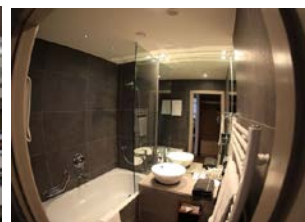
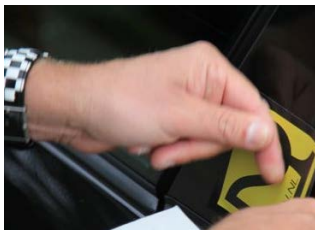




Tour de Mille Virages, 8^{me} édition, 7-11 september

Op woensdagmiddag worden de deelnemers vanaf 17.00 uur verwacht en worden de deelnemende automobielen eerst voorzien van de nodige herkenbare stickers. Daar het diner en uitleg van de komende dagen pas rond 20.00 uur gepland staat heeft iedereen nog tijd om aan de bar iets te bestellen en eventueel om te kleden. Op de kamer ligt een tasje met twee poloshirts, snuisterijen van onze trouwe sponsors, literatuur, cijferboek en atoomklok.



Vooraf de oudgedienden weten dat er altijd wel een irritant spelletje gevonden wordt door de organisatie waarmee bonustijd te verdienen is. Ook voor de 2011 editie hebben we zo'n inzichtgevend spelletje gevonden. De spelers gaan nu, en dat is voor het eerst, als team direct de strijd aan met de concurrentie. De winnaars wacht 1 minuut straf tijd vermindering, de 2^{de} plaats 30 seconden en de 3^{de} plaats 15 seconden.



Uitslag Toppletree:

Thea en Gerrit-Jan van Zeben	1 minuut en 2 zachtgele Tantrix® T-shirts en key cord met Toppletree stukje
Jaap en Bregje	30 seconden
Bernd en Marco	15 seconden

Dag 1, van Spa naar Daun

Na het zeer uitgebreide ontbijt wordt er vanaf 8.30 uur gestart. Om te wennen aan de opzet begint deze editie van de TMV vrij rustig met het intekenen van een aantal symbolen. Daar ons hotel op een heuvel ligt zijn de eerste meters van het routeboek van de ochtend direct al uitdagend. Na nog geen 1000 meter hebben we de eerste wegomlegging te pakken. Hebben we wel genoeg aan dat ½ uurtje voorsprong op de andere deelnemers?



Gelukkig brengt de wegomlegging ons weer vrij snel op de oude route en leiden de mobiel stickers alle deelnemers naar de start van de eerste klassementsproef. Ook wordt er kennisgemaakt met de wereldberoemde Belgische kasseien, gelukkig gaat het hier maar om een klein stukje weg maar het contact met de automobielen en het wegdek is onvergetelijk. Tijdens de gehele rally wordt vrijwel elke meter autosnelweg vermeden en rijden wij voornamelijk op binnen doorwegen en route forestières. De diverse Belgische plaatsnaamborden verdwijnen snel achter ons; Nivezé, Wayai, Xhoffraix, Ovivat, Champagne, Weywertz, Nidrum richting Bullingen en we passeren de eerste grensovergang met Duitsland.



Na 84 km gereden te hebben en zo'n 73 km voor de lunchlocatie vindt de eerste klassementsproef plaats. Deze zou normaal tegenover een enorme houtzagerij zijn maar door een tweede wegomlegging wordt deze eerder gestart bij een tankstation en worden de deelnemers eerst via de bekende stickers terug naar de oorspronkelijke route geleid. Ingetekende kaart met een gemiddelde snelheid van 54 km per uur. Het betreft een ingetekende kaart waarbij de deelnemers de juiste route moeten 'lezen' in een oorspronkelijke 1:200.000 kaart waarin een rode route is getekend, zonder enige vorm van verdere ondersteuning. Een kleine onoplettendheid kan snel voor extra gereden kilometers zorgen en dus tijdsverlies. Ook het omslaan van een bladzijde te veel kan desastreuze gevolgen hebben voor het individuele klassement.

Kan een loop uitkomst gaan bieden? Doordat de route in ingetekend is er niet meer te zien wat voor kleur de oorspronkelijke route in de kaart had, een smal weggetje kan nu een goede doorgaande route lijken. Lengte van de proef is niet aangegeven. Eindpunt Daun.



Na nog geen 4 km worden er een paar mooie foto's gemaakt en wordt onze aandacht gevestigd op een sissend geluid dat uiteindelijk uit de linker achterband schijnt te komen. Aan het bord zijn we nooit meer toegekomen!



Daar wij na krap 1 ½ uur weer kunnen aan schuiven bij de lunch is uitsluitend te danken aan een zeer bereidwillige en behulpzame lokale Duitser. Van een krik, wielsleutel, bandenman, taxirit tot aan 30% korting bij de bandenman toe. Er wordt ter plekke een TMV boek gesigneerd en zijn zeer verdiende fles Champagne volgt over twee weken! Robert voorkomt nog aanvullende schade aan de versnellingsbak door de krik beter te positioneren. De bochten lachen ons weer snel toe. Rob en Roy blijken nu van onschatbare waarde. Zonder problemen wordt het einde van het klassement bereikt voordat de deelnemers aankomen. Het betreft hier overigens de laatste controle voor de lunch waar Rob en marcel uiteindelijk maar 2 equipes voorbij zien komen, en vervolgens 1 ½ uur de tijd hebben om naar de lucht te staren.



Vrijwel iedereen ziet de afslag naar links, richting de kerk, op de doorgaande weg naar Sarmerbach over het hoofd! Iedereen vervolgt de weg over de groene route terwijl men hier links af zou moeten gaan.

Om de lunchlocatie te bereiken moet men nog heuse haarspeldbochten nemen. Een eerste selectie van de deelnemers heeft al plaatsgevonden, er wordt met spanning gekeken wie er binnen een bepaald tijdvenster is binnengekomen en wie eerder gestart is maar er nog steeds niet is. De parkeerplaats staat vol met slechts twee mooie automobielen en de sterke verhalen doen toch al de ronde!



