

Terms of use

This document will be valuable to most readers. However, proper advice must be tailored to the specific circumstances of each case. No information provided herein should be used as a substitute for the advice of a competent counsel.

While the publisher endeavors to provide correct information, readers should refer to originating bodies (such as manufacturers or public agencies) for confirmation of the accuracy and possible updates of critical data.

I encourage fair use of this document and all other publications, concurrent with the protection by Copyright 2004 Captain / Theo Koster.

BFGoodrich Macadam

De 1100 km enkele reisafstand wordt veelvuldig afgelegd, met en zonder aanhangwagen. De asfaltspecialist onder de 4x4 bewijst zijn waarde.

Het riviertje waaraan de nieuwe standplaats van de Geländewagen mede haar naam ontleend, komt 45 km westelijker uit in de Lot en uiteindelijk in de Garonne. Voor GPS gebruikers: omstreeks 44°N en 02°E. Veel preciezer willen we niet zijn. Er moet nog best wat gebeuren aan het oude herenhuis en hulp is welkom, maar in vakantieperiodes zijn gasten eerder tot last dan lust. Ten Zuiden van de Dordogne valt enorm te genieten, zowel culinair als cultureel en in de groene natuur. De vierwielaandrijving houdt de Mercedes op natte, bemodderde bospaadjes in beweging. Echter, het loopvlak heeft het meeste contact met teer en steen.

John Loudon McAdam

De geschiedenis herhaalt zichzelf, dus dat hoeven we hier niet te doen. Op de Captain website staat de historie van macadam en *tar-macadam* in detail beschreven. De Schotse deugniet John McAdam was welbeschouwd een meester in de constructie van wat we tegenwoordig ZOAB noemen, maar dan gemaakt van puur natuurlijke steenbrokken. De toevoeging van teer, zoals in Zeer Open Asfalt Beton, vond hij nodeloos duur. Arbeiders die natuursteen verbrokkelen waren destijds goedkoper. Water afvoeren was in de tijd van McAdam nodig om de weg heel te houden. De moderne Macadam band gebruikt die techniek vooral om de auto (en mede weggebruikers) te beschermen.

Met toenemende brandstofprijzen en ook twee slurpende olietanks in *la maison* met haar kasteelachtig dikke muren, is elke besparing welkom.

Nog wat historie: Benjamin Franklin Goodrich leverde reeds in 1898 banden aan Alexander Winton voor de eerste commercieel verkochte automobiel in de USA. De Macadam is in menig opzicht de tegenpool van de BFGoodrich competitiebanden die bijvoorbeeld in *Le Dakar* 2004 negen van de tien snelste auto's over de finish brachten. Die bieden maximaal grip op ongeveer alles behalve asfalt, weerstaan scherpe rotsbrokken en extreem hoge temperaturen door lage bandenspanning. Een klein jaar geleden demonteerden we onze eigen stoere terreinbanden en kozen voor de Macadam. Het is nu tijd voor de leermomenten.

Zwerwers

De Geländewagen heeft zowat een kwart miljoen km afgelegd op de hoogste maat -235/85R16- die ervoor gehomologeerd is. Voordat hij vrijgesteld wordt van *taxe routière*, kan er nog zo'n portie bijkomen. Martin en Jeanette zijn grof profiel gewend, onder de motoren die hen respectievelijk 4,5- en 3,5 jaar (!) op hun zwerftochten ver van huis vergezelden. Ze weten wat leven uit een koffertje betekent. Voorlopig staan hun dikke motoren in de Franse schuur of achterop de nieuwe tweetons tandemasser. Martin koos voor een aanhanger die niet breder is, zodat hij zonder extra spiegels kan rijden. De huif steekt alleen iets boven de daklijn van de Geländewagen uit. Als het span over de Franse heuvels koerst, loopt de koelwatertemperatuur behoorlijk op. Dat is een goed signaal: we hebben de Macadam's in precies de juiste afmeting gekozen. De zescilinder moet soms flink scheuren aan de ruim vijf ton treingewicht. Op de hogere banden zou er nog meer slip in de koppelvormer zijn, want een *lock-up* koppeling kende de Geländewagen jaargang 1992 niet.



