



MINI PITSTOP

UITGAVE VAN BMOT Nr: 2-2024



Monte Carlo Rally Historique 2024

Bekeken door de ogen van de serviceman

Verslag van Philippe De Lauw

Hallo Mini Vrienden en Vriendinnen



Wesley

Welkom in de speciale editie van Pitstop ... Monte Carlo Historique door de ogen van onze service man, Philippe. Het is een eer om de ervaring van onze service man tijdens de Monte Carlo Historique met jullie te delen. Deze legendarische rally staat bekend om zijn uitdagende routes en verraderlijke omstandigheden, en het is o.a. de taak geweest om ervoor te zorgen dat hij ons team perfect voorbereid en ondersteund om deze uitdaging aan te gaan en uit te rijden. Zijn rol als service man begon maanden voor de eigenlijke rally, toen we begonnen met het plannen van elk detail van onze avontuur. Van het selecteren van de juiste gereedschappen en reserveonderdelen tot het organiseren van logistiek en het ondersteunen van het team. De routes of elk ander aspect moest zorgvuldig worden overwogen. We wisten dat elk klein probleem onderweg grote gevolgen kon hebben, dus we moesten er zeker van zijn dat we klaar waren voor alles wat de rally op ons pad zou brengen. Alles is een groot woord, maar toch veel hé Philippe. Het blijft natuurlijk een 'hobby spel' maar dit wil je zolang mogelijk spelen en zelf uitspelen. Hierna lees je wat Philippe zijn ervaringen waren.

De Monte Carlo Historique was een onvergetelijke ervaring, en ik ben trots dat hij deel heeft uitgemaakt van ons team. Het was een uitdaging, maar naast mijn co piloot Geert en de diensten van Philippe zijn we erin geslaagd om succesvol te

zijn. Ik kijk al uit naar de volgende uitdaging die op ons pad komt. Op onze website kan je onder de rubriek geschiedenis, de Monte Carlo pagina nog terug vinden. Dit met o.a. de vorige Pitstop alsook de route en vele meer. In naam van Geert en mezelf danken we Philippe nogmaals voor zijn enthousiasme en service ! Tot snel !



Graag ontvangen we een leuk verhaal van je restauratie, bezigheid, afgelopen of te komen avontuur.

Een pagina met foto is dikwijls uitstekend.

Of wil je een techniek, een klus, of dergelijke delen?

Leuk. Stuur maar door.

Wilt u ook onze MINI PitStop in de mailbox ?

Ga dan naar onze website en geef uw emailadres.

De MiniPitstop zit de volgende uitgave in uw mailbox.



Wilt u ons mailen? bmot@telenet.be Je kunt ons ook volgen op Facebook en Instagram

RALLY MONTE CARLO HISTORIQUE 2024

Nog een verslag, maar dan vanuit de servicewagen.

Bijdrage van Philippe De Lauw

Monte Carlo historique 2024...
... vanuit de servicewagen.

Zowel Wesley, mijn "compagnon de route" in het Classic Mini wereldje, als ik kunnen afgelopen decennia een lange lijst van deelnames aan Mini-activiteiten, zowel in binnen als buitenland voorleggen. Ook beurzen en andere oldtimer-events, klein, groot of alom bekend zijn ons niet vreemd. En dan herinneren sommigen onder de lezers zich alvast 2009 met Brussel-Parijs-Brussel en de Belgian Diamond Mini Run, het 2 daagse roadbook voor 60 jaar Mini in de Vlaamse Ardennen die we samen organiseerden. Het zal dus niemand verwonderen dat ik meteen enthousiast reageerde toen Wesley me een paar jaar terug, ik denk ergens kort na Covid, vertelde in 2024 te willen deelnemen aan de Historic Rally van Monte Carlo. Dit om de 60ste verjaardag van de eerste overwinning van Paddy Hopkirk in een Mini Cooper S aan deze mythische en beruchte uithoudingsrally te herdenken. Lang moest ik er niet over nadenken. Ik zou verlof nemen om hem van dichtbij te kunnen volgen, eventuele logistiek voor mijn rekening te nemen, uiteraard te supporteren en foto's te maken. Ik wist bovendien dat voor deze rally elk jaar opnieuw een groot aantal én een grote diversiteit aan auto's bij de start verschijnt. Mijn interesse voor de Monte Carlo Rally begon, hoe kan het ook anders, met de verhalen, oude artikels en lectuur over de Works Coopers die in de jaren 60 iedereen verbaasden met hun resultaten voor deze Monte. 3 overwinningen, eigenlijk 4 maar dat is voor een andere keer, in spartaanse omstandigheden vond ik fenomenaal en mettertijd ging ik zelf die beruchte routes afrijden. Niet alleen dit, ook de schitterende natuur en "la façon de vivre" van de Zuid-Fransen spraken mij enorm aan. Dit nog eens overdoen met een servicewagen? Een mooiere gelegenheid om deze wedstrijd van dichtbij mee te maken kon ik mij niet voorstellen. Zo geschiedde dus... Weliswaar op een andere manier dan dat ik me ooit had durven inbeelden.

