

EEN KOPJE THEE AAN HET EINDE VAN DE WERELD

REIZEN MIGHTY MOROCCO

Diep onder de indruk laat ik mijn ogen over de golven van de Atlantische Oceaan glijden. Wezenloos staar ik naar de einder, het besef sijpelt nog niet door dat ik met mijn enduro-motor aan de Marokkaanse kust sta terwijl de zon in de horizon wegzinkt.

Tekst Stefaan Buyze

Fotografie Dieter Quaghebeur (Braapshots.com), Stefaan Buyze



MIGHTY MOROCCO

De 2024-editie was de tweede uitgave van de 'Mighty Morocco'-reis van Cabra Ventura, verdeeld over zes etappes moest er 1.300 kilometer gereden worden, waarvan 80 % offroad. Die 1.300 kilometer is wel als je voor de lange routes kiest, want elke dag biedt Cabra Ventura je de keuze uit meerdere afstanden. Wil je minder rijden en wat meer op vakantie focussen, dan kies je voor de korte routes of voor de trajecten die over meer verharde wegen lopen. Cabra Ventura laat enkel pure enduro-motoren toe, wie met een trail wil deelnemen moet met een exemplaar van maximum 400cc met een grote benzinetank komen aanzetten.

Un thé au bout du monde', zo heet het door een Française gerund hotel in Mirleft dat meteen ook het eindpunt van onze eerste etappe is. 'Een kopje thee

drinken aan het einde van de wereld' doet me mijmeren over het leven en alles wat het ons te bieden heeft. Sinds het overlijden van Piet 'Grondpadman' Lievens heeft een soort onrust zich van mij meester gemaakt. Ik beseft dat ik dit soort offroad reizen nog een jaar of tien zal kunnen maken. Misschien nog langer,

of misschien haal ik die tien jaar niet eens. Wie zal het zeggen? Uitstelgedrag is uit den boze, vandaar dat ik me zonder aarzeling inschreef voor de 'Mighty Morocco'-reis van Cabra Ventura.

“De eerste zandkilometers voel ik me meteen een paar jaar ouder worden, ben in een constante strijd met mijn motor en het zand verwickeld.”

GEVECHT MET HET ZAND

Deze ochtend ben ik vanuit Riad le Jasmin samen met 23 enthousiaste

endurorijders vertrokken voor de eerste rit. Voor de cijferfetisjist: 236,2 kilometer lang waarvan 152,7 kilometer onverhard. Cris uit Wetteren - beter bekend als 'den bokseur' - is met zijn zeventig

lentes de oudste van het pak. De oudste op papier althans, want de voormalige bokser sport zich elke dag in de fitness de ziel uit het lijf om eeuwig jong te blijven. De eerste zandkilometers voel ik

me meteen een paar jaar ouder worden, ben in een constante strijd met mijn motor en het zand verwickeld. >>

Ik dacht dat ik de zandstroken het best een versnelling hoger kon aanvallen om de Husky er op koppel doorheen te trekken. Niet dus. Bij de pizzapauze in Sidi Bibi geeft kompaan Hans (van R4 Motors) me de gouden tip om in het zand juist een versnelling lager te rijden. Met de motor hoger in de toeren wordt de voorkant vanzelf wat lichter, waardoor het voorwiel vloeiender over het zand surft. Nu ik dat onder de knie heb kan er niet genoeg zand zijn, al krijgen we op weg naar de kust in de buurt van Tifnit wel nog flink wat stenen-paden voor de wielen gegooid. In de duinen kan ik mijn zandtechniek verder aanscherpen in het spoor van voor-rijder Nick en zijn machtige Husaberg 450 met naar voren gekantelde cilinder. Tegen het einde van de dagrit hebben we allemaal onze plek in de groep gevonden. >>



CABRA VENTURA

Marijn Sohier en buddy Arno Van de Woestijne zijn de mannen achter Cabra Ventura. Marijn startte zijn motorcarrière op een BMW F 800 GS die eerst voor woon-werkverkeer werd ingezet, waarna hij richting Oost-Europa, Noorwegen, Marokko en Mongolië trok. Marijn werkte bij RAD en leerde daar Arno als klant kennen. Samen reden ze op oude Honda Dominators drie maanden door Rusland, de Stan-staten, Iran, Georgië en Armenië tot in Mongolië. Toen het tweetal later naar Portugal trok om hun enduroskills aan te scherpen, groeide het idee om met Cabra Ventura te beginnen. Doel van Cabra Ventura is om motorrijders te laten genieten van avontuurlijke offroad reizen ... en om met de verdiende centen dan weer zelf te kunnen reizen en deelnemen aan rally's. Cabra Ventura biedt reizen aan naar Portugal, Marokko en Mauritanië. www.cabraventura.com





DE LAATSTEN ZULLEN...