Na enkele telefoontjes heen en weer komt uiteindelijk iedereen in het Eifelhotel in Daun aan. Na de bewust gekozen lunch met broodjes, in het verleden is er wel eens een warme lunch verloren gegaan daar men pas na 14.00 uur aan kwam in plaats van de geschatte 12.30 uur!



Daun

In de schilderachtige cultuur Daun staat men midden in de natuur. Daun is dan ook een zeer bekend 'Kneipp-Kur-Ort' (Dauner bronwater) en telt zo'n 9000 inwoners. Vanaf de 561 meter hoge Mauserberg heeft men een prachtig uitzicht op de omgeving. De Vulkaaneifel is ook bekend vanwege zijn ontelbare bronnen, meren, beekjes, eeuwenoude bossen en prachtige geologische verschijnselen. De kratermeren zijn rond 30.000 tot 10.000 voor Christus door vulkaanexplosies ontstaan.

De 3 Dauner Maare

Door wetenschappers is de oorsprong van de 3 Dauner Maaren geschat op 200-300 duizend jaar geleden. Hoogst waarschijnlijk danken de meren hun oorsprong aan een enorme waterdampexplosie die door menging van gloeiende magma en water uit de onderaardse waterkanalen ontstaan is. Bij de waterdampexplosies werden grote, vaak vrijwel ronde gaten veroorzaakt in het gesteente welke zich later met grond- en regenwater vulden.

Het Weinfelder Maar (Totenmaar)

Het Weinfelder Maar ook wel Totenmaar genoemd omdat er veel legendes naar verwijzen, ligt ca 2.5 km ten zuiden van Daun. Het heeft een doorsnede van 525 m. en een oppervlakte van 16.8 ha., en is met 51 m. diepte het diepste van de 3 Dauner Maare. Zwemmen, boottochten en andere vrije-tijds doelen zijn hier verboden gezien de gevaarlijke stromingen. Wandelen is wel toegestaan.

Het Schalkenmehrener Maar

Dit ligt ca.3 km zuidoost van Daun en heeft een doorsnede van ca. 575 meter en een oppervlakte van 21.6 ha. Dit is wel het grootste maar gezien de diepte van 21 meter ook weer het kleinste van de drie Dauner Maare. Vissen, boottochtjes en zwemmen zijn hier veel beoefende bezigheden.

Het Gemündener Maar

Slechts een steenworp van het Eifel hotel ligt het kleinste Dauner Maar, namelijk het Gemünder Maar. Dit heeft een doorsnede van 325 m. en een oppervlakte van ca. 7.2 ha. Het is tot 38 meter diep en het is in de zomer als openbaar natuurbad zeer geliefd.

Ook het unieke Kurfürsten Schloss ligt in het hartje van de vulkaaneifel, hoog boven Daun. Het is de burcht van de vroegere graven van Daun. gelegen op een vulkaankegel met een fantastisch uitzicht over Daun. Dit exclusieve kasteel werd in 1712 gebouwd op het grondgebied van de burcht van de Graven van Daun. Van 1979 tot 1981 werd het kasteel volledig gerenoveerd en uitgebreid en zo ontstond het Schlosshotel Kurfürstliches Amtshaus. Het bezit de flair van de oudheid en het comfort van deze tijd.



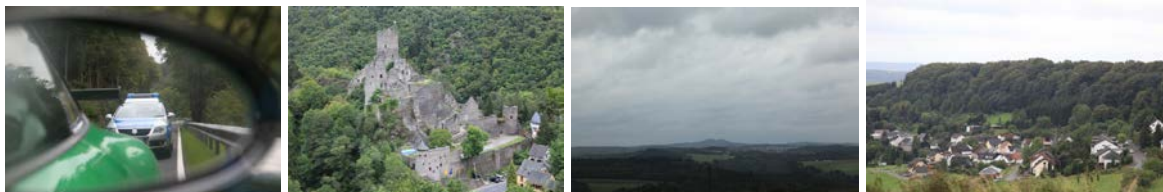
Tour de Mille Virages, 8^{me} édition, 7-11 september

Dag 1, middag van Daun naar Nohfleden.

Allereerst corrigeren wij de fout van gisteren waar Jaap natuurlijk met Margriet de extra 30 seconden had gewonnen met Toppлетree.

Na de lunch wordt er wederom gestart met een 'bol-pijl' traject met kilometeraanduiding tot aan de tweede klassemmentsproef van de dag. De route brengt de deelnemers wederom over pittoreske wegen, met velerlei (haarspeld)bochten en mooie panorama's via Meisburg, Manderscheid, Gillenfeld, Lutzerath, Bad Bertrich en Kennfus, alwaar de 2^{de} klassemmentsproef start. Er is nu 55 km gereden en vaak wordt deze afstand, omdat men niet in een klassemmentsproef rijdt, vrijwel door iedereen binnen 1 uur gereden.

De organisatie rijdt altijd vooruit met twee auto's om extra tijd in te kunnen bouwen indien er een wegversperring opdoemt of als de route om wat voor reden aangepast zou moeten worden. De TMV rallyborden van voorafgaande jaren en de grote oranje Gulf stickers met eventuele aanwijzingen leiden de deelnemers dan weer naar de oorspronkelijke route in het routeboek. Mochten wij een Gulf sticker tegenkomen dan wordt deze overplakt door de Mobil1 sticker om verwarring te voorkomen maar ook om extra km te vermijden omdat de wegomlegging al lang niet meer bestaat.