Op woensdag 31 januari was het dan zover. We vertrokken met z'n drieën vanuit Diksmuide met een Long Wheelbase, dubbele cabine 2.0L Diesel Ford Transit en Mini Cooper 998cc op een op maat gemaakte trailer richting Reims. Geladen met allerhande materiaal, spijkerbanden, een groot aantal onderdelen, bagage, proviand, enz. Ik als Chauffeur van de servicewagen en assistent/medewerker in gezelschap van Cooper-driver Wesley en Co-piloot/navigator Geert. Rond 16u werden we verwacht voor de technische keuring. Maar al na een 2-tal uur rijden was het prijs! Op de snelweg A26 Arras-Reims werden we opgeschrikt door een klapband op de trailer. Het kleine hobby-rallyteam mocht al meteen uit de pijp komen en op de smalle pechstrook een wiel vervangen. Dankzij degelijke tools zoals grote rolkriek en krachtige bouloneuse op batterijen was de klus in een mum van tijd geklaard.

De zee van tijd die we dachten te hebben werd al meteen opgeslorpt door het op zoek gaan naar een nieuwe band voor het reservewiel van de trailer. Wesley had in een mum van tijd een aantal adressen gevonden en meteen na het inchecken in ons hotel gingen we op zoek. Op het eerste en tweede adres kon men ons niet helpen maar bij het derde adres, goed adres. Er werd wijselijk beslist om meteen 2 nieuwe banden op de trailer te monteren en het andere wiel te gebruiken voor reserve. Véél ruimte voor de technische keuring was er niet over maar Wesley en Geert konden tijdig aanmelden. Zoals jullie al konden lezen in de vorige Pitstop zouden Fransen geen Fransen zijn als ze zich aan de planning hielden. Niet dus! De keuring werd stilgelegd en later op de avond werden we verwacht voor het apéritief en verwelkomings-diner in de congreszaal van Reims.

Daar maakten we kennis met andere Belgische teams. Daar werd duidelijk dat er toch wel wat smalend werd gedaan over het standaard 998 Coopertje en ik, voor mijn eerste keer, alleen als enige serviceman...

Maar goed, de Mini werd de volgende ochtend met vertraging gekeurd en donderdagnamiddag was het dan zover. Eerst moest er in Reims nog wat show verkocht worden met een parade door de Champagne-stad met als eindpunt van het défilé, La Place Boulingrin. Daar kon klein, groot, jong of oud zich vergapen aan de historische rallybolides om ze daarna één voor één over het startpodium te zien rijden. Het moet gezegd dat de massa mensen die de teams uitwifden toch wel indrukwekkend was. Rijen dik, stonden de mensen langs de dranghekken om een glimp op te vangen van de 82 startende teams.



Er werd afgesproken dat ik zou wachten tot Wesley en Geert vertrokken waren om dan de achtervolging in te zetten met de Transit. Zij hadden dus meteen al ruime voorsprong vermits ik eerst nog uit het drukke Reims moest zien te geraken. Bovendien was parkeren met de trailer in het centrum onbegonnen werk dus moest ik die nog gaan oppikken aan de rand van Reims. Meer bepaald aan ons hotel in Tinquex. Wesley en Geert waren rond 20h20 van het podium afgereden en rond de klok van 21 kon ook ik aan de marathonrit beginnen.

Vooraleer ze bij de eerste tijdscontrole moesten aanmelden, zo'n 240km verder, waren er nog een drietal tussencontroles waar ze voorbij moesten. Epernay, Vitry-le-François, Bar-sur-Aube en daarna de tijdscontrole in Langres. Via Whatsapp kreeg ik regelmatig hun locatie doorgestuurd en in Bar-sur-Aube kon ik hen opwachten op de afgesproken plaats. Ware het niet dat ik daar merkte dat de afgesproken route tijdelijk onderbroken was door onvoorziene omstandigheden. Ik verwittigde de mannen en zij zochten een alternatief. Uiteraard moest ik dat ook doen en toen bleek een klein half uurtje later dat we beiden op de A5 snelweg richting Langres reden en bij de eerstvolgende parking maakten we een korte stop. Alles was normaal dus reden we samen door naar de tijdscontrole maar eerst moest er getankt worden. Bij de voorafgaande voorbereidingen werd vastgelegd dat in Langres de eerste tankbeurt moest gebeuren.

Een drukke bedoening bij het tankstation, geen of nauwelijks straatverlichting en met ongetwijfeld wat stress van het moment reed Wesley over een nogal hoog vluchtheuveltje. Ik zag de Mini letterlijk omhoog springen en tijd om te bedenken wat er gebeurde was er niet. In een fractie van seconden lag de volledige uitlaat voor de Transit! Een hels lawaai van een brullend 998cctje in het holst van de nacht! Ik sprong uit de wagen, deed handschoenen aan en raapte de uitlaat op om hem op de trailer te leggen. Een ander serviceteam snelde ons meteen ter hulp om te checken wat er gaande was. Zij boden meteen een pakket beugels en rubbers aan om de uitlaat opnieuw te bevestigen. Gelukkig was er geen onherstelbare schade aan de uitlaat en zou opnieuw monteren mogelijk zijn. Er werd beslist om eerst in te klokken en dan aan de reparatie te beginnen. De aangeboden hulp, zo zou achteraf blijken, kwam van het service-team van Decremmer-Hugo met Opel Ascona 400, algemene winnaars van deze 26ehistoric editie. Van sportiviteit gesproken!

