Vervolgens zakte Jan Feskens af naar het zuiden richting de Middellandse Zee om daarna oostwaarts te rijden naar de Koerdische stad Diyarbakir. De honderden kilometers daarna voerden langs de grens met Syrië en Iran en toen zette hij koers naar Ankara, dwars door de binnenlanden. Daar voegde hij weer in op de snelweg, liet Istanbul links liggen om nog even het gas open te trekken naar Edirne.

Overall waar hij onderweg zijn motor parkeerde en z'n helm afdeed stond Jan Feskens in het middelpunt van de belangstelling. Al toerend ontweek hij niet alleen gigantische kuilen in het vaak slechte wegdek, ook ontsnapte hij maar net aan de kaken van waakse herdershonden, dronk hij mierzoete thee bij militaire controleposten en werd hij in cafés gezoend door baardige kerels. Tijdens een motortocht door Turkije moet je duidelijk niet voor één gat te vangen zijn en je kalmte bewaren. Juist in onverwachte en uitzonderlijke situaties, zoals die ene dag bijna aan het eind van z'n reis.

"Ik maakte nog een foto van die bergtop in de wolken, me niet realiserend dat mijn route daar naartoe zou leiden. Het werd wel kouder en de weg smaller. Het viel me wel al op dat er nog bergen sneeuw voor de huisjes lagen, maar die twee meter hoge sneeuwwand waar ik ineens naast reed, kwam onverwacht. Er was maar één kant van de bergpas sneeuwvrij gemaakt. Ik had nauwelijks zicht en er lagen ook nog eens grote keien op de weg. Het enige wat ik dacht was: blijf geconcentreerd en rijd rustig. Ik heb een uur gedaan over anderhalve

kilometer en was blij toen ik het achter de rug had. Dit soort avontuurlijke situaties zijn juist de charme van het met de motor op pad zijn. Maar dat denk ik pas achteraf. Ik had niet geweten wat te doen als er me een vrachtwagen tegemoet was gekomen."

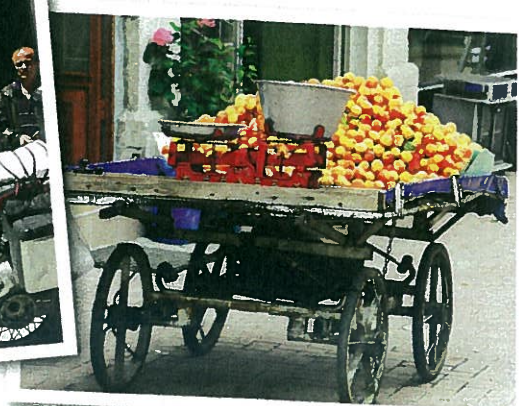
**SLINGEREND BERGPAD**

Behalve het besneeuwde bergpad, zorgde een opgebroken weg ook voor een penibele situatie. Halverwege de roadtrip kwam Feskens aan in een dorpje waar beide hotels al vol bleken. Er zat maar één ding op: proberen in de komende anderhalf uur 100 kilometer af te leggen, voor het donker. De eerste dertig kilometer gingen nog voorspoedig. Feskens genoot van de lekkere stuurwegen en het kleurrijke landschap met erts in de rotsen. Maar toen verloor hij zijn belangstelling voor de plaggenhutten en de werkende vrouwen op het land. De weg veranderde in een slingerend bergpad. Voor hem kropen zwaarbeladen vrachtwagens tergend langzaam omhoog. De weg was zo smal dat hij ze bijna niet kon inhalen. De schemering zette al in. "En toen was ook nog de weg opgebroken. Kilometers lang alleen gravel en losse keien. Staand op de stepjes om de motor in evenwicht te houden probeerde ik alles zo goed mogelijk te overzien. Het was inmiddels al hartstikke donker. Ik reed in enorme stofwolken in het spoor van een busje. Ik zag geen hand voor ogen, wist alleen dat het aan de ene kant heel hoog was en aan de andere kant heel erg diep. Pas tegen negenen doemde de bebouwde kom van Bitlis op. Ineens zag ik een bordje met 'hotel'. Ik slalomde er naartoe

en slaakte een zucht van verlichting: ze hadden nog één kamer vrij..."

**RIJEN DIK**

Medeweggebruikers waren vooral paarden-wagens, muilezels, aftandse auto's en onbenullig grote vrachtwagens. Overall waar hij kwam stonden de toeschouwers meteen rijen dik om hem heen. En dat is precies wat Feskens zo mooi vindt aan reizen. "Behalve dat het geweldig is om door een onbekend en steeds veranderend landschap te rijden, vind ik het leuk om nieuwe mensen tegen te komen." Zes weken lang, dag in dag uit over slechte wegen en door stofgordijnen, bleef zijn motor een betrouwbare factor. Dat terwijl er voor vertrek niet veel bijzonders aan was gebeurd: alleen een beurt, twee nieuwe banden en remblokken. "Zelf kan ik alleen een band plakken, >



## “Je bent pas een echte vent met snor”

maar je moet er ook niet van uitgaan dat je motor stukgaat. Bovendien had ik vooraf uitgezocht dat er een dealer was in Ankara én in Istanbul. In het ergste geval zou ik vier of vijf dagen in een busje naast m'n motor zitten op weg naar een van de twee.”