Ook stijgt onze verbazing als de zwaailichten van een politieauto aangaan als wij deze passeren om vervolgens weer een handgebaar te krijgen om weer door te rijden. Uiterst voorzichtig rijden wij weg om na de eerste bocht, we zijn dan echt uit het zicht, het gaspedaal weer goed in te trappen. Even later wordt het uitzicht adembenemend en de deelnemers worden ook geadviseerd om hier even te stoppen en te genieten van het panorama en een mooie kasteelruïne.



Ieder jaar weer zijn er deelnemers, die de snelheid (en zelfs binnen een klassemmentsproef!) laten afhangen van het mooie van de weg of route en het maakt dan ook niet uit hoe laat deze na de lunch vertrekken, het blijft een sport om de startplaats van het klassemment eerder te bereiken dan de organisatie. Dit gaat natuurlijk gepaard met een goede beheersing van de automobiel en het in acht nemen van zowel de lokaal geldende verkeersregels als snelheidsbeperkingen. Dit jaar was er gekozen voor een afgesneden haarspeldbocht welke momenteel dienst deed als parkeerplaats. Zelden hebben wij zulke mooi remacties op het zachte grind kunnen waarnemen met imposante stofwolken. Hier zou een cabrioletrijder zomaar stoflongen kunnen oplopen! Het geluid van 4, 6 cilinders in boxerformatie en een V8, zijn al 5 minuten voor aankomst vanuit de hoger gelegen gebieden goed waar te nemen. Een ware lust voor de oren. Niet zelden zal een tegenligger na tien tegemoetkomende automobielen gedacht hebben "hoeveel nu nog!" Een aantal sportieve rijders missen dan ook de afslag rechts in de bocht en komen na een ½ minuutje vanaf de andere kant weer aanrijden. De parkeerplaats loopt langzaam vol.



Om de minuut wordt er gestart voor een proef van nog net geen 50 kilometer middels een ingetekende kaart. De dagteller wordt op nul gezet, de al dan niet verlichte loop ligt op de schoot, op de grond liggen detailkaarten van de regio, en een eventuele stopwatch wordt strak in de handpalm gedrukt.

De gemiddelde snelheid bedraagt 54 kilometer per uur. Een ware opgave gezien de hoeveelheid kleine dorpjes, bochtige wegen en niet te vergeten de andere weggebruikers. Een stoplicht of zelfs het even verkeerd rijden gooit al direct roet in eten. Het, door de organisatie verstrekte, cijferboek houdt de deelnemers op koers. Hierin kan men precies lezen hoeveel kilometers men had moeten afleggen bij een bepaalde tijdsaanduiding met een bepaalde gemiddelde afstand. Men weet zodoende heel snel of men juist iets harder of iets zachter moet gaan rijden. Daarnaast schuilt natuurlijk altijd het gevaar van de tijdscontrole, al dan niet geheim.



Degene die denkt in het begin hard te moeten rijden om eventueel tijdsverlies in het tweede deel van de proef te kunnen compenseren kan dan dus bedrogen uitkomen en alleen nog maar zijn verliesminuten tellen. Het klassement aan het einde van de dag zal duidelijk maken welke strategie het beste heeft gewerkt en welke equipes op dag twee nog harder zullen moeten gaan werken. Pais en vree bij de winnende equipe maakt plaats voor stress en ongeduld bij de laatste equipe van de klassementsproef.

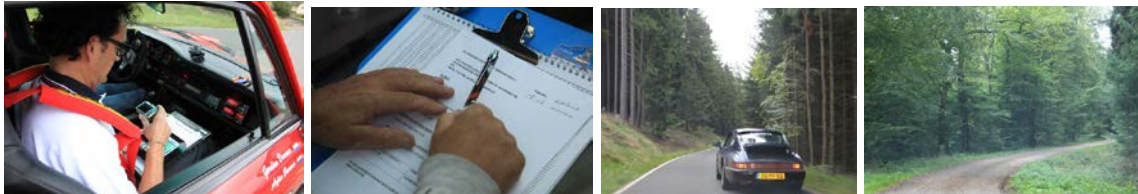
Via Alf, Bonsbeuren, Reil, Zur, Lötzbeuren, Beuren naar Oberkleinich. Hier wordt men opgewacht door de controlepost waarna iedere deelnemer de route tot aan het hotel ontvangt. Weliswaar middels een klassementsproef met bol-pijl zonder km aanduiding en met een gemiddelde snelheid van 50 km per uur. Lengte van het traject is ongeveer 60 km.



De equipes weten wel waar de klassementsproef stopt maar men weet niet waar zich de laatste controle bevindt, ook hier geldt gissen is missen! Indien men per abuis een snelweg, of een andere weg heeft genomen dan de uitgestippelde kaart liet zien dan kan men de controle hebben gemist of heel veel extra kilometers hebben gereden. Indien men dan toch binnen het tijdsvenster arriveert dan geldt de gereden tijd en niet de afgelegde kilometers, zo kunnen goede berekeningen er toch voor zorgen dat een gemaakte fout niet tot onherstelbare schade leidt.



Einde van het klassement is bij het hotel van onze 2^{de} dag, maar een aantal aanduidingen in het routeboek zonder aanvullende aanwijzingen en de afwezigheid van verkeersborden geeft bij iedereen grijze haren, inclusief de organisatie. Nadat de organisatie enkele telefoontjes heeft beantwoordt wordt besloten om iedereen direct naar het hotel te leiden. Uiteindelijk wordt de uitslag van deze klassementsproef geschrapt en zal de route voor een volgende editie zeker worden aangescherpt. Alleen het appeltje van Robert had geen stress en bleef rustig liggen.



De meeste deelnemers komen rond 18.00 uur aan waarna er tijd is voor een verfrissing in de bar, zwembad of op het terras. De warme douche of bad wordt zeker als weldaad ervaren door, in ieder geval, beide voeten.



Om 20.00 uur start het diner met de eerste uitslagen van de klassementsproeven van vandaag.



Uitslag na 3 klassementsproeven waarvan 1 tussenklassement bij de leuke band.