In plaats van anderhalf uur rust werd het werken geblazen om daarna de nachtelijke tocht verder de zetten naar Dole en Bourgoin-Jallieu. Ondertussen kwamen in Langres de wagens van Glasgow(Schotland) en Bad-Homburg (Duitsland) de starters van Reims vervoegen. Het was de bedoeling om het komende traject min of meer samen met de mannen af te leggen maar al snel werd duidelijk dat ik daarin niet zou slagen. Ik zag de piepkleine achterlichtjes van het dappere team 248 al snel vervagen in de duisternis. Regelmatig maakte ik ook plaats voor achterop komende deelnemers.



De teams van Glasgow en Bad Homburg waren in Langres na de auto's van Reims gestart en die begonnen mij stilaan één voor één in te halen. Met als gevolg dat bij de passage in Dole Wesley en Geert alweer startensklaar stonden en we via een berichtje afspraken verder langs de route. Bij een tankstation vlug even checken of alles OK was. Een drankje en iets om te eten meegeven en ze verdwenen opnieuw in de nacht...Ik vervolgde ook de route maar al snel mocht ik definitief aan de kant voor een van achteraan komend onheilspellend geluid. Eerst dacht ik aan de trailer en een gevolg van de klapband maar kon niets vinden. Dan maar de laadruimte induiken en ja hoor. De bevestiging van de grote rolkriek was losgekomen. Ook al was het gelukkig dat maar, mijn theoretische berekeningen om toch een kort powernapje in te lassen ging dus opnieuw de mist in. Want dat was er ook onderweg, af en toe regelmatig dichtemist banken...

Bij het ochtendgloren doken in de verte de Alpen op en naderde ik Bougoin-Jallieu met voor én achter mij het gezelschap van vele andere deelnemers en serviceteams. In volle vrijdagse Franse ochtendspits bereikte ik uiteindelijk na een lange nacht de tijdscontrole. De parking was al goed gevuld en er was ook opnieuw plaats voorzien voor bestelwagens en trailers. Bij het binnenrijden van de stad vond ik dat de lege trailer toch wel veel kabaal maakte en bij nadere controle bleek dat een bevestigingsmoer van één van de rijplaten "disparu" was. Grote stevige tie-wraps (spanbandjes/strapjes) boden de oplossing. Een plaatselijke auto- of oldtimervereniging had een grote verwarmde tent met spijs en drank en een sanitaire blok voorzien. Vlug een koffie en croissant en dan gaan overleggen met de mannen.

Bij het binnen rijden van de stad vond ik dat de lege trailer toch wel veel kabaal maakte

Het dik uur verplichte stop was mij niet gegund want er waren geruchten dat de Franse boeren actie voerden in de omgeving en dat een deel van het roadbook te vermijden was. Wesley liet "Waze" de geschiktste route uitzoeken en gaf me de raad dit te volgen en meteen te vertrekken. Ik probeer mee te zijn met de digitale revolutie die ons dagelijks leven beheerst maar soms gaat het me toch allemaal net iets te vlug. Maar ik moet toegeven dat ik in nog geen 2 dagen tijd kennis maakte met 2 uitstekend werkende apps voor wie ganser dagen achter het stuur zit. Waze werd dus ingeschakeld en de Transit met trailer kreeg opnieuw de sporen naar de volgende tussenstop. Krinkel de winkel loodste de app mij via kleine Départementale wegen en een paar autosnelwegen naar de omgeving van Chambéry en verder naar Grenoble. Ik vond het nogal vreemd dat in mijn richting veel minder verkeer was dan in de tegenovergestelde rijrichting. Het vermoeden groeide dat de acties niet aan mijn kant waren en in Grenoble merkte ik tot mijn grote verbazing dat de boeren actie voerden in de tegenovergestelde richting. Door verkeerde geruchten en/of informatie was de extra omweg en tijdverlies voor niets geweest. Bij de tussenstop in Champagnier bleek al snel dat het grijze Coopertje al was doorgekomen dus zat er maar één ding op. Verder bollen naar de tijdscontrole in Gap.

Gap was organisatorisch één grote chaos. De locatie van de controlepost bevond zich op een parking van een lyceum waar je met een servicewagen niets kon gaan doen. Laat staan met een trailer. Een drukte van je welste en ik had Wesley en Geert op een haar na gemist. Vlug tanken en “full throttle” naar Saint-André-les-Alpes. Tot overmaat van ramp kwam ik ter hoogte van Digne-les-Bains opnieuw in een manifestatie van de boeren terecht en was het half verdrongen. Ik kon mijn team nog onmogelijk inhalen... Voor Monaco, het eindpunt van de marathon-etappe, hadden we op voorhand gepland dat ik met de Transit en trailer daar op vrijdagavond zou wegblijven. Ik ben daar al geweest met mijn eigen Mini en dat is écht een niet te onderschatten mierennest. Laat staan als er dergelijk auto-event plaatsvindt. Later in die week zou blijken dat dit geen slechte beslissing was. De volgende morgen passeerde de ganse Monte Carlo caravaan opnieuw aan mijn hotel. In geval van pech was ik hen wel ter hulp gesnel maar voorlopig deed de Mini het goed en zouden we 's anderendaags afspreken bij het eerste servicepunt van de dag. Bovendien is na het binnenrijden van het “parc fermé” sleutelen of service verboden.