Ik rij het liefst als laatste. Dan zien de anderen mijn stommiten niet en voelen ze zich niet verplicht om hun tempo aan het mijne aan te passen. Bij iedere stop wachten ze netjes, al loopt die wachttijd soms in de minuten. De Tripy houdt me op het traject, want ik laat eerst het stof vallen voor ik weer aanzet. 'Niks zien is niet rijden', hou ik mezelf voor. Veiligheid voor alles, Grondpadman indachtig. In sommige gevallen wil dat zeggen dat ik moederziel alleen door de gigantische zandbak ploeter. Dat de aanduiding op de Tripy niet altijd even helder is, maakt me onrustig. Ik wil vooral geen fouten maken en niet te ver van de groep afdwalen. Deze middag was het al raak: ik reed boven op de kliffen terwijl de rest als jonge honden over het strand aan het racen was. Mijn poging om hun aandacht te trekken door te claxonneren was uiteraard te naïef voor woorden, al duwde ik me bijna een ongeluk op de claxon. Ik geraakte maar niet van de kliffen en besloot dan maar rechtdoor te rijden tot de route weer landinwaarts zwenkte en ik kon inpikken.

IN EEN BOOG OM DE BOOG

De tweede etappe brengt ons van Mirleft

naar Tantan en loopt eerst kilometerslang over het strand. Uit de briefing onthoud ik vooral dat de organisatie op alles voorbereid is, maar dat we zelf ook best een slag om de arm houden. Want elk van de groepen mag dan een tracker meegekregen hebben en Cabra Ventura voorziet wel twee dokters, als de 4x4 twee uur nodig heeft om in geval van nood tot bij jou te geraken en daarna is het nog eens vijf uur rijden naar het ziekenhuis, dan moet je het lot niet te veel uitdagen. Bij Legzira Beach drinken we iets met uitzicht op de indrukwekkende rode zandstenen boog op het strand. Jammer dat er enkel nog toeristen op kamelen onder de boog door mogen, alle gemotoriseerd verkeer wordt geweerd uit vrees dat de resonantie van de geluidsgolven de hele boel kan doen instorten.

STRANDRACE DU MAROC

De endurovrienden van Wetteren en onze klik zetten zich in strandrace-modus naast mekaar en draaien het gas wijd open. Het enige risico dat we lopen, is verstrikt geraken in zwerfvuil of riviermondingen die lager liggen. Veel mooier wordt enduro rijden niet. Aan snelheden tussen de 80 (ik) en 100+ (de anderen)

kilometer per uur scheren we kilometers aan een stuk door de branding van de Atlantische Oceaan. Ik verlies de rest van het gezelschap alweer vrij snel uit het oog. Niet alleen omdat ze een pak harder gaan, maar ook omdat hier een soort bizarre waas hangt die bijna een geestesverruimende werking heeft. Even voel ik me alleen op de wereld, in symbiose met mijn Husky FE 350 en de weidse oceaan rechts van me. Als de groep weer samenkomt, kan ik niet veel meer uitstoten dan 'wat was dat...?' - het voelt alsof ik net mijn grootste idool ontmoet heb, ik ben helemaal starstruck. En misschien is het ook wel een beetje zo, het beroemde Plage Blanche dat we net achter de rug hebben is de heilige grond waar ooit mijn Parijs-Dakarhelden Peterhansel en Rahier overheen scheurden. Veel sneller dan wij vandaag en op motoren die technisch een eind achter liepen op de machines waarmee Jan Modaal tegenwoordig in de zandbak mag spelen.

ZWERFVUIL ALS REDDING

Het wordt nog beter als we de zanderige kliffen aanvallen. Als een roedel wilde wolven stormen we naar boven. De klim loopt uit op een hoogte met zicht over de oceaan.

