



MINI PITSTOP

UITGAVE VAN BMOT Nr: 1-2024

RINCH EDITIE



RALLY MONTE CARLO HISTORIQUE 2024

WE HEBBEN HEM GEREDEN!

Hallo Mini Vrienden en Vriendinnen



Wesley

Welkom bij de nieuwste editie van onze Pitstop! Terwijl we ons verheugen op het komende seizoen vol avonturen en evenementen, willen we graag onze oprechte dank uitspreken. Jullie enthousiasme en betrokkenheid zijn de drijvende kracht achter het succes van onze 'club'. We hopen jullie dan ook dit jaar terug te ontmoeten op verschillende activiteiten. In deze editie nemen we jullie even mee naar de Monte Carlo Historique rally van afgelopen week waaraan we deelnamen. Deze konden jullie reeds volgen op onze website dmv. de blog en foto's. Wil ik jullie ook danken voor de support en steun die we kregen via de blog, whatsapp, facebook, sms, mail en dergelijke. Jullie steun waren tevens onze drijfveer. Zodoende is het jaar, 2024, goed in gang geschoten. Binnenkort komen we hier ook terug met onze organisatie, nu we terug de rust wat hebben gevonden. Laten we samen genieten van de rit en blijven streven naar nieuwe avonturen op de weg! Tot snel!

Veel rijplezier!

Nog even vooraf het geheugen opfrissen....Wie is Paddy Hopkirk alweer ?

Paddy Hopkirk is een legendarische Britse rallyrijder, geboren op 6 april 1933 in Noord-Ierland. Hij is vooral bekend vanwege zijn succes in de rallysport in de jaren 60. Hopkirk behaalde zijn grootste succes toen hij de Rally van Monte Carlo won in 1964, achter het stuur van een Mini Cooper S. Dit was een opmerkelijke prestatie, omdat de Mini Cooper destijds een kleinere auto was in vergelijking met de krachtige concurrenten in de rallywereld. Hopkirk werd een icoon van de sport en blijft een gerespecteerde figuur in de rallygemeenschap. Hier is een beknopt overzicht van enkele hoogtepunten uit het rallypaleis van Paddy Hopkirk:

Rally van Monte Carlo 1964: Hopkirk behaalde zijn grootste succes door de legendarische Rally van Monte Carlo te winnen in 1964, achter het stuur van een Mini Cooper S. Dit was een opmerkelijke prestatie vanwege de kleine omvang van de Mini in vergelijking met de concurrentie.

RAC Rally: Hopkirk won ook de RAC Rally, een van de meest prestigieuze rally's van het Verenigd Koninkrijk. Hij behaalde deze overwinning in 1962, eveneens met een Mini Cooper.

Targa Florio: Hopkirk behaalde ook succes op het gebied van langeafstandsraces, waaronder de legendarische Targa Florio, een beruchte race op het eiland Sicilië. Hij behaalde een overwinning in zijn klasse in 1965.

Tour de France Automobile: Hopkirk nam deel aan de Tour de France Automobile, een prestigieuze langeafstandsrace die door heel Frankrijk ging. Hij behaalde een overwinning in zijn klasse in 1967.

Rally van Ierland: Hopkirk won de Rally van Ierland, een belangrijke rally in zijn thuisland, in 1967, opnieuw met een Mini Cooper S.

Dit zijn slechts enkele hoogtepunten uit de indrukwekkende carrière van Paddy Hopkirk. Hij blijft een icoon van de rallysport en wordt nog steeds bewonderd door fans over de hele wereld.



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

Het verhaal begon 60 jaar terug ... Paddy Hopkirk bestuurde zijn Cooper richting de eerste eindwinst in de Monte Carlo Rally. Later volgden nog enkele overwinningen en mooie ereplaatsen. Tot de grote Porsches op het toneel verschenen en de zwaardere wagens in de jaren 70-80. Onrechtstreeks mogen we toch wel deze overwinningen dankbaar zijn, dit bracht de populariteit van de Mini in leven na enkele moeizame ontwikkelingsjaren.

Vele jaren volgde ik ook met belangstelling deze iconische rally verder, naast de WRC rally, de Monte Carlo Historique rally genaamd. Ooit ... was de droom deze deel te nemen. Maar daar komt wel één en ander bij kijken natuurlijk. Plots bij het luisteren aan tafel op een rally hoorde Geert mijn ideeën en hij toonde interesse in het verhaal. In 2022 maakten we het plan om deze samen in 2024 deel te nemen. Dit met de Austin Cooper van 1967, de laatste jaren kreeg ik die meer en meer in het Works verhaal met de juiste instrumenten etc. De Mini was er stilaan klaar voor, nu wij nog.