Bernd & Marco	1.23
Gert-Jan & Thea	2.26
Arjan & Gerdien	3.27
Jaap & Margriet	3.29
Paul & Linda	3.48
Leo & Ruud	5.07
Marie-Louise & John	5.29
Robert & Danny	7.16
Jason & Bregje	7.16
Roy, Rob, Marcel & Rob	ivm leuke band en overnemen klassement geen reële tijden!



Tour de Mille Virages, 8^{me} édition, 7-11 september

Dag 2, ochtend van Nohfelden naar Eschviller.

Na het zeer uitgebreide en buitengewoon smakelijke ontbijt, het lijkt overigens wel of wij vrijwel de enige gasten zijn, rijdt men via 'bol- pijl' eerst zo'n 20 km voordat de 1^{ste} klassementsproef van dag 2 begint. Onderweg moet men zelf nog wel een aantal missende symbolen zo goed mogelijk intekenen. Bij Freisen start het klassement, bol-pijl zonder km aanduiding en met een gemiddelde snelheid van 53 km per uur.



De goede nachtrust heeft sommige equipes goed gedaan en men is weer dichterbij elkaar gekomen!

Na 30 minuten hebben wij wederom een wegomlegging, de bordjes U (Umleitung) kunnen gevolgd worden maar voor de zekerheid, met gevaar voor eigen leven, plakken wij nog een extra sticker op het verkeersbord bij de kruising. De groene algen op de stenen maakt dit uiterst listig. Mocht men de sticker over het hoofd zien dan rijdt men uiteindelijk ook zo weer de oorspronkelijke route in maar wel met meer gereden km!



Gisteren kwam duidelijk naar voren dat sommige deelnemende equipes aan het einde van een klassementsproef nog zo geconcentreerd zijn dat ze zowel de groene Porsche van de organisatie voorbij rijden maar ook zelfs heftig zwaaiende collega equipes over het hoofd zien. Zie deze equipes dan ook nog eens telefonisch te bereiken als de signaalsterkte van de mobiele telefoons zeer wisselend is. Sommige equipes bellen pas na 30 minuten terug, alsof hun neus bloedt overigens!

De koffie bij de slager om de hoek smaakt zalig en met ouderwetse prijzen, 1 euro! Jaap en Margriet hebben noch ons noch de slager gezien en rijden vol aan ons voorbij! Ze zijn zelfs voor Jason onbereikbaar.

Na 25 km volgt de laatste klassementsproef van de ochtend die ons naar de lunchlocatie zal leiden. Al direct is het rijden, met de vele haarspeldbochten een ware belevenis. Naar mate de reis vordert ademt de route steeds meer een heuse rallysfeer uit. Sommige

bochten doemen op als een schip in de ochtendmist. De neuzen van de auto's vullen vrijwel contant het gehele wegdek en zelfs dan is de weg nog regelmatig te smal. De concentratie mag geen moment verzwakken, want de schade is al snel aanzienlijk met de vele bomen en rotspartijen langs de weg. Er is letterlijk geen enkele ruimte over voor vertwijfeling. Als de haarspeldbochten vaker terug gaan komen is het goed om het volgende in acht te nemen; rijdt zoveel mogelijk links, in ieder geval over de weg-as, kijk zover mogelijk vooruit en indien u een tegenligger ziet dan schuift u weer naar rechts op. Daarentegen moet u de snelheid aanpassen zodat u nog steeds iets kunt zien van het mooie landschap waar u doorheen rijdt. Let goed op de weg zelf, er kunnen stenen op de weg liggen die al snel voor een volgende lekke band kunnen zorgen.



Als de weg droog is wordt het volop genieten, is dit het echte leven?, maar zodra de weg nat is wordt het wel degelijk een geduchte tegenstander. Deze mooie kronkelende afdalingen kunnen bijna uitsluitend buiten Nederland gevonden worden. Ieder deel van de route heeft iets uitdagends maar het onophoudelijk kronkelen van de weg, zowel naar boven als beneden doet het gestel sudderen. Natuurlijk hangt dit af van de vering van de automobielen maar indien de auto een sportieve uitrusting heeft kan een rustpunt, na zo'n twee uur rijden, een welkome afwisseling zijn. Ook speelt de rechtervoet hierbij een cruciale rol. We rijden via Kollweiler, Landstuhl, Bann, waarna de start plaatsvindt nabij Waldfishbach, we hebben dan zo'n 75 km gereden.

Hier start de proef: een ingetekende kaart met een gemiddelde snelheid van 54 km per uur.



In kleine dorpjes kan een extra stoplicht of kleine file voor lang oponthoud zorgen. Om daarna weer te proberen om met extra snelheid het opgelopen verlies goed te maken.

We rijden nu op het enige stukje snelweg van deze TMV, 400 meter! De deelnemers kunnen kiezen of zij parallel aan de D270 zullen gaan rijden of deze heel even op rijden. Het maakt uiteindelijk in tijd en gereden km weinig uit.

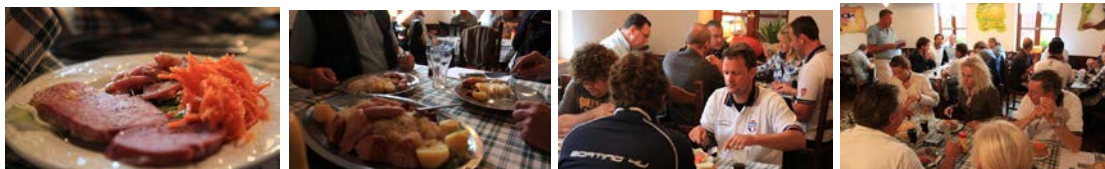


Door het spannende en geconcentreerde rijden wordt naar elke meter gekeken behalve naar de benzinemeter en soms zorgt dit dus voor onaangename verrassingen. Derhalve zijn de mogelijkheden om te tanken duidelijk aangegeven in het routeboek zodat men deze niet achteloos voorbijrijdt. Tijdens een klassementsproef kan het vergeten te tanken desastreuze gevolgen hebben voor de, afgedwongen, plaats in het klassement.