Wesley belde mij later op de avond op. Ze waren goed aangekomen en vanwege de problemen met de boerenmanifestaties had ACM(Automobile Club de Monaco) beslist om het laatste stuk tussen Gap en Monaco te neutraliseren. Veel teams waren als gevolg daarvan te laat binnengekomen. Na een snelle hap nog wat kaarten bestuderen en planning voor morgen, de eerste echte rally-dag, doornemen. Van donderdagmorgen 7u45 tot vrijdagavond 23h30, na bijna 40 uur en 1000km tegen de klok te hebben gereden kroop ik onder de wol. Een marathonritje met Ford transit en lege trailer...



Zaterdagmorgen fris en monter ontbeten en rond 9u30 vertrokken naar het eerste servicepunt van de dag, Puget-Théniers. Vandaag stonden vier SR 's (Section Régularité) op het rally-menu met als eindpunt Valence. In totaal een kleine 500 km. Valence zou voor de komende 3 dagen start en finish-locatie zijn. Daarom had Wesley in de onmiddellijke omgeving voor 4 dagen/3 nachten een vakantiehuis geboekt. Eigenlijk perfect gelegen met afgesloten oprit voor Transit en trailer. De komende 3 dagen zou ik assistentie verlenen zonder de trailer. Enig minpuntje maar in feite moeilijk op een andere manier te regelen was het inchecken van ons logement. Dat moest ten laatste rond 20u gebeuren maar Valence lag op +/- 3h ½ rijden van de middagstop in Digne-les-Bains, na de 2de SR. Voor startnummer 248 was die middagstop in feite rond halfvier in de namiddag. Toen ik in Digne aankwam was er totaal geen plaats voorzien voor servicewagens. Zaterdagmorgen bleek ook marktdag te zijn waardoor alle mogelijk parkings en pleinen volzet waren. Deze ging door in de omliggende straten omdat de marktplaats zelf het decor was voor de rallywagens. Na wat zoeken vond ik een geschikte plaats op loopafstand van de markt. Wat weggestoken tussen twee bruggen aan de oever van de zo goed als uitgedroogde Bléone rivier.

Er waren problemen opgedoken met een haperende gaskabel en Wesley probeerde het euvel op te lossen met WD40. Dat leek min of meer de werken maar toen hij opnieuw wou vertrekken weigerde de Mini dienst. Het startmotortje liet het afweten. Volgens Wesley was dat een kleine herstelling en ging hij tussen alle losse onderdelen op zoek naar een nieuwe startmotor. Dat nam wat tijd in beslag waardoor vervangen uitgesteld diende te worden. Door op de klassieke manier met een grote schroevendraaier aan de startmotor kortsluiting te maken startte de Mini zonder tegenpruttelen. Wesley nam alles mee om eventueel onder weg vlug te herstellen. Dat kon ook niet anders want voor de rest van de namiddag en avond konden ze op mij niet

rekenen. Dat kwam door het eerder vermeld probleem: het inchecken van ons logement.

Mijn weken studie vooraf zou eindelijk vruchten afwerpen. Michelin-kaarten, google maps en street view bestuderen neemt veel tijd in beslag maar bleek achteraf goud waard. Zo was de snelste weg naar Valence via de Col de Cabre maar afgesloten door wegenwerken. Enkel de rallyteams hadden toestemming om erover te rijden vanwege de anders onmogelijk bereikbare SR4 van de dag. Met een klassieke Garmin, Waze, ingebouwde GPS van Ford en een Michelin kaart 1/150 000 begon ik aan de rit.

Na het buitenrijden van Digne werd het verkeer merkkelijk rustiger en kon ik bij ondergaande zon genieten van schitterende kleurschakeringen op de bergflanken. Eind januari, begin februari geeft een totaal ander beeld van Zuid-Frankrijk in vergelijking met de zomermaanden. Maar daarom niet minder mooi. Tegen de klok van zes reed ik in het donker richting het eerste colletje van betekenis, Col de Prémol. Via kleine dorpjes en gehuchtjes slingerde de transit met trailer door de ontelbare korte haarspeldbochten. Tegenkomend verkeer was nihil maar in het pikkedonker was opperste concentratie vereist. Na bijna 35 jaar rijden met 44 tonners was dat een unieke ervaring. Alleen op de wereld in een godvergeten gat! Hier mocht en kon écht niets verkeerd lopen! Uiteindelijk kon ik aanpakken op de grote verkeersas D93 richting Valence. Even de eigenaar van ons logis opbellen dat ik rond 20h ter plaatse zou zijn en tegen cruisesnelheid (85 à 90km/h) rolde de Transit naar Valence. Daar bleek wat stuurmanskunst en centimeterwerk nodig te zijn om de combinatie achteruit langs het huis te manoeuvreren en opdracht van de dag bijna volbracht.

We wisten vooraf dat Geert en Wesley elke rallydag laat op de avond zouden finishen en dat degelijk avondeten en probleem zou worden. Daarom nam ik een ervaren kok en neef van Marijke onder de arm. Hij zou verse maaltijden klaarmaken en vacuüm verpakken. Overdag zouden we dat koelen op 12V en in de hotels meenemen naar de kamer en verder te bewaren op 220V. Luchtledig verpakt zou dat zeker een paar dagen vers blijven en hadden we het enkel op te warmen.

Tegen 22u00 reed ik naar de finish om de mannen op te halen. Info voor de serviceteams zou voor dergelijke wereldbekende regularity rally toch wel beter kunnen, vind ik.