Het zandpad gaat over in een stenige woestijn terwijl de euforie plaatsmaakt voor onrust. Straks val ik onherroepelijk zonder benzine, in de dunne linker zijwang van de Acerbis tank is nog slechts een restje brandstof zichtbaar. Nicks Husaberg 450 heeft wel nog voldoende peut aan boord. Het zwerfvuil dat hier jammer genoeg overal aanwezig is, zorgt deze keer voor de oplossing. We gebruiken een plastic fles om wat benzine van de Husaberg naar de Husqvarna over te tanken. De rit over het strand heeft veel gevergd van de 350 die z'n keelgat even wijd openzette als ik het gas. Met de finish van de etappe in zicht gaat Hans overkop, de 250 kilometer lange etappe met 180 kilometer offroad heeft veel van mens en machine gevraagd. De wielen, bibmousses, nekken, ruggen en schouders zijn zwaar op de proef gesteld. Terwijl de stenenpistes door de Sahara de laatste restjes energie uit onze lichamen rammelen, snakken we naar een pilsje.

N(I)ET ECHT

Ksar Tafnidilt lijkt een eeuwenoud gebouw, maar het hotel werd door de Fransman Guy Dubau in 2000 gebouwd. Met behulp van lokale bouwvakkers en geïnspireerd door de lokale bouwstijl deed hij het grote en eenvoudige hotel uit het woestijnzand oprijzen. Vanop de kantelen kijk je zover je

“Het beroemde Plage Blanche dat we net achter de rug hebben is de heilige grond waar ooit mijn Dakarhelden Peterhansel en Rahier overheen scheurden.”

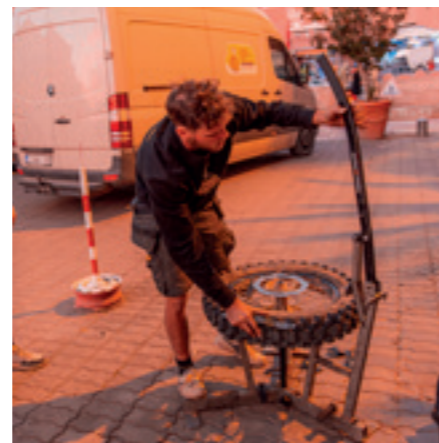
kan en overvalt je de stilte en het gevoel nergens te zijn. Terwijl de generatoren stroom produceren om onze Tripy's te laden (of dat denken we toch), stroomt er ziltig water uit de kraan. Het doet z'n ding om het stof van de dag van ons af te spoelen, maar geeft de tandpasta een wrange smaak. Ik spuwt het schuimend zoute mengsel uit, besef hoe mooi het hier allemaal is en heb geen enkele moeite om de slaap te vatten.

HIER IS TANTAN

Volgens de briefing moeten we na vijftwintig kilometer in Tantan een tankstation passeren, al heeft dat naar Marokkaanse traditie ... geen benzine. Pas bij het vierde benzinstation kunnen we tanken. Alle motoren draaien ondertussen op de laatste druppels in de tanks, alleen de

Husaberg benzinekameel van Nick heeft nog jus in overvloed. We weten dat we richting Taskala vermoedelijk geen levende ziel zullen tegenkomen, dus scoren we hier alvast onze lunch: msemmen (zoute pannenkoeken) met smeerkaas die zowaar een gat van vijftig eurocent in mijn

begroting slaan. Ondertussen heb ik al vastgesteld dat mijn Tripy navigatietoestel deze nacht niet bijgeladen is. Je kan de batterij van het toestel in vier uur tijd volledig opladen, op voorwaarde dat het apparaat ingeschakeld is. Schakel je de Tripy uit, dan neemt een laadbeurt een etmaal in beslag. Ik had gisteravond mijn Tripy uitgeschakeld, vandaar dat hij nu niet is opgeladen en dat is flink balen. Want zelfs al maak je goede afspraken, je bent mekaar hier sneller kwijt dan je lief is. ➤➤



STUDENTENHAVER

Kuddes dromedarissen en kurkdroge vlaktes kenmerken deze wederom schitterende dag. Het gaat hard als we omgeven door bergkammen kaarsrechte steenpaden afhaspelen. Ik hou een mentale reserve van twintig procent van mijn kunnen aan en vertrek als laatste op het moment dat het opgeworpen stof gaan liggen is. Vaak zie ik in de verte stofwolken van de anderen en dat geeft het gevoel dat je ver achter bent. In de praktijk blijkt dat ze meestal een minuut moeten wachten vooraleer ze het schijnsel van mijn ledlamp zien. Je waant je alleen, zonder eigenlijk alleen te zijn. Ook vandaag hotsen we over voor-malige Parijs-Dakarpistes. We picknicken in de schaduw van een van de honderden miljoenen bomen die de Sahara rijk is. Met een combinatie van deep learning, AI en satellietbeelden hebben wetenschappers ontdekt dat in Westelijk Afrika zowat 1,7 miljard bomen staan. Wij gebruiken ze als afdak en genieten van jongensachtig geze-ver, het lijkt wel een speelplaats van