Alle deelnemers komen nu snel achter elkaar binnen, alhoewel sommigen van de gelegenheid gebruik hebben gemaakt om samen met andere equipes te genieten van een lokale kop koffie in combinatie met het nog immer mooie landschap. Einde van de proef is aan het einde van een lange bosweg maar de heerlijke geluiden zich al ruim van te voren aanmelden!



De laatste 30 km naar de lunchlocatie worden in hoog tempo afgelegd: Moulin Eschviller, waarbij de nieuwe eigenaar ons verrast met een eigen interpretatie van onze vraag naar een lokale lunch met lokale ingrediënten. Niet iedereen kan of de zuurkool of de gekozen worstsoorten waarderen. Soms is niet alleen de door ons gekozen route uitdagend maar soms is het parkeren als een belevenis op zich!





Tour de Mille Virages, 8^{me} édition, 7-11 september

Dag 2, middag van Eschviller naar Colroy La Roche.

Na de moeten de deelnemers over de eerste 20 km zelf de symbolen invullen in het routeboek. Via Volmunster naar Epping, Holbach en Meyerhoff.

Vanaf Meyerhoff start de klassemmentsproef, bol-pijl zonder km aanduiding met een gemiddelde snelheid van 51 km per uur.



Al snel wordt men bevangen door de schoonheid van de natuur, na een paar km gereden te hebben is men omgeven door bossen en de enkele cabrioletrijders kunnen genieten van echte boslucht. Het geluid van de V12 van de Aston Martin komt hier toch eigenlijk het mooiste uit. De dicht bebouwde bosrijke omgeving aangevuld met rotspartijen zorgt voor een fantastische resonantie! Bij menigeen zal wel enige vertwijfeling zich meester hebben gemaakt bij het zien van de bosweg, rijden we echt goed?



Daarna volgen wederom de mooie S-wegen met een spannend bochtenwerk. De wegen leiden door kleine dorpjes waar ook het vakwerk direct weer opvalt. Het vakwerk begeleidt ons al sinds gisteren en wij kijken hier nog steeds met grote interesse naar. Vakwerkconstructies zijn een houtbesparende skeletbouwwijze waarvan alleen de dragende delen van hout zijn en de niet dragende delen worden opgevuld met klei of stenen, een ecologische, milieuvriendelijke en esthetische bouwwijze (het vakwerklandschap van Duitsland is rijk aan stijlen, vormen en kleuren. Geen ander land heeft een zo omvangrijke vakwerkschat als Duitsland, deze bestaat namelijk uit zo'n 2,5 miljoen gebouwen).

Er bestaat sinds 1990 zelfs een heuse Duitse vakwerkroute, deze strekt zich uit over ongeveer 2.800 kilometer lengte van de Elbe tot aan het Bodensee. De route is extra interessant vanwege de grote verscheidenheid aan kuuroorden, vergezichten, natuurparken en romantische plekjes. Deze route verbindt, in kwaliteit en kwantiteit, een weergaloze schat aan vakwerkgebouwen. Gewaagde constructies, prachtige ornamentiek, een kleurrijke beschildering en elke streek is te herkennen aan de karakteristieke vakwerkstijl.



Net voor het einde van deze proef wanen wij ons even op het circuit van Le Mans, de kleuren kloppen, de bochten ook maar na een paar 100 meter is het over. Snel controleren wij de route of deze nog steeds goed uitkomt en de totale hoeveelheid gereden km nog steeds klopt. Vervolgens slaan wij af naar links en midden op de doorgaande weg slaan wij rechtsaf weer het bos in. Vanaf hier zullen wij diverse equipes horen en zien als zij de afslag missen en doorrijden. Oh, wat is dat geluid van die Aston V12 toch mooi als deze vol gas onze afslag voorbijrijdt!



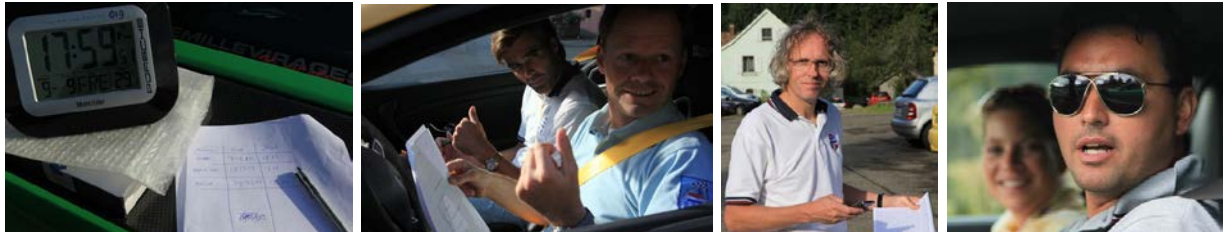
Intussen praten wij met een Fransman die noten aan het zoeken is voor zijn kleindochter en eten Jeroen en ik een zeer zuur appeltje die wij net geplukt hebben.



Het verkeer begint zo net na de lunch aanzienlijk drukker te worden en vele deelnemers zijn blij dat dit deel van de route niet tot de klassementsproef behoort, hier zou al snel een enorme achterstand, ten opzichte van de gemiddelde snelheid, zijn opgelopen en dat met alle risico's van dien. Zelfs in het ons komen we af en toe een tegenligger tegen waardoor wij op onze hoede blijven. De onderzijden van de lage Porsches laat zich vaak horen en het zijn zeker geen geluiden van bewondering!