Op vele plaatsen was er parking voorzien maar werd niet gecommuniceerd. Jammer.

Zoals tegenwoordig in vele grote steden wordt autoverkeer uit het centrum geweerd en in Valence was dat niet anders. Na wat ronddolen van het ene eenrichtingsverkeer naar het andere merkte ik ineens een bordje op: Parking Assistance Monte. Dit op loopafstand van de finish. Vooraf klaargemaakte Spaghetti en opgewarmd werd ten zeerste gewaardeerd. Nog wat napraten, vooral over het resultaat na één dag rally. Dat had niemand verwacht. Moe maar voldaan wachtte ons een verkwikkende nachtrust.

Zondagmorgen 4 februari zette ik de mannen rond 10 uur af aan de start in Valence en zette ik koers naar het eerstvolgende servicepunt in een klein dorpje in het hart van de Ardèche, Antraigues-sur-Volane. Dat plaatsje staat in de Monte bekend voor een alom bekende traditie. “La Remise”, een cafeetje waar er al 60 jaar een appelgebakje aangeboden wordt aan elk team die voorbij komt. Ik ben er achteraf doorgereden maar stoppen was onmogelijk. Naar het schijnt is het een traditioneel klein Frans kroegje, volledig in rallystijl ingericht. Het is niet te geloven hoe op dergelijke kleine locatie in een smal bergdorpsstraatje, overspoeld door rallyteams, pers, supporters en kijklustigen, ACM erin slaagt om alles in goede banen te leiden en de wedstrijdtiming te handhaven!

Vandaar klom ik verder langs kleine Départementale baantjes naar de hogere toppen van de Ardèche. Ofwel zouden we onderweg elkaar nog treffen maar effectieve plaats van afspraak was Saint-Agrève voor de middagstop. Met de Mini was alles in orde.

Wesley was er gisteren nog in geslaagd om tijdens het wachten de startmotor te vervangen en met WD40 was de stropende gaskabel onder controle te houden. In het charmante bergdorpje Saint-Bonnet-le-Froid was het opnieuw een drukke bedoening aan de start en finish van Sr7.

Hoe kan het ook anders, Dimanche is heilig voor de Fransen. De SR's lagen op wandelafstand van elkaar en de deelnemers reden daar een plaatselijk lus regularity. Even checken vóór de SR of alles OK was en ik vertrok naar de voorlaatste plaats van afspraak Lamastre. Toen ik daar aankwam was de avond gevallen en een kleine 20 minuutjes later reden we samen verder naar de finish van rallydag 4, Tournon-sur-Rhône. Daar moesten alle deelnemers nog eens onder een starttent door, opgeluisterd door Franse commentaar... Die Fransen, ze kunnen wat aflu... ..euh afratelen. Toen was het nog een klein halfuurtje naar eindpunt Valence waar ik hen opnieuw zou oppikken. Ondertussen was er op het dashboard van de Transit het oranje verknipperlichtje van het motormanagement gaan oplichten. Ik ondervond niets aan het rijden maar na overleg met de eigenaar werd beslist om toch maar eens langs te gaan bij de plaatselijk Ford Dealer.

*een
cafeetje waar
er al 60 jaar een
appelgebakje
aangeboden
wordt*

Vanavond stond er stoofvlees met aardappelpuree op het menu... De volgende morgen werden Wesley en Geert terug afgezet bij de Champ de Mars van Valence en reed ik naar de Ford garage. Vanwege een volle agenda konden ze mij daar niet meteen verder helpen maar na wat overleg zou ik 's anderendaags om 8u langs kunnen gaan voor een diagnose.

De techniker vermoedde een defecte sensor in het uitlaatsysteem maar er was geen enkel probleem om verder te rijden. Middagstop voor vandaag was Buis-les-Barronies, een gezellig en charmant stadje in hartje Provence zo goed als aan de voet van de Mont-Ventoux. Ik kon er rechtstreeks naar toe rijden en dit langs dezelfde Col de Prémol van zaterdagavond maar nu in



tegenovergestelde richting en bij helderblauwe hemel en tegen de middag oplopende temperaturen tot 20à 21 graden. Een fantastisch berglandschap met enkele kleine gehuchtjes en dorpjes en haarspeldbochten in promotie! Schitterend traject. Toch was het niet écht een plezierrijtje omdat serviceteams in geen geval de regularity-secties mogen berijden.

Ook al wordt er niet op afgesloten parcours gereden maar op de openbare weg tussen het gewone verkeer door. Ik kon me dus niet permitteren om verkeerd te rijden en me bijvoorbeeld op de klassementsetappes tussen de deelnemers te bevinden. Geheime tijdscontroles en anonieme wagens van de organisatie konden mij hierop betrappen waardoor het desbetreffende team strafpunten kon vangen. Alles verliep vlot en ruim op tijd kwam ik aan op het marktplaatsje van Buis. Ik vond geen plaats om me goed op te stellen dus reed ik een stukje terug langs de invalsweg en vond daar wel een geschikte berm.

In afwachting van Wesley en Geert kon ik van het zonnetje genieten en foto's nemen van andere voorbij komende equipes. Het Coopertje en team deden nog altijd hun uiterste best en ze bleven in de buurt van het onverwachte goede resultaat. Ik reed terug even mee tot aan het marktplaatsje en vond nu wel een plaatsje om te parkeren.