Om te kijken hoe het was met onze uithouding, wetende dat de start van de rally een marathon rit is van Reims naar Monaco, deden we in oktober 2022 in de Ardennen Le marathon de la Nuit. s'avonds om 17u vertrokken we toen om 's morgens na een nachtje navigatie om 8u aan te komen. We deden het toen uitstekend en onze uithouding was best ok. We reden ook toen voor het eerst samen een rit en konden het wel vinden met elkaar. Januari 2023 naderde, 1 jaar voor onze startdatum. We wilden reeds de start al eens van dichtbij meemaken. Zo gingen we gaan zien naar de start en rally 'dorp' Reims. Wat een groots gebeuren is me dat, enorm veel toeschouwers die de deelnemers aanmoedigden bij de start. De start is in Reims omstreeks 19u en wordt via nationale wegen gereden richting Monaco. Daar komen ze de dag nadien rond 18u aan. Een lange nacht/dag wordt er gereden. Je hoort vaak van ex deelnemers dat dit het zwaarste deel van de rally is. Klinkt als een uitdaging voor ons. Ondertussen hadden we reeds goed zicht wat precies allemaal in Reims dient te gebeuren, zo konden we verder met onze voorbereidingen. Wel hadden we ons niet echt gemeten in de bergen met de Mini tov de grotere wagens. In verleden deed ik vele Winter Rally's in Zwitserland met mooie ereplaatsen en overwinning maar dit was enkel onder de Mini's. Zo besloten we in juni naar de Vogezes te gaan en er de Vogezes classic te rijden, Geert en ik. We merkten meteen enkele punten waar we moesten op letten in de regularity, ook zijn we realistisch dat we tussen de grotere wagens (Porsche, BMW, ...) niet veel kunnen doen maar de Mini hield mooi stand. En dat is het belangrijkste, want onze doelstelling van de Monte Carlo Historique rally is uitrijden, genieten en ervaren.

Nadat ik de Fiva keuring heb laten doen konden we begin Oktober over tot de inschrijving om in November onze bevestiging te krijgen van deelname. Ons team werd versterkt met Philippe De Lauw. Hij is bijzonder sterk in organiseren, planning, sturing en kent het parkour van de Monte Carlo ook wel uit ervaringen (vakantie). Ook zal hij meerijden met de servicewagen en trailer. Het parkour werd bekend gemaakt in December. Dit via routebeschrijving op hun site en Google Maps route voor de regularity testen. Zodoende kon je zelf je roadbook maken bol pijl, beschrijving etc. Dit kon je door zelf te verkennen ter plaatse, wat alweer enkele dagen verlof vroeg. Ook kan je roadbooks kopen via externe kanalen. Zo bestaan er Franse firma's die dit verkopen tot zelfs Deense. Tegenwoordig ben je ook geholpen met Google streetview. Wij kozen ervoor om alle RT's te bestuderen via de streetview alsook een roadbook te kopen via de Denen. 6 weken voor event kregen we reeds roadbooks, kaarten, info, etc. De Mini werd ondertussen klaargestoomd door Eeckhout Classic Cars, onze hoofdsponsor voor dit event.



Enkele vergaderingen verder waar we vooral praktische zaken bespraken. Want er komt wel wat bij kijken, van waar staat de servicewagen tijdens de rally maar ook de nodige materialen mee. Voor de Mini was het goed puzzelen wat we meedoen erin. Tijdens de regularity tests mogen er geen servicewagens op parkoer, dus indien daar iets is dien je het zelf snel te verhelpen. 2 weken voor event wilden we toch nog even alle toestellen testen in de wagen. Nieuw sinds 2024 in het reglement. Slechts 2 digitale schermen mogen gebruikt worden. We gebruiken een Chronopist voor de regularity te meten en onze tripmaster. GPS, klokje, ... vervallen dus. Tenzij je liever een klok hebt ipv tripmaster ... nee dus. Tijdens onze test bleek dat we een slecht contact hadden bij de chronopist, deze viel af en toe uit en meer uit dan aan. Na uren meten en zoeken kwamen Geert en ik uiteindelijk bij een verdoken breuk aan de sonde. Zonde. Maar beter nu dan tijdens de rally natuurlijk. Nu waren we er volledig klaar voor en konden we aftellen tot start!

