

eerste van uiteindelijk drie eindzeges weet te scoren. De Zuid-Afrikaan Giniel de Villiers, rallylegende Carlos Sainz uit Spanje en Nasser Al-Attiyah, een prins uit Qatar, pakken er in die drie jaren allemaal hun eerste Dakar-overwinning mee. En daarna stopt Volkswagen ermee. De marketingdoelstelling – Volkswagen als serieus merk voor offroadauto's in Zuid-Amerika introduceren – is behaald, en de focus van de sporttak van Volkswagen wordt verlegd naar een wederom succesvolle operatie, maar nu in de WRC (het wereldkampioenschap rally).

Het stokje wordt overgenomen door een ander Duits team, X-raid. Teambaas Sven Quandt, een telg van de familie die BMW heeft opgericht, is met twee eindzeges in 2003 en 2004 eerder al succesvol geweest als baas van de Mitsubishi-operatie in Dakar. Van 2012 tot en met 2015 wint X-raid met de Mini's vier keer op een rij: Stéphane Peterhansel wordt eerste in 2012 en 2013, Nani Roma in 2014, tien jaar na zijn zege op de motor, en Al-Attiyah pakt in 2015 zijn tweede zege.

Na drie jaar de Touareg van Volkswagen en vier jaar de Mini

van X-raid is de beurt de volgende drie jaar aan Peugeot. De Fransen treden in 2015 voor het eerst in vijftig jaar als fabrikant aan in de Dakar Rally. De coureurs van het ambitieuze project zijn Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz, vijfvoudig Dakar-winnaar op de motor Cyril Despres, en vanaf 2016 ook negenvoudig wereldkampioen rally Sébastien Loeb. In 2015 rijdt de dan nog 2008 DKR hetende auto regelmatig voorin mee, maar een elfde plaats voor Peterhansel is het hoogst haalbare in de eindklassering. In 2016, 2017 en 2018 – de auto heet inmiddels Peugeot 3008 DKR – is het drie keer raak: Peterhansel wint twee rally's achter elkaar en Carlos Sainz behaalt in 2018 zijn tweede eindzege. Nasser Al-Attiyah weet de rally misschien niet te winnen in een Peugeot maar schrijft wel de laatste Dakar Rally in Zuid-Amerika op zijn naam. Met een Hilux van het Zuid-Afrikaanse Toyota Gazoo Racing-team eindigt hij voor Nani Roma's Mini en Sébastien Loeb's Peugeot.

Een van de grote smaakmakers in de Zuid-Amerikaanse jaren is de Amerikaan Robby Gordon met zijn imposante Hummer. De voormalig NASCAR-coureur dingt regelmatig

Stéphane Peterhansel (FRA) geeft zijn twaalfde Dakar-zege aan met hulp van Peugeot-teamgenoot Cyril Despres (FRA), 2016

© Flavien Duhamel / Red Bull Content Pool





Carlos Sainz (ESP), Lucas Cruz (ESP), Peugeot, 2018 © Marcelo Maragni / Red Bull Content Pool

mee naar de dagzeges, waarvan hij er acht behaalt, inclusief die in Afrika. Overall is hij nooit verder gekomen dan een derde plaats in 2009.

De beste Nederlandse prestatie bij de auto's ooit wordt in 2015 geleverd door Erik van Loon met navigator Wouter Rogenaar. Ze finishen overall als vierde met drie plekken daarachter Bernhard ten Brinke met zijn navigator Tom Colsoul. Drie jaar later weet Ten Brinke als eerste Nederlander een stage bij de auto's te winnen, maar hij moet door technisch malheur zijn podiumambitie laten varen. Het is Peter van Merksteijn die in 2018 overall achtste wordt in een Toyota Hilux met de Poolse navigator Maciej Marton aan zijn zijde.

Trucks

Van de laatste zeven Afrikaanse rally's heeft het Russische Kamaz er bij de trucks zes gewonnen, en ook in Zuid-Amerika blijft de blauwe Russische brigade het te kloppen team. De eerste drie jaar op Zuid-Amerikaanse bodem worden er eerste plaatsen behaald, eenmaal door Firdaus Kabirov en twee keer door Vladimir Chagin, die daarmee zijn totaal op zeven overwinningen brengt.