Er was toch een rustpauze voorzien dus kon ik even een kijkje nemen bij andere teams. In de klasse “Basse” van Geert en Wesley reed er een zeldzame Moretti Abarth mee die blijkbaar problemen had met het schakelen. Vermits hun serviceteam nog niet ter plaatse was vroeg het team ons een krik om langs onder het euvel op te sporen. De co-pilote deed haar beklag bij Wesley over haar serviceteam en vroeg zich af hoe ik erin slaagde om helemaal alleen wel op tijd ter plaatse te zijn.

Om in het 2de gedeelte niet terug tussen de SR's te moeten zigzaggen en tegen de avond tijdig aan de tijdscontrole in Crest te geraken overlegde ik met Geert om een andere route terug te nemen. In geval van problemen zou ik toch nooit al te ver uit de buurt zijn en ik zou grotere verbindingswegen kunnen nemen. Zo gezegd, zo gedaan vonden we elkaar terug op de voorziene parking in Crest. Vanaf daar was het opnieuw nog een klein half uurtje naar Valence. Eens terug in ons logement eerst wat inpakken en de Transit wat voorladen voor morgen. Even was er wat paniek toen de sleutels van het huisje spoorloos bleken maar die waren om onverklaarbare reden tussen de voorzetels gesukkeld. Na de avondmenu, Goulash met rijst, werd de planning voor morgen overlopen. Ik was met de eigenaar van het vakantiehuis overeen gekomen dat we de sleutels in de brievenbus zouden deponeren bij vertrek. Mooi en vertrouwelij gebaar van die mens.

Ik zou de mannen 2 uur vroeger dan voorzien afzetten bij de start in Valence vermits ik om 8u afspraak had bij de Ford-dealer. Alle deelnemers vertrokken ook een uur vroeger dan de andere dagen want er stond een zwaar programma te wachten. Bij Ford werd inderdaad een slecht functionerende sensor in de uitlaat vastgesteld maar het onderdeel was niet in stock. Er werd mij verzekerd dat verder rijden geen probleem was maar dat het euvel bij thuiskomst wel diende hersteld te worden. Het vriendelijke personeel bezorgde mij het serienummer en een technische tekening van het uitlaatsysteem met alle details van de te vervangen sensor.

Ik stuurde dit door naar de eigenaar van de auto zodat dat hij meteen het nodige kon bestellen. Tegen goed 9u kon ik de trailer aanpakken en richting Eyguians rijden, de eerste plaats van afspraak voor vandaag. Daarvoor kon ik grote verbindingswegen nemen en kort na het einde van SR14 postvatten langs de D1075. Een ander Mini-serviceteam uit de buurt van Pau (Zuid-West Frankrijk/ Pyreneeën) stond op dezelfde plaats hun crew op te wachten. Bij aankomst ondervond Wesley opnieuw problemen met de gaskabel en Geert ging bij hen ten rade. Met wat ducktape werd de kabelgeleider wat beter vastgemaakt maar achteraf bekeken was dat geen meerwaarde. Maar goed, die mensen hadden hun best gedaan.



Laatste Serviceplaats voor Monaco was opnieuw bij de brug van Puget-Théniers, de locatie van de allereerste service afgelopen zaterdag. Alles was onder controle en bij navraag bij Wesley was ook bijtanken niet nodig. We reden samen richting Monaco tijdens de avondspits. Daar was een drietal uur rust voorzien om iedereen de kans te geven te kunnen inchecken in hun hotels. Om 22u zouden ze dan een laatste keer starten voor de Col du Turini nachtetappe.

Monaco bezorgde mij wel wat stress omdat parkeren daar geen sinecure is. Toen ik daar de laatste keer met mijn eigen Mini was, kon ik langdurig parkeren in 24h/24h ondergrondse parkings. Alleen zijn die parkeergarages veelal beperkt in hoogte. De Transit was iets meer dan 2M hoog dus moest ik minimum 2,10M vrije hoogte hebben. Maar eerst moest ik nog het trailerpark zien te vinden. Aan de Oostkant van Monaco had ACM speciaal voor de trailers een bewaakte parking voorzien. Mijn vele voorbereidingen vooraf kwamen opnieuw van pas. Ook Geert had voor mij wat info opgezocht en daarmee wist ik min of meer hoe ik daar naar toe moest rijden.

De deelnemers werden vanaf de snelweg A8 Nice-Menton-Italië en de juiste afrit naar het centrum van Monaco geleid maar dat wou ik bewust niet doen. Ik nam dus een paar afritten verder en kwam zo via een zigzaggende invalsweg aan de Oostkant uit.



Hier noemen ze dergelijke invalsweg een "Corniche" en bij duisternis geeft dat een adembenemend uitzicht op het lager gelegen Monaco by night. Maar goed het trailerpark werd met behulp van een supervriendelijk Politieagent vlot gevonden. Euvel 1 was van de baan. Ik had hier voor de 2 overnachtingen, lang vooraf, een klein appartementje geboekt maar toen was er nog geen sprake geweest van een bestelwagen... Bij het logement kon ik in geen geval parkeren, laat staan kortstondig stoppen om in te checken. Dus moest ik eerst op zoek naar een geschikte parking en dan te voet met hebben en houden er naar toe trappelen. Uiteindelijk vond ik op een kwartiertje wandelen een geschikte parking. 2,10M en mits de antenne uit te draaien kon ik naar binnen. Eigenlijk naar beneden want op -6 vond ik een plaats. Ruim genoeg voor de Transit in het gezelschap van een Dalarra Stradale Supercar en een 007 Aston Martin Db5. Eenmaal ingecheckt kon ik aan de hand van een stads-plannetje

van 2006 te voet op weg naar "Le Quai Roy Albert" met andere woorden, de kaai in Monaco-Ville gekend van het F1 circus en de exclusieve jachten die daar liggen te pronken.