Vroeg in de ochtend pikte ik Geert en Philippe om zo onze trip naar Reims in te zetten. Via een bevriende garagist kon ik een bestelwagen gebruiken die nuttig is als servicewagen. Daarachter de aanhanger met de Mini. Onderweg naar Reims kregen we plots klapband met de aanhanger. Philippe beheerste de wagen zeer goed naar de pechstrook. Onze eerste teamtest werd meteen op de proef gezet. Binnen de 10-15 min waren we terug de baan op richting Reims. Test geslaagd. Maar natuurlijk wilden we het zekere voor onzekere nemen en in Reims kijken voor nieuwe banden op de aanhanger, want we hadden geen reserveband meer en wilden geen risico nemen.

Tegen de middag kwamen we aan in Reims waar we konden inchecken in hotel. Na het eten scoorden we na toch enkele bezoeken bij bandencentrale nieuwe banden voor de trailer zodoende we dan ook richting de Expo hal in Reims konden met de Mini voor administratie keuring en technische. Best veel volk reeds op dag -1. De administratie nam wat tijd in beslag. Controle papieren, verzekering, fiva pass, vergunningen, stickers, ... Niets werd aan het toeval overgelaten en alles nauwkeurig gecontroleerd. Erna konden we de Mini voorzien met de nodige stickers zoals voorgeschreven om erna te wachten op de technische keuring. Daarvoor kwamen ze langs aan de wagen, normaal op 15u45 maar er zat wat vertraging op. Zodoende we het we enkele keer gingen vragen maar ze gingen er spoed op zetten. Spoed en Frans ... komt dit samen ... Nee dus, om 18u gingen de lichten uit met de mededeling, morgen de rest ... Vertrekken we hiervoor zo vroeg uit Gent. Laat ons dit al een 'leer-ervaringspunt' zijn. 's Avonds werden de deelnemers uitgenodigd door RCVHS, de plaatselijke club, voor een etentje in Reims. Hier leerden we reeds de eerste deelnemers beter kennen. Ook zaten we aan tafel met de andere Belgen. Er was een gezellige sfeer aan tafel met lekker eten en drank. Toch sloten we die avond niet te laat af, want er kwamen nog enkele zware dagen op ons af ...



Uitslapen was het oorspronkelijke plan ... Maar vermits we om 9u de technische keuring moesten krijgen was de wekker vroeger in actie dan gepland. Geert besloot in het hotel te blijven om de etappe van de marathon nog even te bekijken. Philippe en ik naar de keuring om er snel een Fransman aan de haak te slaan om de wagen te keuren. Wonder boven wonder, na enkele minuten stonden ze reeds aan onze Mini. 'Mooi Mini, eerste deelname, mooi mooi' Sticker erop, gekeurd! Gisteren zagen we strenger keuren door te vragen brandblusser, vestjes, kettingen, ... Vandaag, misschien omwille achterstand, was enkel een vriendelijke lach nodig. Zodoende we reeds om 9u30 klaar waren. We besloten toch nog even door de hall te lopen en te zien naar de andere deelnemers, of mogen we concurrentie zeggen. Neen, want onze doelstelling was en is uitrijden. Japanners, Denen, Britten, Grieken, Amerikanen, ... Van alle windrichtingen waren er deelnemers, wat een event. Wellicht de grootste op onze aardbol, althans de legendarische. Met ons Minike stonden we tussen Porsche, Opel, Alfa, Simca, Saab, ... stuk voor stuk prachtige wagens met een rijke autosport geschiedenis.

Om 16u verhuisde de colonne deelnemers richting Reims centrum, dit onder politiebegeleiding. Een mooie stoet richting Place du Boulingrin. Even later werden we nog onthaald in het gemeentehuis waar we een glaasje en hapje kregen. Dit terwijl de burgemeester zijn speech deed alsook de organisatie. Het aftellen, tot officiële start kon beginnen. Voor ons was dit rond 20u20. Nog even kunnen we tussen het vele volk de wagens bewonderen op de Place en de eerste deelnemers zien vertrekken. Daar we een laat startnummer hadden vertrokken we als laatste over het podium. We kregen elk nog een fles champagne in de Mini geduwd en onder luid applaus reden we richting het onbekende, de marathonrit. Goed voor een kleine 1000km. Tijdens de route moeten we verschillende dorpen/steden langs waar we een stempel of tijd registratie moeten doen. Het eerste deel van de nacht kwamen we nog veel toeschouwers tegen. Op ronde punten, kleine dorpjes, en natuurlijk bij de controles. Epernay, Vitry-le-François, Bar-sur Aube gingen vlot tot we tegen 2u in Langres kwamen. Tijd om te tanken maar er werd een borduurtje over het hoofd gezien.