De km die afgelegd moeten worden verdwijnen als sneeuw voor de zon onder onze banden. De toegestane snelheid wordt waarschijnlijk wel 2 a 3 maal overschreden! De volgende klassemmentsproef volgt op 55 km afstand en bestaat uit een Bol/ Pijl zonder km aanduiding, lengte is niet aangegeven en de gemiddelde snelheid is 55 km per uur. Na iets meer dan een uur hebben wij 90 km afgelegd en staan aan het einde van de proef van vanmiddag, keurig netjes opgesteld aan de rechterzijde van een mooie S-bocht.



Zal men ons überhaupt wel zien staan? Het routeboek laat de deelnemers in ieder geval ook doorrijden naar het hotel dus aankomen in het hotel is gewaarborgd!, Als ze ons niet zien dan zonder km aanduiding en anders met een uitgeschreven routeboek. Een lokale nachtblauwe Franse Porsche 964 RS komt ook nog even 'buurten.' Het zonnetje heeft ons de hele dag begeleidt en de dag van morgen zal sowieso nog mooier worden en wellicht heter voor de nummer 1. direct na aankomst worden alle klassemmentsproeven bekeken en de uitslag 2 maal gecontroleerd, staat de nummer 1 nog steeds op nummer 1 en was dag 1 een lucky shot of wordt er hier echt heel scherp en nauwkeurig gereden?



Wij kunnen nu wel een borrel gebruiken! Vrijwel alle equipes genieten op het terras van hotel Cheneaudière van het heerlijke namiddag zonnetje, tezamen met een lekker biertje of mooi glas wijn. Degene die we missen liggen waarschijnlijk in het zwembad.

Uitslag na 2 dagen rijden.

Bernd & Marco	3.03 (stonden gisteren ook op 1)
Roy, Rob, Marcel & Rob	8.06 (met 1 klassemmentsproef minder)
Marie-Louise & John	10.47 (stonden gisteren op 7)
Jason & Bregje	11.04 (stonden gisteren op 9)
Jaap & Margriet	16.31 (stonden gisteren op 4)
Arjan & Gerdien	27.16 (stonden gisteren op 3)
Gert-Jan & Thea	28.43 (stonden gisteren op 2)
Robert & Danny	30.23 (stonden gisteren ook op 8)

Leo & Ruud
Paul & Linda

31.09 (stonden gisteren op 6)
40.57 (stonden gisteren op 5)



De volgende morgen worden wij verrast met mist wat al snel overgaat in een zonnig begin van deze 3^e en beslissende dag.





Tour de Mille Virages, 8^{me} édition, 7-11 september

Dag 3, ochtend van Colroy La Roche naar de Grand Ballon.

Na een gezellige namiddag met een heerlijk zonnetje op het terras, een culinaire avond, de uitslag van een spannend klassement en een welverdiende nachtrust wordt iedereen wakker met zachte vogelgeluidjes. Deze blijken uiteindelijk uit de speakers te komen in het restaurant waar een zeer uitgebreid ontbijt geserveerd wordt.

De eerste mist heeft al plaats gemaakt voor een zacht schijnend zonnetje dat vandaag uiteindelijk weer rond de 28 graden zal gaan uitkomen. Ook volgens de keurig bij het ontbijt geleverde weersverwachting en World Highlight op een A4tje.

Vanaf 9.00 uur wordt er weer gestart met een Bol / Pijl aanduiding op weg naar het eerste klassement van deze beslissende dag. Daar de route naar de doorgaande weg al direct spannend is wordt men geïnformeerd dat men onderaan de weg eerst links af moet slaan. De wegen zijn fantastisch om alle motoren rustig aan warm te laten lopen om na 10 km of 10 minuten rijden weer heerlijk op het gas te kunnen. De route is direct al bijzonder en de lage mist in de bossen zorgt voor hele mooie plaatjes.

Na 34 km start het klassement op een parkeerplaats links in het bos. Vele deelnemende equipes zal de Porsche van Roy pas op het laatste moment zien want de bosweg nodigt uit voor een korte tussensprint! Via Saint-Die, naar Combrimont en le Chipal.

In het bos is de ochtendzon inmiddels helemaal verdwenen en heeft plaats gemaakt voor een ijzige kou afgewisseld met een zeer koude wind.

De klassementsproef bestaat uit een ingetekende kaart zonder km aanduiding en de deelnemers kunnen zelf kiezen uit 47, 51 of 53 km per uur. Wij kunnen nu al gedachten lezen:

- wij nemen 47 km per uur dan hebben wij ruimte voor eventuele vergissingen
- als men snel door kan rijden op heerlijke stukken asfalt denkt men, hadden wij nu maar 53 km gekozen
- als men stilstaat in een dorp denkt men zeker, hadden we maar 47 km per uur genomen
- de organisatie geeft ook 53 km aan maar dat zal niet kunnen, we zullen veel straftijd oplopen dus dat doen we niet!

Wat zal de nummer 1 van het klassement doen? Durft Equipe Heijtlager 53 km per uur aan of gaat men op zeker?

Na 2.7 km is er al een hele kleine listige afslag naar links die zeker niet gezien zal worden door die equipes die wat extra snelheid in het begin van een proef inlassen om zodoende wat wisselgeld te hebben later op in de proef.

Ergens in de proef hebben wij een tussenklassement ingelast middels een geheime controle. Hier kan men dus het klassement verpesten als de beginsnelheid aanmerkelijk hoger ligt dan de gekozen snelheid!

Als men gisteren is vergeten te tanken dan wordt het langzaam rijden, de eerste mogelijkheid om te tanken is pas na 64 km!



Via Le Bonhomme, Col du Wettstein, Munster naar Le Petit Ballon. Bij de Auberge is het einde van het klassement. De organisatie zit heerlijk in het zonnetje met een kop koffie en kan de equipes al ruim van te voren aan horen komen. Een lokale ezel zorgt voor de achtergrond muziek!



Iedereen denkt er zo het zijne van! Goed gegokt? Klasseмент verpest? Wat krijgen wij vanmiddag nog? Of gewoon met twee vingers in de neus naar de lunchlocatie?



