



**OUTBACK
CHALLENGE**

Outback Challenge i Australien har lyst med sin frånvaro i några år. Men nu har tävlingen återuppstått och 29 team utmanades i sex dagars hårda prövningar i uthållighet och överlevnad.

En av världens mest utmanande offroadtävlingar heter Outback Challenge. Den körs i Australien och efter några års uppehåll är den tillbaka. Följ med på en tävling på andra sidan jordklotet där människa och maskin under sex dagar pressas till det allra yttersta.

Av Fred M. Krijgsman (text & foto)

Höga varv i Australien



Vinnarteamet Dynamic med Neil Cooper och Chris Hummer körde alla specialsträckorna och tog också flest poäng – 2.000. Enligt Neil var sista sträckan den hårdaste han någonsin kört med en bil.



Team The God Father hade otur på en av sträckorna – punktering. Fordonen måste bära med sig all utrustning, liksom reservdelar under hela tävlingen.



Längre än till specialprov åtta kom inte den här Range Rovern i 2014-års Outback Challenge. De verkade ha problem med drivaxlarna i de kuperade avsnitten.

Tävlingen började med en prolog som byggts för hand. Snabbast igenom fick starta först och här är det John Bidwell och Brendan Jones som kör förbi.



Den första Outback Challenge kördes i Australien redan 1999 och det fanns även en systertävling som kördes i Marocko. Det gällde att ta sig med bil genom olika specialprov i Australiens vildmark, det som kallas för Outback.

2011 byttes regi och tävlingen döptes om till Australian Outback Challenge 4x4 Extreme. Man ska uppenbarligen inte kränga till saker med långa namn för det blev bara en tävling. Därefter har det varit tyst från ”down under”.

MEN I SLUTET AV 2014, eller rättare sagt i slutet av oktober, var tävlingen tillbaka under sitt rätta namn – Outback Challenge. Än en gång var det alltså möjligt att köra en av världens tuffaste tävlingar, en tävling som rent historiskt har vunnits flest gånger av de som kör Nissan Patrol.

Och om någon nu skulle säga att amerikanska KOH, alltså King of The Hammers, är en tuff tävling. Vad är Outback Challenge jämfört med den?

Visst, KOH är tufft, men har ett annat upplägg med ett endagsrace genom öken och klippor. Outback Challenge pågår i sex dagar där teamen testas i överlevnad, strategi samt ren och skär uthållighet. Bilarna ska också bära med sig all utrustning inklusive mat, vatten och reservdelar och man kör även på natten.

Ska man göra en jämförelse mellan KOH och Outback Challenge, kanske en liknelse skulle vara amerikansk fotboll och australisk rugby. (I den senare har man bara ett munskydd, inget mer.)

PROVSTRÄCKAN INFÖR PROLOGEN kördes på lördagsnatten. Den är döpt efter den uttorkade floden man kör i – Stephens Creek. Här hade teamen chansen att kolla bilarnas skick en sista gång medan de gasade nerför flodbädden. Uppe på kanten stod åskådare vid eldar och tittade på – och det var många. För övrigt var sträckan en insamlingssträcka. Man kunde skänka pengar för olika lokala hjälporganisationer, vilket också många passade på att göra.

Broken Hill, knappt 120 mil väster om Sydney, i New South Wales var platsen för prolog som skulle avgöra startordningen. Banan var konstgjord och där fanns uppgrävda hål, stenar och ett par vattenpassager som teamen skulle ta sig igenom på kortast möjliga tid. Därefter var det dags att ge sig ut i ”outbacken”, alltså i princip väglöst land utan någon bebyggelse.

Deltagarna följde från och med nu en roadbook där det endast fanns gps-kordinater angivna. De var också tvungna att nå olika delmål, checkpoints, inom vissa tider – annars blev det straff tillägg. Mellan delmålen låg specialsträck- ▶



De team som hade oturen att fasta i lagunerna fick det jobbigt. Temperaturen låg nära 40-gradersstreck och co-piloten måste släpa både jordankare och lina genom den sega sörjan. Team Barkley Construction kom på en fjärde plats.



Kilometer efter kilometer av sådan här terräng. Outback Challenge kan med rätta kallas för en av världens tuffaste utmaningar.



Efter några dagars ökenkörning var det dags för de fuktigare partierna. De uttorkade lagunerna hade en tunn skorpa av saltorkad lera och under den – smetig dito.

RESULTAT OUTBACK CHALLENGE 2014

1. Neil Cooper/Chris Hummer, Team Dynamic	2.000 p.
2. Steven Quinn/Paul Gambell, Team Mannell Motors	1.827 p.
3. Andy Miller/Robbie Calvert, Team Busch Chook	1.796 p.

När ökensand och leriga laguner hade klarats av, var det dags för klippblock i varierande storlekar. Det gällde att välja rätt spår och hålla tungan rätt i mun för att klara sig genom sträckan.



OUTBACK CHALLENGE



Flera av specialsträckorna gick under nattetid. Brock Snowdon och Jackie Barnett började bra, men efter tre specialsträckor var det färdigkört för den här gången.



Depåstopp och två utdragna drivaxlar. Kan det manne vara fel på differentialen? Jodå, på andra sidan bilen ligger en diff utan pinjong ...

Något gick fel i planeringen. Teamen var tvungna att skava ner kanten med jordankare för kunna att ta sig över krönet. Paul Whiting och Jason Head grävde inte tillräckligt, och slog runt.



► orna som nu var mycket längre än tidigare Outback-tävlingar.

Varje dag skulle minst tre specialsträckor köras, samt ett nattpass. Beroende på prov, kunde bara ett av dem ta upp till tio timmar att klara av – om det gick bra, vill säga.