Ter land, ter zee en in de lucht

Met een bredere- of nog hogere aanhangwagen zou de luchtweerstand een extra belasting zijn, naast de reeds onvermijdelijke rolweerstand van acht wielen en het al genoemde treingewicht. Het profiel van de Macadam's is ten opzichte van 'echte terreinbanden' minder diep ingesneden en er is meer 'land' en minder 'sea'. Met land wordt rubber bedoeld dat in contact komt met de ondergrond. De zee is de open ruimte tussen de profielblokken om water af te voeren. De air, om het spreekwoordelijke trio af te maken, zit als het goed is in de band. Het omgekeerde (band in de lucht) is ook waar: zo landde Charles Lindbergh in 1926 na zijn fameuze solovlucht over de Atlantische Oceaan op het vliegveld Le Bourget bij Paris op BFGoodrich banden. Terug naar de Macadam: de rolweerstand van deze banden is relatief laag, mede omdat de profielblokken minder heen en weer zwiepen tijdens het afrollen. Dit is tijdens het rijden duidelijk te horen; het blijft stiller onder de wielen. Geluid komt immers onvermijdelijk uit de brandstoftank. Met toenemende brandstofprijzen en ook twee slurpende olietels in *la maison* met haar kasteelachtig dikke muren, is elke besparing welkom.

Detailkaarten

Op het dashboard van de Geländewagen pronkte voorheen een luchtvaart-GPS waarin vliegvelden en aanverwante gegevens op het scherm getoverd konden worden. De rol van vliegallybegeleider is inmiddels door andere auto's overgenomen. Martin ruilde de GPS voor een moderner exemplaar waarin de meeste verharde wegen geladen kunnen worden vanuit de PC. Het geheugen is niet groot genoeg om heel Frankrijk in één keer te omvatten, maar de details van een regio die een dagtrip ruim overstijgt is geen probleem. Met de GPS is het makkelijk om tolwegen en overmatig drukke agglomeraties te omzeilen. Als ervaren *motards* hebben Martin en Jeanette een reflexmatige voorkeur voor achteraf lopende parallelroutes.



Sluipverkeer mag je dat niet noemen, want het gaat hen minder om afstanden verkorten dan om telkens iets anders te zien in plaats van dezelfde saaie route. Waar de GPS het laat afweten, nemen kaarten van IGN *Institute Géographique National* het over. Bij de schaal 1:25.000 staat één centimeter op papier gelijk aan 250 meter onverhard. Tijdwinst is er alleen al vanwege het kaartlezen niet. Vervolgens stoppen Martin en Jeanette geregeld om het panorama rustig te bekijken. Sluipverkeer zou je het hoogstens kunnen noemen omdat ze -voor de betreffende boer- wel eens onverwacht uit een bos of veld komen rollen waar in geen jaren iemand met een auto is geweest.

Aangenaam kennismaken

Het pretentieloze uiterlijk van de Geländewagen helpt om dergelijke nieuwe kennissen meteen op hun gemak te stellen. Geen koeienrek voorop, geen lier om bomen omver te trekken, geen grof profiel op de banden om het pad om te ploegen. En geen chroom om zich te onderscheiden van utilitaire bospad- of veldweggebruikers. De boeren blijken verrast, ook wel verbaasd, maar niet geïntimideerd. Martin en Jeanette leren rap Frans om met een vriendelijk woord over en weer zulke ontmoetingen uit te buiten. Ze moeten bijvoorbeeld nog een goede bron van open-haardhout

Hout sprokkelen is in Frankrijk net als elders gebonden aan afspraken met de eigenaar van het bos.

zien te vinden, want commercieel laten bezorgen is enigszins verspillend wanneer je zelf acht kubieke meters tegelijk zou kunnen laden. Het hout mag niet opeengepakt worden, want dan is de tandemasser meteen overbelast. In de grote woonkeuken staat de enige schouw van het huis, waarin vooralsnog alleen met gruwelijk laag rendement gestookt kan worden. Meer rook dan vuur soms, en de meeste warmte verdwijnt in elk geval via de schoorsteen naar buiten. Er moet een efficiënte houtkachel komen, misschien wel een waarop ook gekookt kan worden. Eén van de recent verworven Franse kennissen heeft zijn houtkachel gekoppeld aan de *chauffage central*. Hij maakte het zelfs nog mooier, door te kunnen omschakelen van olie- naar hout als brandstof via twee naast elkaar staande branders. Gas is in de regio alleen in flessen te koop en daarom slechts betaalbaar om op te koken. Hout sprokkelen is in Frankrijk net als elders gebonden aan afspraken met de eigenaar van het bos. Het grote hout wordt met grote tussenpozen industrieel uitgedund. Daar blijven slechts kruimels over. Je moet dus kleine bospercelen vinden waar de eigenaar zelf teveel aan heeft, maar die voor de houtindustrie waardeloos zijn. Jeanette bekwaamt zich in belangstellend vragen zonder gretig over te komen, want dat zou de prijs ernstig kunnen opdrijven.