Monaco-Ville is een gans netwerk van trappen, steegjes en liften die je op alle niveau's van de stad brengen. Alles is super beveiligd en kraaknet. Uiteindelijk na een halfuurtje zoeken, kon ik mits m'n badge van service crew het parc fermé binnen. Nadat Wesley en Geert rond 22u30 gestart waren ging ik de 24h/24h supermarkt wat kopen voor de innerlijke mens en goed anderhalf uur later reden de eerste deelnemers over het finish podium. Hier kon ik voor de allereerste keer van de afgelopen week alle bolides van dichtbij bewonderen. Vooral de eerste startnummers had ik nog niet allemaal gezien.

De laatste regularity en nachtetappe naar de Col de Turini startte in het plaatsje Sospel. Deze mytische bergpas in het hartje van het Mercantour Parc National met ontelbare haarspeldbochten heb ik zelf met de Mini al afgereden. Ik wist dus dat noch Sospel noch het traject zelf een Circus als de Monte Carlo Historic Rally met gans zijn gevolg, kijklustigen en serviceteams, amper aankan. Vooral 's nachts vreesde ik voor één grote chaos en gevaarlijke toestanden. Vermits de Mini het nog altijd goed deed, werd beslist dat ik in Monaco zou blijven en enkel in geval van nood in actie te komen.

Bij het finishpodium werd de omstaanders meegedeeld dat de allerlaatste SR zou geneutraliseerd worden vanwege te dichte mist. Toen ik naar de mannen een berichtje stuurde om te horen hoe alles verliep, kreeg ik rond 0h30 een niet mis te verstane en zorgwekkend antwoord terug van Geert: "SR17 geannuleerd 16 goed gegaan weinig benzine "... Ik dacht: "Nee! Verdorie Wesley, ik vroeg het nog bij de laatste service! Bijtanken?" En toen werd het spreekwoordelijk stil...

Om 02h04 stuurde Wesley: "we zijn er" "voor podium". Ik had hen zien toekomen en dat was een hele opluchting. Alleen vroeg ik me af, wat als de Mini tussen dit en het podium alsnog zonder benzine valt, wat dan? Dat gebeurde gelukkig niet en ik was maar al te blij dat ik een mooie finishfoto kon vastleggen. Toen bleek dat ze onderweg bij een ander team aan brandstof waren geraakt. Ik had heel even de intentie om eens goed aan "de kleinen" zijn oren te trekken. Misschien had ik dat voor de foto toch maar even moeten ensceneren. ACM had in Monaco shuttlebusjes georganiseerd om de deelnemers terug naar hun hotels te brengen. De chauffeur was zo vriendelijk om ook mij bij mijn hotel af te zetten. Zo was dat voor mij in het holst van de nacht ook nog eens 15 à 20 minuutjes via trappen en liften uitgespaard.

Woensdag rond de middag spraken we opnieuw af aan het parc fermé voor een kleine hap en een bezoekje aan de officiële ACM-shop. Om 20h stond dan nog het galadiner en prijsuitreiking op het programma waarvoor Wesley en Geert mij hadden ingeschreven.

Een poepchique bedoening maar iets waar ik misschien nooit meer een kans toe krijg. Dus bij deze nog eens een hartelijk bedankt aan Wesley en Geert dat ik daar bij kon zijn. Uiteindelijk werd het opnieuw een korte nacht want de intentie om het niet te laat te maken...



Donderdagmorgen om halfacht ontbijt en uitchecken. Het vriendelijke personeel van het hotel had begrip voor de situatie en ik mocht mijn bagage en feestoutfit in de Bagagerie achterlaten om met de auto tot aan het hotel te kunnen rijden en alles in te laden. Vandaar toch met enige argwaan naar het trailerpark gereden om hopelijk de remorque in goede staat terug te vinden. Uiteindelijk stond deze al 2 dagen op de parking van de Monte Carlo Country Club. Maar alle twijfel werd weggenomen toen ik bij aankomst werd opgewacht door een behulpzame security-agent. Trailer aangepikt en naar het hotel van Wesley en Geert gereden om de Mini te laden en huiswaarts te bollen... Om halfelf in Monaco vertrokken voor een tocht van 1272 km waarvan ik er toch wel dikke duizend voor mijn rekening heb genomen. Uiteraard! Dat was ook de bedoeling, dat was ook één van mijn taken. Naarmate de honderden kilometers onder ons doorgleden werd de blauwe hemel steeds grijzer en eens tussen Reims en Arras begon het te druppelen. Nog een laatste tankbeurt en Wesley zou even overnemen tot na de passage in Lille, Rijsel. Na mijn powernapje, ik noem dat mijn "TTje" (Turbo Tukje) nam ik terug over van Wesley. Ondertussen viel de regen met bakken uit de lucht. Welkom in België! Rond 03u00 waren we in Diksmuide. Vlug mijn hebben en houwen uitladen want Wesley en Geert hadden respectievelijk nog een dikke 2u en anderhalf uur voor de boeg. Ze zouden mij een seintje geven van zodra ze beiden goed thuis waren. Ik had toch nog wat opruimingswerk

te doen en zou wel wachten.