Ik zag de pomp maar door de donker niet meteen de juiste weg blijkbaar. Plots een hels geluid Uitlaat ervan onder ... Damn. Gelukkig was onze service man, Philippe, niet ver uit de buurt die de uitlaat even kon oppikken. Wij hadden het idee eerst de tijdscheck te nemen om dan de uitlaat te herstellen. De techniek van Decremer (latere winnaar van de Monte) bood de nodige rubbers aan, maar deze hadden we reeds meegekregen van Eeckhout Classic Cars. Zeer vriendelijke man, de techniek. Hun focus ligt op overwinning en toch bieden ze een 'gewone' deelnemer de tools. Bleek bij de tijdscheck dat we 1u op voorhand waren. Dit vermits ze het verkeerde uur hadden opgeschreven in Reims. Zodoende hadden we 1u tijd om de uitlaat te herstellen. Alweer werd ons team op de proef gesteld, maar ook nu werd deze snel hersteld.

Hoewel hij er niet 100% goed op zat, hij zal wel een plooi gekregen hebben, draaide de Mini terug op 'normaal' geluid. We konden terug verder. Andere teams konden een uurtje rusten, wij waren klaarwakker door het geval. De marathon kon verder richting Dole tot Bourgoin-Jallieu.

Ondertussen was het 8u. We voelden ons nog goed in vel. Overall waren we mooi op tijd ingeklokt. Prima, want bij te laat werden de eerste strafpunten verdeeld. En wij wilden zonder strafpunten starten in Monaco, vermits we er wel zullen verliezen in de bergen. De boerenstaking kenden we ook in België maar ook in Frankrijk was er sprake van. Er heerste een lichte paniek op de stop want iedereen had zijn tijd om de volgende tussenstops te halen en uiteindelijk Monaco. Er was een zeer strakke planning.

Files verzekerd. Sommige teams kozen om een omweg te maken via snelweg, ander via de national in de hoop dat er weinig file ging zijn. Ik overtuigde Geert om een wit baantje (op de landkaart) te nemen om erna dwars door Grenoble te rijden richting het zuiden. Dit met het risico, als het op dat wit baantje stil staat je moeilijk terug kan en enorm veel tijd verliest. De Mini deed het geweldig en het verkeer zat ons mee, we reden zeer vlot tot aan Grenoble waar we als ware Italian Job style door de straten reden. Bleek wel dat dit een LEZ zone is, maar daarvoor was het te laat om over na te denken, rijden Cooper. Zodoende waren we mooi op tijd in Monaco waar we onze tijdstempels konden nemen en voor het eerst over het podium te rijden.

Toen was het 19u15. Een kleine 24u terug waren we nog in Reims Kleine 1000km binnenwegen terug. Opdracht 1 voltooid! De ontlading. Eindelijk hadden we rust, konden we inchecken in hotel en slaap inhalen.



Starttijd 10u44. Ruim de tijd dus om te ontbijten en aan de jachthaven, waar de parc fermé (wagenpark), de wagens te bewonderen. Vandaag bracht de rit ons richting Valence, met onderweg een ijkpunt. Hier kan je je tripmeter goed zetten alsook 4 regularity test (Rt). We vertrokken vol goede moed door de straten van Monaco richting de bergen. De etappes tussen de proeven, Rt, en locatie noemen ze verbindingsritten. Deze verbindingsritten gaan meestal vlotjes, maar niet te onderschatten.

Ook hier dien je col's te beklimmen of andere uitdagende wegen te nemen. Kortom, iedere kilometer is opletten geblazen en zoals iedere oldtimer, vandaag toch een goeie 450km op de teller. Goed luisteren naar de wagen en doen wat hij vraagt. De uitslagen kon je steeds volgen op hun site. Wel met 1-2 Rt's vertraging maar je wist zo hoe je bezig. De eerste test deden we niet onaardig met een 70ste plaats. Wow, dat in de mooie helft van de deelnemers dachten we. Als we dan toch een doelstelling, naast het uitrijden, mochten opzetten. Zouden we zeer tevreden zijn met een top 100 plaats. Maar weet dat er hier wel wat kalibers meerijden, veel internationale toppers. Rt2 begon goed en we begonnen beetje per beetje onze draai te vinden. Voor het eerst werken we met chronopist samen, dit voor de gemiddelden te lezen. Wat toch wel wat aanpassing nodig heeft. Zo merkten we later de dag dat we steeds enkele momenten te laat waren. Staat de klok juist? Doen we daar een halve seconde bij, waar moeten we bijtellen, ... Veel ontdekkingsvragen voor ons beiden. Op de koop toe merkte ik dat de gaskabel stroever werd.