een middelbare school. Die pauzes zijn ook nodig om de energievoorraad aan te vullen met studentenhaver. De mengeling van noten en rozijnen is niet gevoelig aan hoge temperaturen en vervaldata, ideaal dus voor dit soort spannende trips.

“In Aouint Lahna trakteer ik de Husqvarna op een verse olie inclusief filter terwijl ik mezelf een tajine met kip, citroen en olijven gun. Motor blij, ik blij, iedereen blij.”

WATERLOO VAN DE WOESTIJN

Het venijn zit vandaag in de staart en bij de oversteek van de Oued Draa, de langste rivier van Marokko en levensader van de dadelkweek, smakt de Husaberg tegen een steen. De uitgedroogde vlakke betekent het Waterloo voor een van de deelnemers. De artsen van de organisatie zijn snel ter plaatse. Ze zetten de gebroken arm in een goede positie, geven de onfortuinlijke deelnemer zware pijnstillers en brengen hem naar een privé-kliniek op een paar uur rijden. Achteraf blijkt dat de operatie goed verlopen is.

Wij vreten verder stof richting het dorpje Aouint Lahna waar ik de Husqvarna trakteer op een liter verse olie inclusief oliefilter terwijl ik mezelf een tajine met kip, citroen en olijven gun. Husqvarna blij, ik blij, iedereen blij.

DE NUMMERPLAAT GEPOETST

Het voorziene bivak voor vanavond is geannuleerd. Vermoedelijk is er in de keten van ambtenaren die een stempeltje ter goedkeuring moeten zetten een schakel vergeten die ook graag wat drinkgeld had ontvangen. We mogen overnachten in een dorpje waar naar alcohol schooiende agenten onze motoren bewaken. Een paar nummerplaten, waaronder de mijne, zijn van de motoren gevallen, al stelt geen enkele van de agenten daar vragen bij. Een nieuwe passage door de Oued Draa leidt ons de volgende dag naar het levendige stadje Assa, waar we ons onderdompelen in de couleur locale. Bij de slager hangen de karkassen van dromedarissen in de open lucht. >>



De voedselnormen zijn hier toch net iets anders dan bij ons, bedenk ik als ik met een kamelenkop in de hand voor de foto poseer. Verschillende rijders hebben honger en dat werkt op het gemoed, maar een zoveelste combinatie van kip met citroen en olijven geflankeerd door een portie friet doet de vrolijkheid instant terug-keren. Veel Belgischer wordt het niet. Net voor we Assa verlaten, krijgen we bericht dat we moeten opletten bij een niet volledig afgewerkte brug.

Wegsignalisatie beperkt zich in Marokko doorgaans tot een paar als kegels geplaatste rotsblokken, met dat verschil dat kegels normaalgezien in een signaalkleur zijn uitgevoerd en rotsblokken gewoon opgaan in de omgeving. Een van onze Wetterse vrienden zal er jammer genoeg zijn sleutelbeen op breken, het overkomt de besten.

WINTERKOU

We hebben onze beste pijlen voor vandaag al verschoten, maar rijden toch bewust het ommetje naar Tou Tserfine, een ommuurde ruïne van Spaanse oorsprong op een heuveltop.

“De route bestaat uit een uitgedroogde rivierbedding van dertig kilometer lang. Verkeerd rijden is onmogelijk, maar stuurfouten maken is absoluut uit den boze.”

Vermoedelijk gebouwd om het weinige dat er te oogsten viel te beschermen, een soort kolchoz avant-la-lettre dus. Onderweg valt het weer op dat de vrouwen van alles op hun hoofd en schouderaars sjouwen. Meestal kreupelhout, want voor dit woestijnvolk voelt twintig graden al winters aan, voor ons zijn het perfecte temperaturen om stevig met de motor te rijden.

