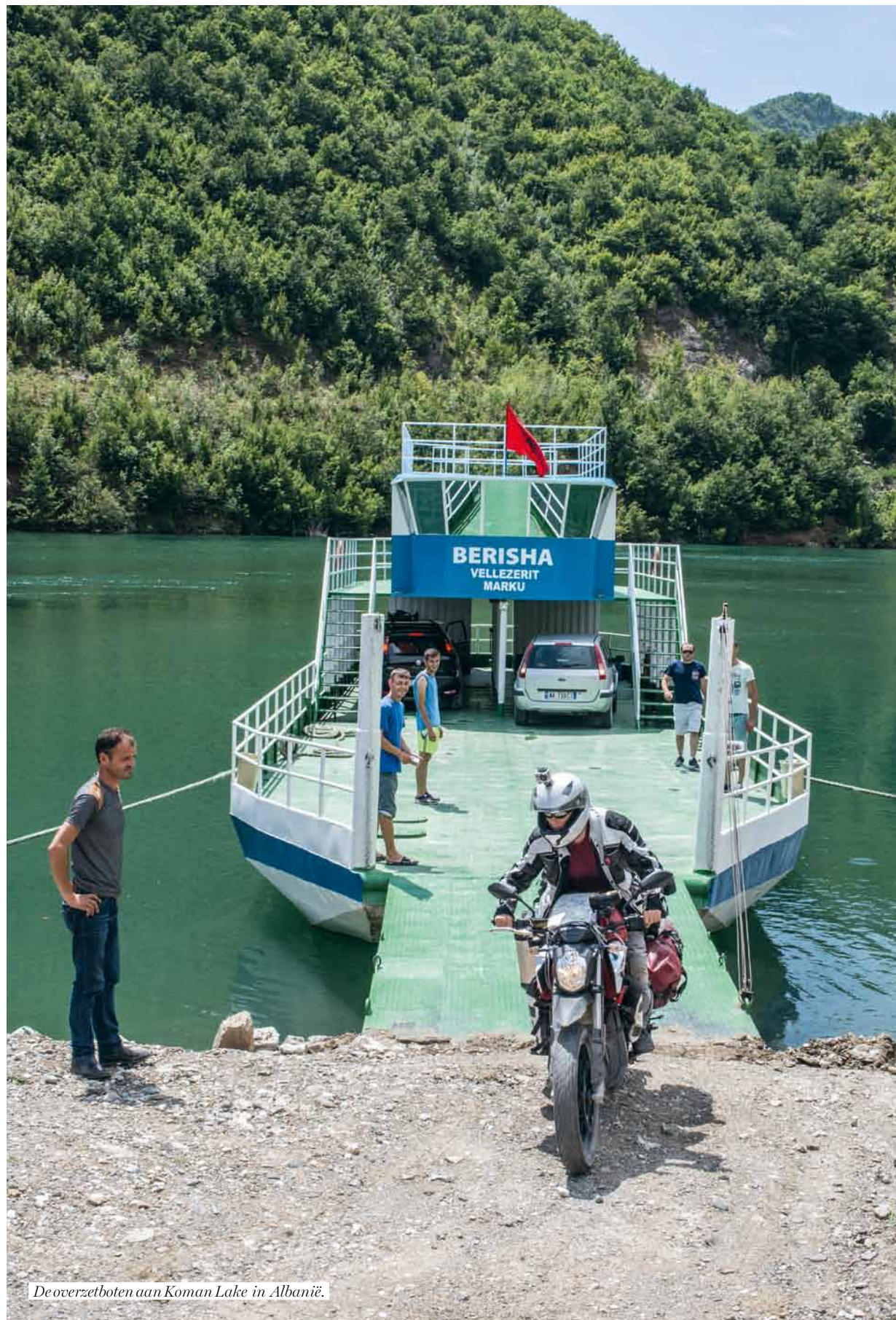




ELEKTROGIRL

Toen ik naar een bestemming zocht om de elektrische motor op zijn avontuurlijkheid te testen, kwam Istanbul in beeld. De route dwars door de Balkan is niet alleen boeiend en mooi, ik heb ze ook vaak gereden, weet precies wat te verwachten en heb vrienden op diverse plekken onderweg. De bestemming voldoet aan alle testcriteria. Nu nog die motor.