Je rijdt ene constante snelheid door de bergen, als in zwaardere toeren. Hij bleef af en toe plakken wat voor wat twijfel zorgde. Op de koop toe ging onze startrelais stuk in de namiddag. Mini niet meer te starten, enkel als je de polen overbrugt ... Gelukkig kon Philippe de servicezone goed voorbereiden en tijdens service konden we dit snel vervangen. Gaskabel lieten we even links liggen, want op tijdspanne een kabel vervangen en niet weten wat je tegenkomt. WD40 werd ons wondermiddel om dit te overbruggen. We sloten de dag nog af met een stukje sneeuw. Alsook met een mooie 51ste plaats in het klassement.

Verwonderd keken we naar elkaar, dit hadden we niet verwacht. In Valence dien je zelf voor slaping te zorgen. Hier verbleven we 3 dagen. Wij kozen ervoor een huisje te boeken. Waar we allen samen kunnen zijn en afzonderlijke kamers hebben. Philippe had zich georganiseerd dat we iedere avond mooi tijdig eten hadden. Samen met Geert maakte hij die dan klaar. Wat deed ik vraag je dan, mijn aanwezigheid werd geaccepteerd. Erna konden we nog even de roadbooks en kaarten op tafel leggen. De analyses werden gemaakt alsook de afspraken naar volgende servicezones. We gingen een goede nachtrust tegemoet.



Vandaag was het parcours voorzien in het prachtige Ardèche. Koude start van de dag maar de zon brak er al snel door. Dit was het recept van afgelopen en komende dagen. Ideaal lenteweertje ... Enkel wat sneeuw in de berm konden we hooguit zien. Zondag, een massa vol op de baan voor de rally. Aan de start, in Privaz, Saint-Agrève, ... overall werden we enthousiast onthaald door speakers en toeschouwers. Maar zelfs als we eens een voertuig tegen kwamen langs de weg, die ging zo opzij. Ik herinner me een tractor die net van zijn veld kwam en ons van ver tegemoet reed. Zelf dacht ik even, nu niet ik rij hem van de baan ... euheu, nee dus. Maar de vriendelijke (niet stakende) boer ging reeds van ver opzij en wuifde ons toe. In de cols kom je vriendengroepen, gezinnen tegen die gezellig bbqen terwijl ze de rally bewonderen. Zoals gezegd, één groot feest deze week.

Onze focus lag eerder op het roadbook en de uithouding. De Mini houdt goed stand tussen de grote jongens, want we hebben de lichtste motor van het deelnemersveld. We kregen ook een beter gevoel tijdens de regularity testen, de afstelling zat niet verkeerd en we behaalden zowaar een 10de plaats in Rt 6. Uniek voor ons. Andere Rt's lagen zeer dicht bij elkaar maar Rt8 moesten we toch even slikken. Deze was in de donker voor ons, door het laat startnummer. Baan rechts verlaten, check.

Haarspeldbocht recht nemen. Ik neem een kleine 2 seconden voorsprong want weet niet wat komen zal. Er stond een denkbeeldige muur voor me na de bocht Beklimming van wel 20% omhoog. Owwwww weerklinkt in de wagen. Hup in 1 en gaze geven. Volgen er nog enkele bochten zodoende we gewoon full gazzzz naar de finish reden. Geert loodste me perfect door de donkere bossen en kleine wegen.

Prachtig, maar wat was ons dat. Onverwacht. Hadden we ons beter moeten voorbereiden daarin, misschien. Maar het is ons allen ontgaan. En als je weet wat komt is het misschien 1 seconde makkelijker, maar het blijft even zwaar. Wij tevreden dat we er 84ste eindigden en er niet al teveel seconden prijs gaven. Cumul klokten we af op plaats 46. We hebben enkele plaatsen gewonnen.