Volgend jaar de Grand Ballon?



Als iedereen binnen is, er rijdt overigens 1 equipe direct naar de Grand Ballon, vertrekken wij in gezamenlijkheid naar ons restaurant voor de middag op 34 km afstand gelegen. Het wordt een zeer spannende en enerverende rit, een echt Walhalla van mooie wegen, fantastische bochten, uitgesproken vergezichten en her en der waanzinnige acceleraties alhoewel de eerste 2 km worden gedomineerd door een Peugeot bestelauto met een gemiddelde van 7 km per uur!



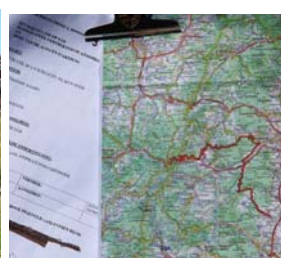
Tour de Mille Virages, 8^{me} édition, 7-11 september

Dag 3, middag van de Grand Ballon naar Rouffach.

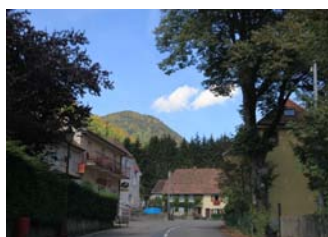


Na een lunch, waar door sommige deelnemers al langer dan een jaar naar uitgekeken is, een fantastisch uitzicht en een heerlijk zonnetje verzamelt iedereen zich voor de groepsfoto. De Duitse parttime fotograaf moet het ontgelden daar hij 2 van 'onze' fietsen op zijn bagagedrager heeft staan.

Equipe Heijtlager dacht 2 minuten te laat te zijn maar dit bleek uiteindelijk maar 2 seconden te zijn! Equipe Peeters is zelfs 7 minuten te vroeg en heeft zelfs tussendoor nog getankt! Zij hadden voor de 47 km gekozen maar zelfs met 53 km per uur waren zijn nog meer dan twee minuten te vroeg geweest! Daar deze equipe in de middag al naar huis moet vanwege hun nieuwe Harley Davidson Dealerschap krijgen zij na over lef met Robert Visser de Car Service Visser acceleratieprijs uitgereikt met natuurlijk 2, tot op de draad versleten, Porsche bougies!



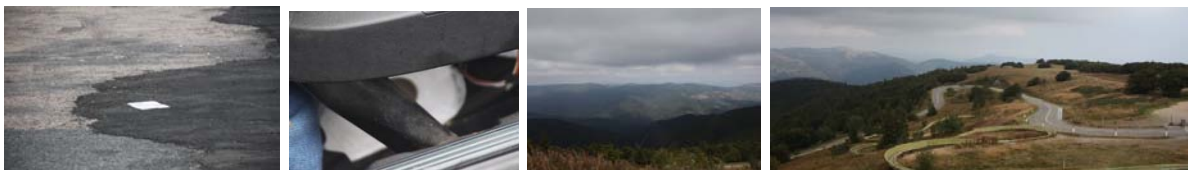
Het klassement waar men zelf de symbolen moet invullen is inmiddels voor iedereen gesneden koek geworden en zal het verschil niet meer gaan maken in het klassement en deze uitslag wordt dan ook niet langer meegerekend.



We rijden deze middag weer over indrukwekkende wegen, sommige eindigen zelfs aan de horizon, net over een heuvel of net na een afzwaaiende bocht zodat het zicht slecht is en het vervolg van de weg onvoorspelbaar. Na 18 km bij Oderen vindt het einde van het klassement plaats waarin men zelf de symbolen moet invullen. De wegen zijn super en de haarspeldbochten volgen elkaar snel op, kleine dorpjes zorgen weer voor fantastische uitlaat geluiden vanwege de smalle straatjes waar wij doorheen rijden.

Via Oderen, Col de Bramont, Route de Cretes naar Col de la Schlucht waar het klassement met een ingetekende kaart start. Op de Col is het een waar toeristisch hoogtepunt, overal komen motoren, fietsers en andere autoliefhebbers vandaan en zij kluwen snel samen als ware zij een bolletje garen. Een aangeboden ijsje wordt met liefde ontvangen. Na 30 km worden de deelnemers al 'uit' de route gehaald. Men kent de organisatie inmiddels en men heeft allemaal scherp gereden, de straftijden lopen maar van 8 seconde tot 1,38 minuut.

De aanstaande klassementsproef is de meest gecompliceerde proef tot nu toe. Een bolpijl klassement waarbij ook de lengte niet is aangegeven en met een gemiddelde snelheid van 49 km. Wat nu alleen een complicerende factor is zijn de 11 foto's die genomen moeten worden. Zij staan in willekeurige volgorde genoemd. Er wordt veel voorbereidend werk gedaan voordat men vertrekt. Is de warmte debet aan de serieuze gezichten of is het toch de spanning die begint op te lopen, is de Top 3 nog steeds ongewijzigd? Wij zien zelfs een complete bladzijde van het klassement het parkeerterrein overwaaien! Is men nu al verslagen?



Zuivere snelheid kan hier tot winst leiden, achterstand proberen goed te maken door harder te rijden kan een misrekening zijn als men daar op de geheime controle stuit. Vaak wordt de controle niet eens opgemerkt!



Per gemiste foto ontvangt men een straftijd van 1 minuut en voor het maken van de foto's buiten het, door de organisatie vooraf aangegeven, klassement (tussen de 7,5 en 20 km) ontvangt men ook 1 minuut straftijd, er staan 2 foto's vermeld die na de 20 km gefotografeerd kunnen worden! Alleen het missen van enkele foto's kan de Top 3 al doen verschuiven! We zien voor het eerst zelfs toiletrollen onder de stoelen waarschijnlijk om de spanning de kop in te drukken?