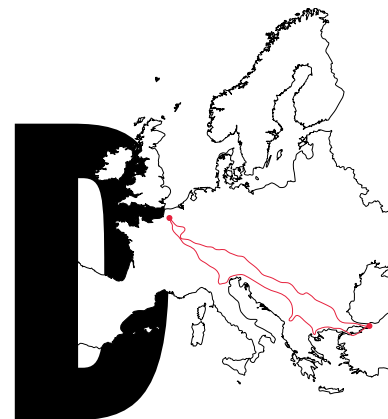
TEKST EN FOTO'S TRUI HANOULLE



De overzetboten aan Koman Lake in Albanië.

GIDS

MET EEN
ELEKTRISCHE MOTOR
NAAR ISTANBUL



De hoofdzetel van het nieuwe elektrischemotormerk Zero Motorcycles gaat niet op mijn vraag in. 'Je rijdt buiten het dealernetwerk en daar hebben we geen pechverhelping voor als er iets fout gaat.' 'Daar zijn onze motoren niet voor gemaakt. Het zijn woon-werkmotoren, geen reismotoren.' Eén man gelooft in dit project vanaf het begin: Patrick Naeyaert, de Brugse verdeler en zaakvoerder van nLab, dat vooral zonnepanelen bouwt, maar inmiddels steeds meer voertuigen, inclusief oldtimers, ombouwt naar een elektrische aandrijving. De gerestaureerde elektriciteitscentrale en muziekcentrum De Centrale in Gent wordt het vertrekpunt, het gelijkaardige gebouw Santralistanbul het eind- of beter omkeerpunt van de reis. De heenreis zal ik met wat kronkels via Italië en de hele Balkan rijden, de reis terug in een rechte lijn.

E-AVONTUUR

Om de langste afstanden te halen, weet ik op voorhand dat ik traag zal moeten rijden. Hoe traag en hoe ver precies, weet ik niet. Mijn gps stel ik in op 'kortste route, offroad' inbegrepen, zonder snelweg. Voor mij betekent reizen tijd hebben. Voldoende stoppen, rond-

kijken, het toeval laten overnemen, avontuur, vrijheid, routes omgooien. En bovenal ontmoetingen, praten met mensen. En ook motorrijden, natuurlijk.

E-PECH

De reis begint fantastisch. Ik kies een couchsurfer in Sedan, Franse Ardennen, en dat blijkt een schot in de roos. Emilien is een van mijn nieuwe vrienden geworden en de ietwat verpauperde stad fascineert me meteen. Ver voorbij de middag vertrek ik naar een camping in een gehucht voorbij Nancy, waarvan de halve camping uit residentiële bewoners blijkt te bestaan. Mensen uit de streek die in kille appartementenblokken wonen, gaan in de zomermaanden vanuit de camping werken of houden vakantie. Hier hebben ze hun moestuin en leven ze de hele tijd buiten. Patrick en Isabelle zijn er zo twee. Vijftigers, arbeiders en levensgenieters. Ik ben de tentstokken nog door de stof aan het rijden als de breedlachende Fransman me al een hamer en een aperitief aanreikt. Voor het eten plug ik de motor in. Vreemd, geen stroom. Een ander stopcontact, idem. Om een lang verhaal van springende zekeringen, verlengdraden en voltmeters samen te vatten: de Zero sluit alles kort. Ik kan rijden, niets mis met de motor, maar ik kan hem niet opladen. Ik sta officieel in panne. Op dag twee. Enkele telefoontjes later is beslist dat Patrick hierheen komt met een nieuwe lader. Als hij aankomt, kraakt de gezellige bende campingbewoners nog een fles, krijgt hij een schotelje vers gebrad. De ochtend nadien is het alle hens aan dek. Patrick 1 sleutelt, Patrick

2 reikt het gereedschap aan en ik tolk tussen beiden. Zodra de nieuwe lader aangekoppeld is, laadt de motor opnieuw op, alsof er niets is gebeurd. Alle omstanders applaudisseren. Voor vertrek voegt de West-Vlaming er wel grijnzend aan toe: 'Naar Istanbul rijd ik niet.' De lader – onder garantie – is inmiddels bij de fabriek beland en wordt onderzocht.