Werkdag of niet, het feest gaat door ... dus de toeschouwers langs de weg bleven voor een geweldige sfeer zorgen. Uiteindelijk, moest deze rally langs jouw streek langskomen zouden we misschien ook wel verlof nemen. We zitten middenin de rally en je merkt dat er hier en daar wat zenuwen boven komen bij de vele teams. Zenuwen die er bij mij wonderwel nog niet waren, bij Geert misschien wel omdat hij een grotere verantwoordelijkheid heeft. De chauffeur naar de juiste baan brengen. Philippe ging op zijn elan ook verder, ook voor Philippe was het vaak een rush om overall tijdig te komen waar wij willen. De parkings staan vol met andere servicewagens, hij moest vaak alternatieven zoeken. Maar hij was steeds ruim op tijd en super georganiseerd. Hij kreeg zelf lof van andere service teams hoe hij het precies allemaal deed. Wetende dat andere services met minstens 2 personen waren. Knap werk.

De route zelf voor ons, werd steeds agressiever in hoogtemeters. Voor ons was het nog steeds wat zoeken, er kwamen meer en meer haarspeldbochten aan te pas. Rt's liepen op tot 27km. Hoeveel meter reken je bij als je een bocht afsnijdt. Vele berekening die Geert maakt en die ons bracht naar mooie resultaten. De Mini deed het perfect, over de uitlaat spreken we al lang niet meer alsook de starter. De gaskabel kreeg zijn dagelijkse dosis WD40. De Mini reed zoals Paddy Hopkirk 60j terug ... ok, misschien wat trager. Maar met minstens evenveel plezier ! De streek zelf was terug adembenemend. Weet, Valence is ieder jaar gaststad voor enkele dagen. Vandaaruit rijden de deelnemers lussen 2-3 dagen. Indien je dit zelf wil komen bewonderen is dit de ideale plaats. Je kan zo richting vele Rt's om te wagens in actie te zien. Voor ons was het de laatste avond van Valence, het huisje hadden we niet vuil gemaakt dus geen opkuis en we konden reeds makkelijk alles voorbereiden voor dag nadien. De uitslag kwam ook binnen en hop, 1 plaats omhoog naar plaat 45. Het feest gaat ook voor ons verder. Mooie ervaring, mooi standen, perfect team.

Klimmen klimmen klimmen. Dit was de opdracht. Tussendoor misschien ook wel dalen natuurlijk. De Mini heeft het zwaar gehad maar zonder pruttelen bleef hij lekker brommen in de bergen. Lastige regularity tests vandaag, beetje aanklampen had ik het gevoel. We missen vermogen en moeten er vrede mee nemen. Uitrusten was onze missie en daar zijn we goed mee op weg. De Mini kleeft goed aan de baan, door het mooie zachte weer slijten de banden wel wat meer. Philippe had nog reserve bij maar we besloten toch te behouden wat we hebben. Nieuwe banden moeten eerst het speklaagje eraf rijden om het zo te zeggen, en dit wilden we nu niet doen. Voorts bleef Philippe mechanisch werkloos vandaag. Alles verliep wel vlotjes. Houden zo.

Rond 18u reden we dan ook Monaco binnen richting het podium. Daar moesten we even halt houden. Want niemand minder dan Prins Albert van Monaco stond op het podium. Ik dacht al van, dat is hier veel paparazzi voor mijn Mini ... Even later werden we allen onthaald voor een kort diner buffet. Ook hier de Prins aanwezig enkele tafels verder. Blijkbaar ook een gewone mens die honger heeft. Onze focus lag stilaan op de finale van de rally. Col du Turini. Een klimkoers van dikke 1600m hoogte. Cumul waren we terug een plaatje omhoog op plaats 44. Daarvan nam ik even een printscreen. Mijn gevoel was, de rally is hier gedaan. In een klimkoers moet ik niets beginnen tegen de grote motoren. Uitrusten vertelde Geert me nog eens. Juist, daar gaan we volledig voor! 22u32 om precies te zijn werden we terug op podium verwacht. Onder Monegaske vlag trokken we richting hogere oorden. Nu pas, voor het eerst kreeg ik beetje stress voor de apotheose van de rally. Eerst nog een kleine verbinding richting de voet van de col. Tijdens die verbinding deden we ook een col en het voelde niet slecht de Mini. Zullen we nog bijtanken of niet. Ik vermoede wel dat ik de rally kon uitrusten.