Niemand legde Feskens tijdens zijn zes weken durende solotocht ook maar een strobreed in de weg. Zijn grootste geheim was misschien wel de interesse in de mensen en de cultuur van het land en de regio's die hij bezocht. Zo liet hij bijvoorbeeld onderweg z'n baard en snor staan. “Want motor of niet, in Turkije is een man pas een échte vent als hij een baard heeft.” Ook inhoudelijk rustte hij zichzelf goed uit. “Ik wist dat het in het zuidoosten politiek onrustig kon zijn en dat ik in elk geval te maken zou krijgen met militaire controleposten. Daarom had ik ‘Reizen langs de frontlijn’ van oorlogscorrespondent Arnold Karskens gelezen. Daarin stond de tip om niet in zwarte kleren te reizen. Dan lijk je een terrorist of een politieagent, en die eerste associatie is nooit handig. Vandaar dat ik een lichtgrijs pak droeg. Verder was mijn strategie: rustig komen

aanrijden bij zo'n checkpoint, afremmen, je helm omhoog doen en vriendelijk lachen.”

### GLAD IJS

Behalve de onverwachtse gaten of het gravel is er nog een ander aandachtspunt. Want in Turkije begeef je je niet alleen op half besneeuwde wegen op glad ijs. Ook bij benzinestations ligt het gevaar van een flinke schuiver op de loer. “Daar wassen ze vrachtwagens en alle olie en vettigheid komt op de weg terecht. Gelukkig merkte ik het meteen toen ik m'n voet aan de grond zette. Het was er nat én spekglad.” Waar hij al sneller op bedacht raakte, was de mentaliteit op de wegen, waar je zo defensief mogelijk moet rijden. “Je moet er rekening mee houden dat je de zwakste verkeersdeelnemer bent. Net als dat je moet weten dat auto's van rechts én links voorrang nemen en dat ze in kleine dorpjes op provinciale wegen massaal door rood rijden.”

Maar niet zijn 109 PK voerde Feskens naar zijn meest verrassende ervaring. Dat was die eerste eindeloze theesessie in een café, ergens onderweg, waarvan

er daarna nog vele zouden volgen. Door een vakantie cursus Turks van tien weken en een woordenboekje kon hij zich tussen de slokjes door redelijk verstaanbaar maken. Handig, want hij werd overal onderworpen aan een vragenvuur: hoeveel z'n motor kostte bijvoorbeeld. “Ik haalde driekwart van de prijs af, ook dat bedrag is in de ogen van de lokale bevolking al een fortuin. Vaak genoeg waren de mensen zo gastvrij dat ik zelfs niet mocht betalen na drie koppen thee. Voor dit soort situaties had ik Delftsblauwe miniatuurklompjes bij me. Die deed ik dan cadeau.” En waar de niet voor een kleintje vervaarde motorrijder zonder blikken of blozen assertief rijgedrag pareerde met een minstens zo strak staaltje rijkunst en niet van omkeren wilde weten op die besneeuwde bergpas, bracht een redelijk onschuldige blijk van waardering en dank hem wel van z'n stuk. “Ik kreeg pardoes twee zoenen, op elke wang één. Voor het eerst in mijn leven werd ik door een kerel gekust. Dát zal ik nooit vergeten!” Hier kon geen helm, vakantie cursus Turks of een boek met tips van een oorlogsverslaggever hem tegen wapenen. ●

Voor pechservice in Nederland ga naar [www.knmv.nl/knmv/pechservice/nederland](http://www.knmv.nl/knmv/pechservice/nederland)

Pechdekkingen (voor zowel de motor als de auto*)	Buitenland	
	KNMV Lidmaatschap (met Eurohulpbrief)	KNMV verzekeringen
1. Reparatie langs de weg (max. 1 uur)	✓	✗
2. Noodzakelijke kosten van hulp (tot EUR 125,-)	✗	✓
3. Transport naar professionele hulpdienst	✓	✓
4. Bestellen en toezenden onderdelen naar buitenland	✓	✓
5. Berging en stalling	✓	✓
6. Vervoer in- en opzittenden naar adres in Nederland	✗	✗
7. Vervangend vervoer	✓	✗
8. Hotelkosten voor 1 nacht (tot EUR 70,-)	✗	✗
9. Hotelkosten voor 2 nachten (tot EUR 80,- per nacht)	✓	✗
10. Repariëring van motor of auto	✓	✓
11. Vergoeding van kosten naar eindbestemming	✓	✓
12. Ophalen gerepareerde motorrijtuig	✓	✗

\*) Pechhulp geldt indien auto niet ouder is dan 14 jaar.



## REIS

Op vakantie? Dan mag een doorlopende reisverzekering niet ontbreken. Bovendien ontvang je deze gratis als je voor 1 augustus 2011 een motorverzekering afsluit. Meer informatie over de reisverzekering en deze actie vind je op [www.knmv.nl/verzekeringen](http://www.knmv.nl/verzekeringen).