De meeste mannen hangen, liggen of houden de winkels en koffiehuisjes open. Vlak aan het oeroude dorp Icht, gelegen in een oase gevoed door een ondergrondse rivier die uit de Hoge Atlas komt, arriveren we voor de nacht. B&B Borj Biramane klampt zich aan de ene zijde aan het Atlasgebergte vast, en als je je 180 graden draait kijk je eindeloos de woestijn in. “Ah chambre 11, c’est pour les amoureux” gooit de Frans-Marokkaanse eigenaar me na. Mijn kamer bevindt zich op de eerste

verdieping van een alleenstaande toren met dakterras. Tijd om het thuisfront te bellen.

OUED RETTEKETET

‘30 km long oued. No tracks, lots of stones. HARD and no assistance possible.’ De briefing van rit nummer vijf laat er weinig twijfel over bestaan dat het een pittige dag wordt, en dat blijkt geen woord gelogen. >>



DE MOTOR

Husqvarna Belgium was zo vriendelijk om mij een Acerbis tank met twaalf liter inhoud te lenen. Een gegeven paard kijk je uiteraard niet in de bek, al zou in Marokko blijken dat twaalf liter n t te krap is. Een tank van vijftien liter is een must omdat benzinepompen al niet dik gezaaid zijn en daarenboven niet elk benzinstation ook daadwerkelijk benzine heeft. Op acerbis.com vind je voor een resem offroad motoren grotere tanks, reken op 350 tot 470 euro voor zo'n benzinebadkuip.

Om de zichtbaarheid te verhogen plaatste ik een Denali D4 lamp die meer dan vierduizend lumen licht op de wereld gooit. Geen overbodige luxe in een land waar straatverlichting schaars is en je de weg deelt met een mix van weggebruikers op twee of meer poten en twee tot tien wielen. De Denali D4 lamp kost 431,73 euro, alle info op www.bihir.eu

Een USB-contact op de motor was handig geweest om onderweg de Tripy constant te kunnen laden. Inmiddels (vijgen na Pasen dus) liet ik de USB-A power outletkit van Husqvarna aanrukken voor ocharme 41 euro. Voor dat geld kan je echt niet sukkelen.



DE BANDEN

Normaalgezien monteer ik voor en achter Dunlop Geomax rubber als ik enduro ga rijden, voor de lange ritten met veel stenenpistes is de Geomax achterband echter te zacht. Vandaar de keuze voor de D606 achterband die met zijn wat hardere allroad/enduro compound beter geschikt is voor dit werk. Dat de D606 in de modder wat minder presteert, moest ik maar voor lief nemen. Vooraan monteerde ik wel de Dunlop Geomax EN91 omdat de D606 voorband te veel noppen en te weinig ruimte tussen de noppen heeft, mooier gezegd 'de zee-land-verhouding' is voor de Marokkaanse ondergrond niet ideaal. De Geomax EN91 geeft de rijder veel gevoel in de voorkant van de motor en biedt veel grip op stenen en in de modder. Check www.dunlop.eu



Er is inderdaad geen weg of route, gewoon een uitgedroogde rivierbedding van dertig kilometer lang en een halve kilometer breed. Verkeerd rijden is onmogelijk, maar stuurfouten maken is absoluut uit den boze. De Honda XR400, de enige oldtimer van het gezelschap, boendert me voorbij en mijn respect voor zijn berijder stijgt met de meter. De zoektocht naar het juiste spoor vereist opperste concentratie. Mijn strategie om averij te voorkomen steunt op een lage snelheid; vervelend neveneffect van die aanpak is dat de vering op sadistische wijze elke stomp aan mijn knoken doorgeeft.

Ik zie af, maar prijs me gelukkig dat ik voor deze trip zes kilo ben afgevallen. Dat ik met een blik op de dagteller en wat cijferwerk snel kan berekenen hoelang deze marteling nog gaat duren, helpt om de moed er in te houden. Zonder die info had ik mijn motor waarschijnlijk al na tien kilometer in de fik gestoken. In Afella Ighir bekomen we van de inspanning bij een Sprite, heerlijke koffie en een broodje. Zout, suiker, cafeine: check! De winkel met benzine is gesloten. Iets minder 'check'...