E-ONTMOETINGEN

Behalve Patrick zal ik de hele weg lang geen enkele mecanicien of elektrotechnieker ontmoeten. Jammer, wel. Ik houd de beste herinneringen over aan sleutelaars in India, oliewisselaars en metaalgieters in Iran, kleppenstellers in Jemen. Elektrische motoren hebben wel een hightech-computer aan boord, maar geen olie, geen koelvloeistof, geen kleppen, geen luchtfilter, geen versnellingsbak, geen enkel heet onderdeel. Het is eigenlijk alleen maar een batterijpakket, een rotor en een lader, in een frame met wielen. Maar de vele haltes van deze reis genereren talloze andere ontmoetingen. Van een imam in Banja Luka en een Servische militair hoor ik onwaarschijnlijke, bikkelharde verhalen over hun respectieve kanten in de Bosnische oorlog, en hoe ze, gelittekend, de draad nauwelijks terug kunnen oppikken. In de zomerse, loden hitte hang ik met jongeren uit Srebrenica op een terras aan de Drinarivier. Marko en zijn familie zijn net een frambozenplantage begonnen, het belangrijkste exportproduct van de regio, en Nevena gaat een jaar met een beurs in Boedapest studeren. Een master in Nationalism Studies, over redders in de oorlog die ze als peuter meemaakte. In »

GIDS
MET EEN
ELEKTRISCHE MOTOR
NAAR ISTANBUL

ALLES LIJKT ALTIJD GEVAARLIJKER VANOP AFSTAND DAN VAN DICHTBIJ. OP EEN MOTOR IS HET VERKEER HET GROOTSTE GEVAAR, NIET DE MENSEN OF DE REGIO'S

Tarlabashi, een van de armste buurten van Istanbul, trek ik de straat op met journalisten van twaalf die hun wijkkrant van inhoud voorzien. Ik logeer bij activisten in Thessaloniki die vechten tegen de crisis, met een mengeling van veerkracht, passie en frustratie. We hebben het over Brexit en de heropstart van ERT, het nationale tv-station dat drie jaar geleden plots door de regering uit de ether werd geplukt. Bulgaren, Albanezen, Bosniërs klampen me aan met hoop op slechts een ding: hun toekomstloze regio's verlaten op zoek naar werk. In volle vluchtelingen crisis bevind ik me per toeval pal op hun route.

E-GEVAAR

Het wordt me tientallen keren gevraagd, of ik niet bang ben als vrouw alleen op reis. Dat ik goed moet uitkijken, omdat niet iedereen goede bedoelingen heeft. Want ik reis in 'gevaarlijke' landen, door de Balkan, Albanië en islamitische regio's. Mijn naaste omgeving heeft me zelfs proberen te overtuigen om niet langs Istanbul te rijden, vanwege de aanslagen net voor vertrek.

Als ik een les heb geleerd en keer op keer bevestigd zag vóór elke reis, lang of kort, dan is het wel deze: dat alles angstaanjager en gevaarlijker lijkt vanop afstand dan van dichtbij. Op een motor is het verkeer bij uitstek

het grootste gevaar, niet de mensen. Voortdurend word ik met thee, koekjes, fruit en zelfs een fles kostbare olijfolie bestookt. Dat maakt het nogal moeilijk om het 'gevaar' te zien. Omdat ik niet van plan ben om mijn motor in het hart van Istanbul op een stoep te laten staan, zoek ik een geschikte staanplaats voor een week. Na wat gesurf vind ik een ferry die over de Zee van Marmara vaart en een kleine camping in Erdek. Ik ga als laatste aan boord en merk dan pas dat er alleen vrachtwagens op de boot staan. Mijn motor lijkt zo klein. 'Twee uur ongeveer', verzekerde iemand in de haven me. Omringd door keuvelende, besnorde mannen, installeer ik me in de zon met een boek. De overtocht kan beginnen.