Voor het zekere vroeg Geert toch enkele liters aan een andere deelnemer terwijl we stonden aan te schuiven voor de col. 3 liter erbij. Oei dat metertje gaat precies niet veel omhoog. Geen probleem, licht naar boven is beter dan volgeladen. We hadden reeds afspraak met nog een andere Belgisch team dat we boven eventueel hun jerrycan konden gebruiken. Nu denk je, waar is Philippe. Wel ik zei in Monaco tegen Philippe. "Het is maar 130km vanavond, het zal er zeer druk zijn op die cols. Ik heb niets nodig, blijf jij hier maar in Monaco. Met een stukke koppakking kan ik ook nog wel rijden in 2de was men motto" "Moet je niet tanken" vroeg Philippe me nog. Tot daar "nope". Ik stelde me ambities bij en ging voor top 50. Vermits de klimkoers verwachtte ik wat plaatsen terug, maar zoals jullie de 57 jarige Cooper kennen zal hij zijn vel (carrosserie) duur verkopen en er vol voor gaan.



Bij de start ging het licht omhoog voor langere tijd. Ideaal, mooi op tijd blijven. De haarspeldbochten kwamen eraan en Geert gaf me vlot mee hoe/wanneer ik deze kon aanpakken en wat erna kwam. Volle overgave ging de Cooper vlot door de haarspeldbochten en sneller dan verwacht bereikten we de top. We hebben dan ook een minimum aan seconden moeten prijsgeven op de Turini. Zelf in de donker geeft hij geen geheimen voor ons. Volgt was de afdaling, het team met de benzine zagen we niet meteen op de donkere col. Misschien reed ik te snel. Ik besloot dan ook verder te rijden naar de volgende afdaling. Normaliter was dit de allerlaatste regularity test maar deze werd geannuleerd door de dikke mist. En deze was wel zeer dik. Soms moest je er stapvoets naar beneden rijden haarspelt in en uit. Uiteindelijk bereikten we terug het dorp beneden en konden we verder met onze verbinding naar Monaco. Het was nog stil in de wagen. Van benzinstation nog geen sprake of zicht. We reden door lange tunnel door een berg. Lichtjes omhoog. Ik hoorde de Mini nog eens blazen maar het zakte wat in kracht. Zelf wist ik al hoe laat het zou zijn ... Uit de tunnel gekomen gaf hij zijn laatste zuchtje en tot wonder zag ik een alleenstaande camionette op een parkingske. Ik bol me uit tot bij hem dacht ik toen. Geert keek naar me, "Sorry Geert, benzine op ..." Godverdomme weerklonk terecht. 25km voor de finish vallen we zonder benzine. No panic, we vragen het aan die camionette. En zoals ieder sprookje vervolgd. 2 mannen uit die camionette, pétrol ?? Ahhh qui. Hupla, zonder twijfelen namen die mannen 10 liter uit de wagen. Blijkbaar Frans Peugeot service team. Ik schoot in de lach. Hoeveel geluk kan je niet hebben. Zodoende konden we verder zonder tijdsverlies richting Monaco. Waar we dan ook mooi op tijd over het podium konden rijden. We hebben het behaald, we reden zowaar 60 jaar na Paddy de Monte Carlo Rally uit. Een ontlading bij ons als team, een vreugdemoment die er zeker mocht zijn. Met ons drieën waren we reeds maanden ermee bezig, hiervoor hadden we samen gestreden. En de uitslag viel ook nog reuze mee, op de Col hebben we nog 3 plaatsen ingehaald en zo eindigden we 42ste! Vertel ons dit verhaal op voorhand, en we tekenen direct.

Na de finish gingen we nog gezellig naar een plaatselijke bar waar we afspraken met de andere Belgen. Tijdens deze dagen was er tevens een geweldig België gevoel. Eerlijke concurrentie maar we gunden elkaar alles. In de bar kwamen nog leuke anekdotes boven en werd het voor sommige zwaarder dan tijdens de rally ...

Na de nachtetappe op de Col du Turini besloten we even uit te slapen en spraken we om 12u af aan parc ferme aan de jachthaven. De Mini bleef er nog staan tot donderdag morgen. Hier stond hij mooi bewaakt en veilig. Vandaag bezochten we deels Monaco, nu we er de tijd voor hebben. Het circuit van dichterbij en natuurlijk de officiële shop van de Automobile club Monaco. Later genoten we van een terras in het zonnetje. Bekomen van de dagen, genieten van het lekkers. 's Avonds werden we verwacht op het Gala feest diner. De afsluit van de rally. Tijdens het lekker eten was het tijd voor de vele bekens die werden uitgereikt met erna enkele optredens en dansfeest. Het ging er alweer gezellig aan toe. Een prachtige afsluiter met de andere Belgen onder andere. Toch gingen we het niet super laat maken want daags nadien wachtte ons de terugreis toe.