Er staan in 2009 en 2010 ook Nederlanders en Belgen op het podium. Het Ginaf-team van de broers Wuf en Edwin van Ginkel prepareert trucks die het de Kamazzen op momenten lastig kunnen maken. Wuf zelf heeft al van zich doen spreken met een etappezege en een vierde plaats overall in 2007 en een achtste plaats in 2009. Het is echter Gerard de Rooy die dat jaar een Ginaf op het podium zet. Hij finisht als derde met naast hem Tom Colsoul en de Nederlandse monteur Marcel van Melis. In 2010 komt het Nederlandse trio Marcel van Vliet, navigator Herman Vaanholt en Gerrit van Veenendaal ook tot een derde plek in de eindklassering met een Ginaf, achter de Kamazzen van Chagin en Kabirov.



De vier Mini's van X-raid voor de start van Dakar 2012 © BMW AG





Erik van Loon (NLD), Wouter Rosegaar (NLD), Mini, 2015 © Rallymaniacs / Marcel Vermeij





Marcel van Vliet (NLD), Herman Vaanholt (NLD), Gerard van Veenendaal (NLD), Ginaf, 2010 © Imago/Belga/Willy Weyens

Als amateurs naar het Dakar-podium door Herman Vaanholt

In 2009 werd ik door Marcel van Vliet gevraagd om als navigator samen met hem en monteur slash alleskunner Gerard van Veenendaal de Dakar te rijden in een Ginaf-truck van Edwin en Wuf van Ginkel. Ik had daarvoor al meer dan eens meegedaan. De eerste keer was in 2002, samen met Dries Veen. Om en om reden en navigeerden we, totdat we uitvielen na een megacrash. Het jaar erop ging ik samen met Chris Leyds, waarbij ik een paar etappes reed en concludeerde: navigeren gaat me beter af. En zo zat ik nog vier keer op de rechterstoel bij Chris, Bob ten Harkel en Freddy Loix.

De eerste etappe in 2009, mijn allereerste in een truck, wonnen we gelijk. Dat was natuurlijk niet verkeerd. In de derde etappe ging het mis: we knalden keihard op een rotsblok, met als gevolg een gebroken stuurhuis. Uren vertraging. Weg klassement. We hebben de rally uitgereden maar speelden dat jaar nooit meer een rol van betekenis in het klassement.

De samenwerking beviel goed en we probeerden het in 2010 weer. Zelfde truck en zelfde bemanning. Vol frisse moed. We begonnen aardig, maar niet zo voorspoedig als het jaar ervoor. De drie Kamazzen waren supersnel en superbetrouwbaar. Daarachter reden wij met een klein groepje. We werden elke dag vierde, vijfde of zesde. Niet verkeerd, maar we wilden meer en dat lukte: we schoven op naar de derde plek in het klassement omdat een van de Kamazzen op een gegeven moment veel tijd verloor.

Halverwege de rally stonden we opeens op een potentiële podiumplek, maar we moesten nog een paar duizend kilometer. Elke dag kwam het podium meer in zicht, tot we in de laatste etappe op een bergpad uit de bocht vlogen. We gingen zo de vallei in. Marcel draaide als een gek aan het stuur om de truck in balans te houden, op twee of drie wielen, totdat de snelheid eruit was. Geen crash. Wat een prestatie.

Met de nodige hulp kregen we de truck weer op het bergpad en we wisten met een kwartier tijdverlies de finish te bereiken. Snel genoeg om als derde te eindigen in het algemeen klassement van de trucks.

Ik kan nu wel zeggen dat ik de laatste paar honderd kilo-

meters na de crash met samengeknepen billen heb afgelegd. Het navigeren was die dag niet zo zwaar, dus ik had alle tijd om te bedenken wat er allemaal nog kon misgaan. Niets dus.

Wat een fantastisch gevoel om na twee weken strijd en de nodige kleine problemen op het podium te worden gehuldigd. De derde plek voelde als pure winst omdat we als klein amateurteam onmogelijk op konden tegen het beroepsteam van Kamaz, met zijn eigen fabriek, tientallen medewerkers en een miljoenenbudget. We zaten deze Dakar in een extreem goede flow en op de juiste momenten zat er een engeltje op onze schouder.

Je hoort vaak dat je geluk moet hebben, maar dat vind ik onzin. Je kunt niet twee weken keihard racen en het met geluk wel redden. Voor mij is het andersom: je moet geen pech hebben. Er gebeurt altijd wat. Dat valt niet te voorkomen tijdens zo'n uitputtingsslag voor mens en materiaal, maar één momentje kan je hele klassement verknallen (zoals bij ons in 2009).

De derde plek van 2010 zouden we nooit meer kunnen overtreffen en dus besloten we ons fantastische truckavontuur per onmiddellijk te beëindigen.