'Hello madam. I am the captain's assistant. He invites you to the bridge. Please follow me.' Verbaasd kijk ik in het vriendelijke gezicht van een jongeman. Dat dit een trage boot voor professioneel vervoer is die er vijf uur over zal doen, zegt de rijzige kapitein. 'Op deze boot komen zelden vrouwen. Je kunt maar beter niet tussen de vrachtwagenchauffeurs blijven zitten. Doe alsof je thuis bent. Je kunt de douche gebruiken of slapen. Wat wil je eten of drinken? Mijn assistent maakt het wel klaar.' Ik geloof nooit dat het gevaarlijk zou worden tussen de truckers, maar het is prettig praten met de Atatürk-aanhanger die alle

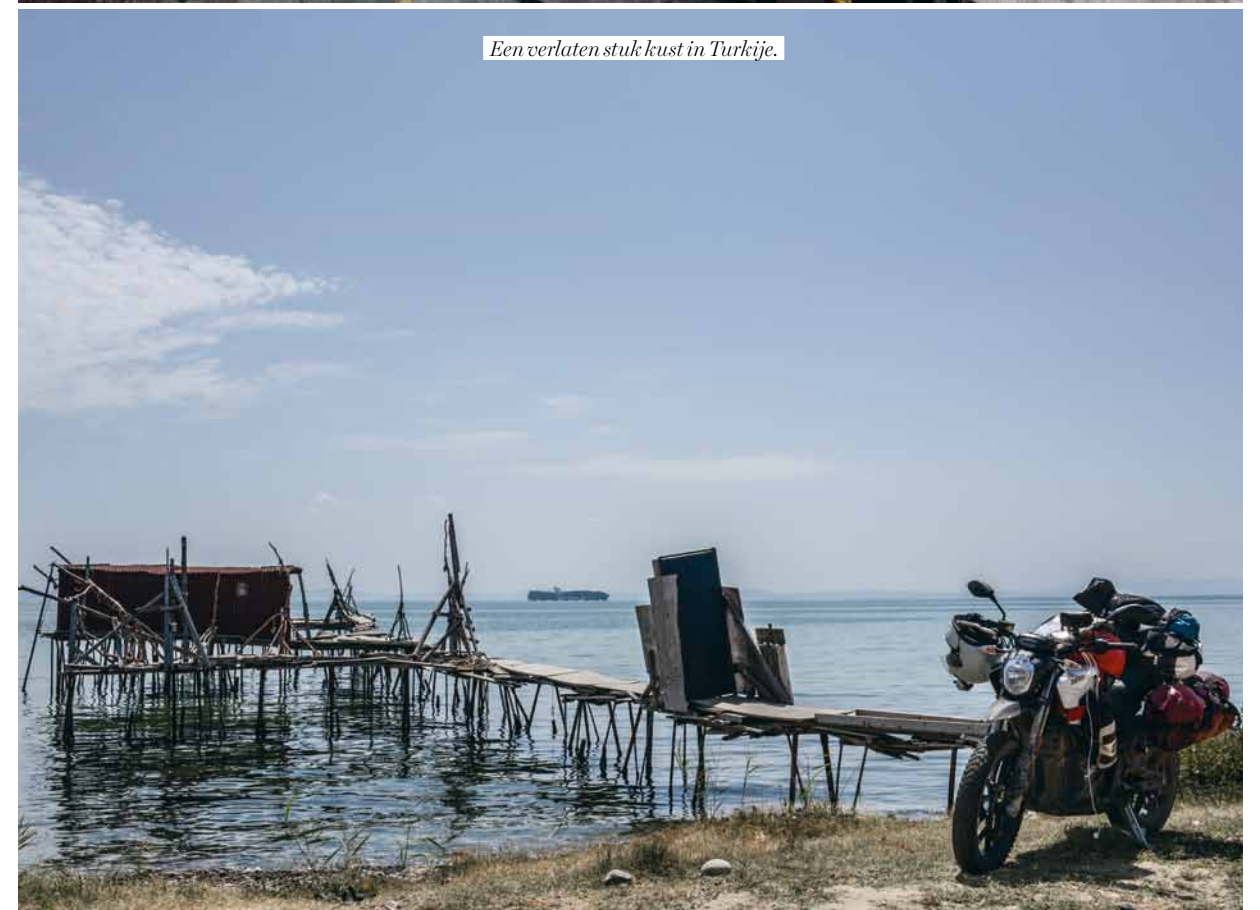
wereldzeeën heeft bevaren. Toast, salades en sloten thee komen en gaan. Het is nacht als we aankomen. De ruige truckers en de woeste kapitein heb ik alweer overleefd.