DAGSTEMPERATUREN NÄDDE 40°C redan den första dagen, när teamen kört omkring 16 mil från Broken Hill till det stora tävlingsområdet. Redan på vägen dit blev det stopp för Alan och Karen McMullen i sin Jeep. Visst, bilen var både potent och helt nybyggd, men i stressen till tävlingen hade mekanikerna glömt fylla olja i bakaxeln. Det tog två dagar att få fram reservdelar innan de kunde börja tävlingen och de slutade ändå på en 19:e plats av 29 startande.

Men de var inte ensamma. Det stod team med trasiga hjulupphängningar, motorer som skurit och simpla saker som bränslestopp.

De som tog sig fram till första checkpointen hade fem specialsträckor framför sig med ojämnt

underlag varvat med röd ökensand. Första delen var 5,5 mil lång och de bästa klarade sträckan på omkring två timmar. En del fick vinscha, men de flesta klarade det genom att bara köra.

Andra sträckan var tuffare och här behövdes sandankare. Det gick inte att köra i raka linjer mellan kontrollerna och teamen fick istället leta egna vägar, vilket innebar att de helt plötsligt kunde ha en sanddyn framför sig. Sträckan avslutades med en enorm sanddyn som ingen bil klarade för egen maskin. Svettiga och trötta co-piloter fick släpa de tunga sandankarna upp till krönet och lita på vinscharna. Det här blev en sträcka som flera team fick DNF-stämpel i protokollet – Did Not Finish.

NÄSTA SISTA STRÄCKAN på den första dagen var precis vad Outback Challenge handlar om. Deltagarna skulle leta upp 30 stycken kontroller, waypoints, utlagda på ett område. De fick ta dem i vilken ordning som helst och fick inte köra vidare

innan alla kontroller var plockade. Naturligtvis fanns en maxtid, och som vanligt, poängavdrag för dem som inte klarade tidsgränsen.

Därefter blev det kort vila, blott några timmar, innan det var dags för nattsträckan – The Narva Longhaul. Starten var satt till klockan åtta på kvällen, då det redan blivit mörkt. Teamen och navigerade 7,5 mil för att komma till nästa, stora tävlingsområde där det tidigare sandunderlaget skulle skifta till vatten men framförallt lera.

En av sträckorna, döpt till Pro Comp Mad Mud, gjorde verkligen skäl för namnet – här var det dags att bli både leriga och smutsiga. Tre laguner med lågt stående vatten skulle passeras och det låter förstas lättare sagt än gjort.

De delar av lagunerna som var torrlagda, hade en tunn skorpa av torkad lera. Därunder skorpan fanns ingen botten förrän till dörrhöjd på många av tävlingsfordonen.

Hög hastighet var en lösning och de som hade tur kom igenom.

Övriga fick skicka ut sin co-piloter att ta sig genom den sugande leran, och det med ett tungt sandankare på axeln. De sista som kom in för dagen landade i kvällsläget vid 11-tiden på kvällen. Då hade starten gått strax för halv nio på morgonen ...

TREDJE TÄVLINGSDAGEN innebar mer vinschning. Teamen skulle till att börja med ta sig 1,5 mil i en uttorkad flodbädd och halvvägs fanns en gigantisk sandvägg som måste passeras. Väggen var för brant för att bara vinscha sig över och teamen var tvungna att lösa uppgiften.

De flesta skrapade ner kanten med hjälp av sandankare i den 35-gradiga luften. Frågan var hur mycket som behövde grävas ur för att bilen sedan skulle kunna vinschas upp och över kanten? Paul Whiting och Jason Head chansade. De grävde inte ur lika mycket som de övriga, för att spara tid. Det slutade med att bilen slog runt baklänges.

Fjärde dagen bjöd på en av de mest utmanande specialsträckorna av Outback Challenge. Den var värd 200 poäng och 2,5 mil lång. De riktiga utmaningarna var i slutet med två kilometer av stora stenblock i en enorm gryta. Här hade också publiken samlats för att se teamen försöka ta sig igenom labyrinthen.

VI HOPPAR FRAM TILL den sjätte tävlingsdagen och den avslutande, 17 mil långa avslutningssträckan, som i sann, australisk, filmanda döpts till Narva-MadMax. Teamen var nu rejält utmattade och just därför fick de nu tävlingens hårdaste, tillika nya utmaning. Starten skedde vid det berömda Silverton Hotel och på linjen stod 21 team av de ursprungliga 29.

Den beräknade tidsåtgången var tio timmar och bilarna startade med två minuters mellanrum. Innan sträckan fick de reda på en möjlig bonussträcka som inte var obligatorisk. För 50 extra poäng skulle man vada genom två meter

djupt vatten och därefter vinscha bilen uppför en lodrät klippa.

Fyra team tog bonussträckan, och klarade även av den. Åtta timmar senare var fem bilar med i tätstriden och de körde de sista sträckorna mot målet i Silverton. Via radioapparaterna kom det in rapporter om överhettade bilar och däck som exploderat, allt medan klockan tickade på.

Vid precis 9.06,00 var det Neil Cooper och Chris Hummer som totalt utmattade passerade mållinjen före närmaste konkurrenterna Steven Quinn och Paul Gambell. Av de 21 startande var det bara sju stycken som klarade av "MadMax-sträckan".

– Det här var det absolut värsta vi kört med bil, kommenterade Neil avslutningssträckan.

Vinnarteamet, liksom ytterligare två team, var de som körde alla specialsträckor inom tidsramarna. Något annat var det inte heller tal om ifall man ville nå en pallplats. Och även den här gången togs förstaplatsen av en Nissan Patrol. □