Afdalingen

De heuvelachtige omgeving is aantrekkelijk om te bezoeken per auto, of op de motor. Om een beginnend speklaagje in toom te houden, wordt fietsen wel aanbevolen maar dat kan op zwaar werk uitdraaien. Lopen is dan nog verstandiger. Het wandelpad GR 652 loopt bijvoorbeeld iets Noordelijker langs de *Gorges de la Cère*. Onze foto's bevestigen de groene lijntjes die de kaartenmakers van Michelin langs veel kleinere wegen trekken. Die zijn de moeite van een omweg waard. De hoogtes worden nog uitgedrukt in honderden meters, maar dat is genoeg om van tijd tot tijd een fikse aanslag te doen op de remcapaciteiten van de Geländewagen. Op een dalende slingerweg komen alle pluspunten van de Macadam in één keer naar voren. De volle schouders geven samen met de geringe wanghoogte (70-serie in plaats van 85) meer stuurprecisie. Het profiel plakt beter aan de wegverharding en de geringe wielhoogte maakt dat een gegeven remkracht aan de schijven wordt omgezet in een relatief grotere kracht aan het loopvlak. Martin trapt minder hard op het pedaal dan we vroeger deden, voor meer resultaat. De combinatie van wielhoogte en profiel becijferden we al eens op ongeveer eenderde minder pedaaldruk. Kortom, minder stress als de weg langer of steiler daalt dan gedacht. Des te meer aandacht houd je over voor het uitzicht over de vallei naast de weg. De *villes* en *villages* zijn overigens ook de moeite van een bezoekje waard, al is het maar om je te verbazen over de stoffelijke resten (kapellen, kerken en kathedralen bijvoorbeeld) van eeuwenlange pelgrimstochten. Allemaal mensen die op hun manier onderzochten hoe God in Frankrijk leefde. Welnu, het lijkt erop dat Hij in elk geval de exploitatie van landhuizen en kastelen aan de mensen overlaat. Dat is namelijk niet altijd even plezierig als het om belasting, onderhoud en vergunningen van de overheid gaat. Frankrijk is een overtuigde *res publica* (publieke zaak) met een bureaucratie die alles en iedereen onderwerpt. En als je dat gehad hebt, moet je nog met lokale aannemers tot overeenstemming zien te komen. De discussie gaat nog welk vraagstuk meer energie vreet.

Chateau de Bédrier

Een goed voorbeeld is het fraaie kasteel even ten Zuidwesten van Figeac. Het ensemble van kasteel met omliggende huizen is eerst grotendeels onder één eigenaar verzameld. Vervolgens danig opgeknapt en geëxploiteerd voor culturele evenementen. Dat heeft toch wel zoveel voeten in de aarde dat langzamerhand de huizen om het kasteel heen te koop aangeboden worden. Het is er prachtig, maar de vraag blijft hoeveel vrijheid om ook elders in Frankrijk en daarbuiten te reizen je opgeeft door zo aan één stek te hechten. Met hun huis, hun Geländewagen en hun motoren bij de hand kiezen Martin en Jeanette voor een middenweg. Op bosgrond voldoet de Macadam zonder opvallende of ernstige manco's. Wat Martin en Jeanette betreft hoeft dat niet beter. En op de verharding van allerlei soort kán het nauwelijks beter dan de Macadam laat zien. Er volgen nog vele kilometers voordat het huis klaar is, de tuin opgeruimd en de stapel brandhout op niveau. Bovendien let men in Frankrijk minder op de 'schoenen' van de terreinauto. Wie dat (met verstand van zaken) wel doet, ziet dat de Macadam erbij blijft vanwege bovengemiddelde prestaties en comfort. «

Het is er prachtig, maar de vraag blijft hoeveel vrijheid om ook elders in Frankrijk en daarbuiten te reizen je opgeeft door zo aan één stek te hechten.