LAADZEEL

Na de inspanning volgt al snel de beloning en wel in de vorm van de indrukwekkende Ait Mansour kloof. Al is het ook hier best werken, want de weg stelt niet veel meer voor dan een pad vol rotsen en diepe sleuven die door het water zijn uitgespoeld. Ik vraag me af hoe de mensen in de dorpsjes geraken, zelfs voor een terreinwagen is dit pad een serieuze uitdaging. De combinatie van een ezel als vervoermiddel en heel veel tijd is een moeilijk te vatten concept voor mijn westers brein. Als even later een ezel met zonnepanelen op zijn rug voorbij sjokt, slaan we dubbel van het lachen. Een Marokkaanse mobiele laadpaal, dat we dat nog mogen meemaken...

KORTSLUITING

Het dertiende-eeuws religieus centrum van Zaouia Timguilcht laten we links liggen, met het einde van de reis in zicht willen we elke offroad meter die we kunnen meepakken ook effectief rijden.

Omdat we vandaag 230 kilometer te bollen hebben - waarvan 145 offroad - is de kans reëel dat we weer zonder benzine gaan vallen. Om daarop te anticiperen stoppen we niet in Zaouia Timguilcht, daarmee kopen we nu al wat tijd om straks de benzinepech te kunnen oplossen. De extra lus rond Tigmir loopt over brede gravelwegen door een desolaat landschap. Zoals verwacht floept het lampje van de brandstofreserve van mijn Husky aan, navraag bij de locals leidt niet tot een oplossing. We krijgen alleen tegenstrijdige tips richting benzine en dat zorgt voor kortsluiting in mijn hoofd.

“In het Atlasgebergte laten sommige pistes zich even smakelijk verorberen als een smeuge tajine. En toch: ‘Afrika is nie voor sissies nie’, zou Grondpadman zeggen.”

Tot terechte ergernis van mijn kompanen neem ik een aantal foute beslissingen waardoor we mekaar even kwijt geraken en mijn motor op een heuvelrug finaal zonder benzine valt. We beslissen dat ik op de assistentiewagen zal wachten, zij rijden verder. Het wordt immers snel donker en ook zij moeten zuinig omspringen met het gas, kwestie van ook niet zonder benzine te vallen. Wachtend op het assistentievoertuig geniet ik van het uitzicht en kom ik helemaal tot rust, een klein uurtje later sluit ik met een volle benzinetank terug aan bij de groep West-Vlamingen. Een fantastische, technische afdaling brengt ons bij zonsondergang in Agouerd-Oudad waar de Belgische kunstenaar Jean V rame vrachtwagens blauwe verf liet aanrukken waarmee hij de

DUIMPJE VOOR DE BROEK

De Shot Aerolite motorcross broek zit zo comfortabel dat het aanvoelt alsof je een pyjama draagt. Met dank aan het lage gewicht (460 gram voor een broek in maat 32) en de rekbare stof rond het kruis waardoor de crossbroek goed aansluit en nooit je bewegingsvrijheid beperkt. De lederen inzetstukken op de binnenkanten van de knieën verhogen de grip op de motor en voorkomen dat je je verbrandt aan de uitlaat. Met een adviesprijs van 199,99 euro te vinden op de site van Shot-importeur jsproducts.be.



verweerde rotspartijen kleurde. De oranje gloed van de ondergaande zon die haar laatste licht over het reusachtige kunstwerk uitstrooit zorgt voor een magisch moment. Het is al aardedonker als we eindelijk in Tafraoute aankomen en verwelkomd worden met een bierdouche.

SCHEER JE WEG

Het einde van de trip nadert, tijd om mezelf een beetje te fatsoeneren en dus trakteer ik mezelf op de laatste dag op een scheerbeurt in het centrum van Tafraoute. Een jonge kerel scheert met fluwelen bewegingen de verharde baardstoppels weg. De eerste vijf dagen reed ik telkens de lange route, vandaag kies ik voor de korte lus van 150 kilometer. We meanderen door het Atlasgebergte, sommige delen van het traject zijn

geasfalteerd met daar bovenop een laagje kiezel dat vastgereden moet worden. Is dat gebeurd, dan krijg je een soort supermotardpiste die je even smakelijk verorbert als een smeuge tajine. Af en toe stoppen we even om de omgeving in ons op te nemen. “Afrika is nie voor sissies nie”, zou Grondpadman zeggen.

Er staan 1.300 kilometers extra op de teller. De Husky smakt naar wat liefde en vers vet op alle lagers. In een net hoog in de palmbomen hangen dadels te drogen. De limoenen zijn plukrijp en de olijven smaken overheerlijk. We zijn terug in Taroudant waar het avontuur zes dagen geleden begon. De cirkel is rond, Morocco was inderdaad mighty. ■