Een nieuwe zware dag. Inpakken en wegwezen. Maar niet zo snel, rond 10u vertrokken we toch uit Monaco richting huis. Het beloofde een lange tocht met aanhanger wat al niet zo snel gaat. Philippe nam 95% van de weg voor hem. Klasse. Met enkele pauzes kwamen we toch diep in de nacht toe in België, eerst thuis bij Philippe om erna via Geert richting mijn thuis te rijden. Moe en voldaan parkeerde ik de wagen en remorque de oprit op, hier mocht hij wel blijven staan.



Natuurlijk zijn alle foto's te zien op de website. Deze wordt nog steeds geupdate!

Enkele cijfers:

- 4 vertreksteden
(Reims - Milan - Bad Hambourg - Glasgow)
- 17 regularity test
- 29 nationaliteiten
- 43 merken voertuigen
- 248 deelnemers

Mini probleempjes:

- Uitlaat verloren
- Starter stuk
- Gaskabel stug
- Benzine tekort ... ?!

Mini trots:

- +Geen druppel water bij moeten doen
- +Slechts 1 liter olie op 3000km
- +Plakkende banden op de wegen
- +Uithouding
- +Draait nog als naaimachine

Kleine wagen, kleine cilinderinhoud maar een groots team. Daarom wil ik Geert en Philippe ook bedanken voor hun arrangement tijdens, voor en na de Monte Carlo Historique rally. Andere deelnemers hadden ons vaak ik het oog en zagen ook hoe geolied ons team was. Dit dank ik aan beide heren. Maar wie zijn ze precies ?



Geert Verdonckt



Geert ken ik reeds jaren. Heeft onder ander ook een Mini Classic, Italiaanse wagens en momenteel in restauratie van een Mini. Daarbij heeft hij wel de technische vaardigheid van het sleutelen. Rijdt reeds jaren navigatieritten. Behaalde zeer mooie resultaten tijdens de nationale en internationale rally's. De laatste jaren zeer actief als co piloot. Roadsbooks kennen zelden geheimen voor hem en puzzelt zich graag door de wegen. Toen Geert het voorstel deed, omdat hij wist dat ik ooit de Monte Carlo wou rijden, kon ik dit niet weigeren. Hij zelf, dokter van beroep en op pensioen, zag dit als ideaal afscheid aan de regularity activiteiten. We deden enkele testritten samen en wisten meteen dat het snor zat. In de voorbereiding nam Geert vooral veel kaarten bij zich, hij kon zich makkelijk verdiepen in de tijdschema's en routes. Zodoende hij zeer goed wist hoe het ineens zat. Wil ik hem zeker bedanken voor deze fantastische ervaring die we samen hebben kunnen meemaken. Ik hoefde me nooit geen zorgen te maken over tijden of routes, je had alles perfect onder controle. En leuk dat je toch stiekem je afscheid aan de regularity herziert ... Voor een volgende Monte Carlo mag je zeker steeds bellen.



Philippe de Lauw



Ook Philippe ken ik sinds begin jaren 2000. De globetrotter onder ons. Maar tevens de organisator, waarmee ik oa. Brussel-Parijs-Brussel, Diamond Mini Run en andere prachtige events mee kon organiseren. Zelf Classic Mini lover in hart en nieren. Bezit er dan natuurlijk ook ene, maar tevens ook collectioneur van 1000den miniatures en automobilia. Voor zijn werk zit hij veel achter het stuur, maar als je vraagt aan hem wat hij doet tijdens verlof ... roadtrips ... Kent Europa, en Frankrijk bijna uit zijn broekzak. Net als Geert was hij reeds maanden actief om de juiste routes te vinden als serviceman. Tijdens de rally was Philippe voor ons een perfecte schakel. Overal waar we vroegen aanwezig te zijn op service punten was hij er dan ook. Via ons whatsapp kanaal gaven we op voorhand door welk onderdeel of wat we nodig hadden. Georganiseerd zoals hij is stond dan ook alles netjes klaar. Zijn focus lag volledig naar Geert en mezelf zodoende wij ons nooit zorgen diende te maken. Een godsgeschenk. Zodoende andere teams dit ook zagen en Philippe al voorstellen deden voor transfer ... enkel maar een dikke pluim op de hoed van Philippe. Wij zijn fier op hem! Uit naam van Geert en mezelf willen we hem ook danken!



DANK AAN ALLEN!
HET WAS GEWELDIG!