Sta me toe om bij het afsluiten van dit verhaal nog een paar zaken op een rij te zetten. Met de service wagen werden uiteindelijk 3964km afgeknabbeld. De Fransen gebruiken daar trouwens een mooie uitdrukking voor. "Trois Mille Neuf Cent Soixante Quatres bornes". Een borne is een kilometerpaal. Drie fanatiekelingen, elk op hun eigen manier, elk hun eigen taak maar met respect voor elkaar. Elk op zich met veel, lange en niets over het hoofd ziende voorbereidingen. Regelmatig overleg met elkaar, éézijdige beslissingen en correcte afspraken. Niets werd aan het toeval overgelaten. Dat heeft naar mijn mening een zeer grote rol gespeelt in het uitrijden van deze niet te onderschatten regelmatigheidswedstrijd. Maar eerlijk is eerlijk. De weersomstandigheden waren uitermate gunstig. Tijdens het evenement geen druppel regen gezien. Af en toe in de late en vroege uren mist en op de hoge bergpassen een klein beetje sneeuw maar het noemen niet waard.

Geen sneeuw, ijzel of regen moeten trotseren. Kortom slechte weersomstandigheden hadden een totaal ander licht over de rally laten schijnen. De goeie omstandigheden hebben ons geen windeieren gelegd. Ook voor mij had slecht weer voor heel wat extra obstakels gezorgd.

Denk maar aan besneeuwde bergpassen. Gebruik moeten maken van sneeuwkettingen of sneeuwkousen. Minder vlot van A naar B kunnen rijden, enz... Het klein maar dappere standaard Mini Coopertje heeft stand gehouden maar het had ook anders kunnen verlopen.

En dan was er nog in de hoedanigheid van Geert onze roadbook- en kaartlezer en nietsontziende rekenkamer. Laat ons eerlijk zijn. OK, de piloot moet de Mini overall op een veilige en verantwoorde manier over het parcours loodsen maar zonder de berekeningen en het correct bedienen van de navigatie-apparatuur die Geert voor zijn rekening moest nemen, was het ondertussen gekend resultaat nooit gehaald.

Het klein maar dappere standaard Mini Coopertje heeft stand gehouden maar het had ook anders kunnen verlopen.

Chapeau Geert, ik zou het niet kunnen.

Een topteam als je het mij vraagt! Voor hen was deelnemen én uitrijden van de Monte Carlo Historique een doelstelling, waarschijnlijk meer nog , een droom. Tijdens het verloop van de uitdaging werd duidelijk dat ze beetje bij beetje hun plaatsje tussen de ervaren deelnemers verdienden.

Ondertussen kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat ettelijke weken na het avontuur het verhaal nog niet volledig geschreven is. Ook op de lange terugweg van Monaco werd druk geanalyseerd en bewust of onbewust verwezen naar een eventuele volgende deelname. Regelmatig doken achteraf in ons whatsapp groepje foto's of filmpjes op hoe bepaalde zaken anders of beter konden. Voor mij een teken aan de wand...

Voor mij was 8 dagen jaarlijks verlof opofferen het méér dan waard. Indien een 2e deelname zich aanbied, wil ik daar graag opnieuw deel van uitmaken.

Uiteraard in samenspraak met mijn madam en mijn werkgever. Maar dat was nu ook niet écht

een issue. Ik heb véél bijgeleerd omtrent serviceteams en hun manier van werken. Bij sommigen zéér professioneel, bij andere ludiek en in ontspannen sfeer.

De vele uren kaart- en google maps studie zijn zéér goed van pas gekomen. Ook beschik ik over een goed fotografisch geheugen waardoor ik bij een volgende keer locaties meteen zal herkennen en weinig problemen heb met goede oriëntatie. Bij een aantal van de passages was dat nu ook al het geval en dat heeft mij natuurlijk goed geholpen. Ik ken Zuid-Frankrijk vrij goed van de vele vakanties die we daar altijd op vier wielen hebben beleefd maar dankzij het roadbook van ACM heb ik veel nieuwe en leuke bestemmingen, pittoreske dorpjes en andere locaties leren kennen.

Enkele weken later werd duidelijk dat de “jump” bij het tankstation in Langres slecht had kunnen aflopen. Bij nadere inspectie van de Mini werd een beschadigde remleiding en massakabel vastgesteld! Amai van een aparte engelbewaarder gesproken.

Maar natuurlijk ook een pluim voor Wesley hé. Je moet het maar doen hé! Aan de hand de juiste tactiek, de juiste balans vinden tussen de juiste hoeveelheid brandstof en het ideale gewicht van het Coopertje. Das was e grapjen hé Pol !!!!
Alle gekheid op een stokje. Als allerlaatste starters met een zo goed als standaard 998cc Mini Cooper tussen ervaren topteam met Porsches, Alpines, Fluvia's, enz dergelijk eindresultaat neer zetten? Dat is om “U” tegen te zeggen!

En dan was er die enkeling met een Ford Transit...
De eenzame serviceman...
“Les Belges avec la petite Mini”
zijn er vast en zeker over de tong gegaan...



Philippe