In 2012 lukt het Gerard de Rooy om de prestatie te evenaren die zijn vader Jan vijfentwintig jaar eerder geleverd heeft. Samen met Tom Colsoul en de Poolse monteur Darek Rodewald pakt hij in de eerste Dakar die in Peru finisht de zege bij de vrachtwagens. Zijn oom Hans Stacey, met navigator Hans van Goor en monteur Bernard der Kinderen, finisht als tweede, net als De Rooy in een Iveco. De eerste Kamaz, bestuurd door Artur Ardavichus, wordt derde met een achterstand van ruim één uur en drie kwartier.

Drie dominante Kamaz-jaren volgen, met zeges voor Eduard Nikolaev, Andrey Karginov en Ayrat Mardeev. In de editie van 2014 komt De Rooy dichtbij als hij met een achterstand van slechts drie minuten en elf seconden tweede wordt, en in 2015 laat Hans Stacey zich met vier etappeoverwinningen ook gelden namens Team De Rooy.

In 2016 weet Gerard de Rooy de Dakar Rally voor de tweede keer te winnen, nu met de Spanjaard Moi Torrallardona als navigator en opnieuw Darek Rodewald als monteur. In de eerste week moet hij nog wel twee rijders

Vladimir Chagin (RUS), Sergey Savostin (RUS), Ildar Shaysultanov (RUS), Kamaz, 2011 © Kamaz



van het VEKA-MAN Team voor zich dulden, Peter Versluis en de overgestapte Hans Stacey. Na de rustdag weet De Rooy echter de leiding te pakken, die hij tot in Buenos Aires niet meer afstaat. Met de Argentijn Federico Villagra op een derde en Ton van Genugten op een vijfde plaats is het succes van Team De Rooy dat jaar compleet.

De laatste drie edities in Zuid-Amerika worden allemaal gewonnen door het Russische trio Eduard Nikolaev, Evgeny Yakovlev en Vladimir Rybakov. Gerard de Rooy is in 2017 en 2019 met twee derde plaatsen best of the rest en teamgenoot Ton van Genugten meldt zich in de Dakar van 2018 nadrukkelijk aan de kop van het veld met vier dagzeges.

Quads

Er doen al langer quads mee aan de Dakar Rally, maar pas vanaf 2009 rijden ze in een eigen klassement in plaats van bij de motoren. In Buenos Aires gaan er zevenentwintig van start, waarvan er uiteindelijk dertien finishen in diezelfde stad. De eerste winnaar, de Tsjech Josef Macháček, komt niet uit de lucht vallen; in de Dakars van 2000, 2001, 2003 en 2007 is hij tussen de motoren ook als eerste quad over de eindstreep gekomen.

Nummer twee is in 2009 de Argentijn Marcos Patronelli, samen met de Braziliaan Carlo Collet de enige deelnemer uit Zuid-Amerika. Patronelli blijkt een pionier voor zijn land, want een jaar later staan er maar liefst dertien Argentijnse quads aan de start, waarmee ze bijna de helft van het complete startveld vormen.

De quadcompetitie wordt in de jaren daarna een groten-deels Latijns-Amerikaans feestje. Marcos Patronelli wint in 2010, 2013 en 2016, zijn broer Alejandro in 2011 en 2012, en landgenoot Nicolás Cavigliasso in 2019. Ignacio Casale uit buurland Chili grijpt de zege in 2015 en 2018, en de Pool Rafał Sonik en de Rus Sergey Karyakin in 2015 en 2017. In Zuid-Amerika worden alle overwinningen bij de quads behaald op een Yamaha Raptor 700, in een veld waarin ook de merken KTM, Polaris en Can-Am meestrijden.

UTV's/SSV's

Een steeds groter wordende diversiteit aan voertuigen doet mee aan de rally. En net zoals in 2009 bij de quads gebeurde, wordt in 2017 een apart klassement gemaakt voor de UTV's (utility task vehicles), ook wel side-by-sides of SSV's genoemd. Deze voertuigen, onder andere van

Peter Versluis (NLD), Marcel Pronk (NLD), Artur Klein (DEU), MAN, 2016 © MAN





Gerard de Rooy (NLD) in zijn Iveco aan de finish van de slotetappe als hij weet dat hij Dakar 2016 heeft gewonnen

© Rallymaniacs / Hans-Peter van Velthoven



Gerard de Rooy (NLD), Moi Torrallardona (ESP), Darek Rodewald (POL), Iveco, 2016 © Rallymaniacs / Hans-Peter van Velthoven



DE ROOY

PETRONAS
Urania



PETRONAS

TOTAL
SMA
Spartan
334

IVECO
SCHOUTEN

IVECO

LANDIUM