E-STILTE

Op een verlaten landweg in Albanië nader ik een baanvullende kudde schapen met hun herder. Ik weet dat mijn motor te stil is om de zee te splijten, dus ik nader langzaam. Eenmaal voorbij de man, schrik ik bijna even hard van hem als hij van mij. Met een snoeksprong duikt hij de graskant in. Eens bekomen, lachen we allebei hartelijk en maait hij me de doorgang. 'Het is echt gevaarlijk dat niemand je hoort aankomen', hoor ik tot vervelens toe. Autobestuurders zitten in hun doos, vaak met muziek of aan de telefoon. Voetgangers kijken meestal om zich heen, want ook fietsers zijn geluidloos. Dat je in bewoonde gebieden nog langzamer en alerter moet rijden, is evident. Of laat ik het zo stellen: wen er maar aan, de toekomst wordt stiller. Meer nog, het voegt juist een zintuig toe aan de ervaring van het motorrijden. Ruiken, zien, proeven, voelen, en nu ook horen. En die stilte biedt nog een bijzondere mogelijkheid. Door lelijke lintbebouwing, in te veel verkeer of langs vlakke, saaie landschappen met 45 à 60 km/u tuffen, is bij momenten oersaai. Als het kwik op meer dan »



De overzetboot over de Bosporus.



Een verlaten stuk kust in Turkije.

GIDS

MET EEN ELEKTRISCHE MOTOR NAAR ISTANBUL



35 graden staat, dan is niet in slaap dommelen de grootste uitdaging. Hier komt een van mijn beste ideeën bij dit project: muziek! Niet zomaar muziek, dat spreekt. Passende muziek die naadloos aansluit bij de aard van deze reis en opperste aandacht en een verfiend oor vereist. Componiste Annelies Van Parys en mezzosopraan Els Mondelaers bezorgen me hun playlist. Met de breedste glimlach glijd ik door de afgrijselijkste stedelijke mislukkingen. Het houdt me gezelschap en weerhoudt me van kopstand op het zadel of achterstevoren rijden.

E-LOVE

Aan het eind van de lange reis stel ik vast dat het liefde geworden is. Er was al sprake van een vonk toen we de motor gingen testen, nu is het onvervalste liefde. Geen beperking of euvel was me te veel. Ik heb geproefd van de toekomst. En geloof me, e-rijden is wel degelijk sexy.

E-CIJFERS

- **Hoe ver?** 250 km bij gematigde snelheid, 150 als je snel wilt.
- **Hoe hard?** Met alle bagage 115 km/u, zonder 130-140 km/u.
- **Hoe duur?** De Zero DS ZF13.0 kost 16.120 euro + 2.728 euro voor de extra batterij.
- **Hoelang laden?** 12 à 14 uur. Een overnachting, dus. Bijladen onderweg kan uiteraard ook: per uur krijg je zo'n 10 procent of 20 km erbij.
- **Hoe laden?** Zoals een gsm, in elk gewoon stopcontact.
- Bij thuiskomst heb ik 23 euro uitgegeven voor 7.719 km. Alleen in campings moest ik betalen. De werkelijke kost is iets meer dan 1 euro per 100 km, afhankelijk van de energieprijzen.
- Behalve idioot goedkoop is het ook rijden zonder uitstoot. Als we met z'n allen overschakelen

op EV's en er tegelijk op grote schaal duurzame en hernieuwbare elektriciteit ingevoerd wordt, dan gaat ook de planeet erop vooruit.

De motor:

- Gemiddelde snelheid (om de maximale dagafstand te halen): 45-60 km/u
- Snelheidsrecord: 130 km/h (zonder bagage)

De reis:

- 17 doorkruiste landen
- 67 dagen onderweg
- 32 verschillende overnachtingsplaatsen, waarvan 18 gratis
- 30 oude en nieuwe vrienden ontmoet
- Kostprijs van 1.000 euro voor de hele reis, behalve de geleende motor.

EINDE