Het kost moeite om de diverse equipes weg te starten, iedereen praat met veel lof en ontzag over de zojuist gereden route en de verhalen worden alleen maar sterker. Een versnapering in combinatie met al dat moois dat voorbij komt rijden zou voor vertraging kunnen gaan zorgen waardoor ook de proef uit zou kunnen gaan lopen. Het is een fantastisch schouwspel, al die mooie automobielen in zo'n spannende omgeving. Er wordt door twee Duitse motorrijders met ontzag over onze automobielen gesproken "nur zwei reifen zu viel"! Het geluid van de vertrekkende equipes die bergafwaarts rijden ijlt nog secondelang na.



Met het einde in zicht wordt iedere equipe 'afgevlagd'. Sommige equipes maken nog een kort uitstapje naar een benzinepomp die vlak bij de route ligt, de tijd dat men tankt wordt later weer vererkend! Nog snel even naar huis 'sms'n' en weer onderweg. Of betreft het hier echt een strategisch overleg?



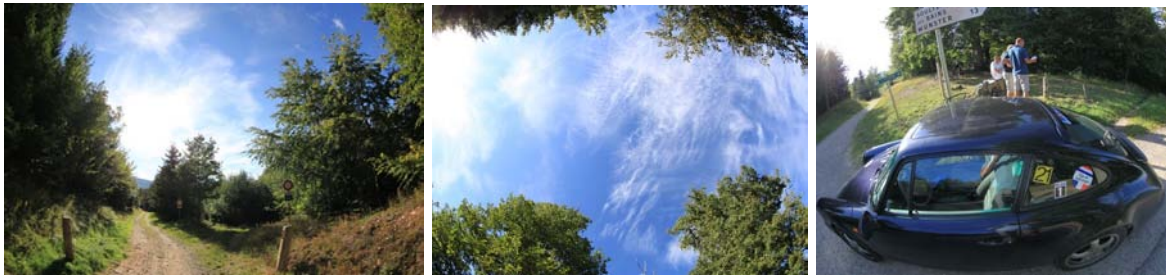
Via Turckheim, Munster, Osenbach naar Col du Firstplan. In het bos tussen v.n.l. Franse oldtimers (oude Franse automerken o.a. Peugeot 404, Citroen TA en Simca Matra) eindigt het klassement. Sommige equipes zien opeens de foto's die zij al gemist hadden en klikken deze snel nog eventjes, a 1 minuut straf tijd overigens omdat men nu al 24 km gereden heeft! Een circusbord aan het einde van het klassement heeft opeens een variant gekregen in het open veld op zo'n 10 km geleden en wordt knarsetandend goed gekeurd door de organisatie.



Veel deelnemers hebben maar een deel van de foto's terug kunnen vinden. Overigens komt iedereen wel te laat aan!



Sommige equipes moeten snel vaart maken daar er een geplande helikoptervlucht gepland staat voor 12 deelnemers, 1 equipe rijdt direct door naar het vliegveld in Colmar om daar de vlucht aan te vangen, de rest van de groep wordt direct bij ons hotel opgepikt, een heerlijk kasteel met op de grond al een fantastisch uitzicht!



Het laatste deel van de route laat alle deelnemers voor de laatste keer kennismaken met de wijnranken en de kleine weggetjes die naar Chateau Isenbourg leiden. Hier rijden met de zon in de rug blijft adembenemend.



Als wij in Rouffach aankomen zijn gelukkig bijna alle equipes al gearriveerd. Nog twee uur wachten en dan weten wij wie de 8^{ste} editie van de Tour de Mille Virages heeft gewonnen. Terwijl een aantal equipes 'de lucht in gaan' proberen anderen hun pigment te prikkelen in het warme namiddag zonnetje aan het zwembad.

Vanuit de helikopter enkele foto's van Marie-Louise & John



Uitslag na 3 dagen rijden.

1)	Bernd & Marco	9.42
	Roy, Rob, Marcel & Rob	23.08 (met 1 klassementsproef minder, OOC)
2)	Marie-Louise & John	36.16 (foto's zijn gecontroleerd)
3)	Jaap & Margriet	37.57 (foto's zijn gecontroleerd)
4)	Robert & Danny	45.38
5)	Jason & Bregje	50,25
6)	Gert Jan & Thea	61.32
7)	Leo & Ruud	71.22
8)	Arjan & Gerdien	79.43



Bernd & Marco

De TMV wisselbeker, aangeboden door Möller autoschade, een gelimiteerd kunststuk van Guillermo Forchino, aangeboden door 21 Design



Marie-Louise & John

Gesigineerd en gelimiteerd schilderij van Havank, aangeboden door Stripwinkel Fantasia te Amsterdam (Gelderlandplein)



Jaap & Margriet

Een bobine van Porsche (gebruikt overigens) op een stukje hout van Stegman Meubels en voor de dame een setje lederen handschoenen aangeboden door Stopwatches of Yesteryear

Robert & Danny

TMV Grand Prix Loyale vanwege 8 jaar meerijden, een Boesch, een gelimiteerd kunststuk van Guillermo Forchino

Jason & Bregje

Poedelprijs omdat Jaap & Margriet hoger geeindigd zijn! En voor de dame een setje lederen handschoenen aangeboden door Stopwatches of Yesteryear



Gert Jan & Thea

Boek more than 60 minutes, elke minuut is belangrijk! Aangeboden door Autopassion in Haarlem



Leo & Ruud

Een hartversterkertje uit het Noorden en op naar 2012!



Arjan & Gerdien

Thums Up prijs aangeboden door Elfer en een horloge boek
waar de tijd centraal in staat

Tot 2012! Mede namens Roy, Rob en Jeroen



In 2012 zal de 9^{de} editie plaatsvinden van 5-9 september. Wij zullen uitsluitend op Franse bodem overnachten m.u.v. de 1^e nacht in België.

Mocht u zich al voor 31 december 2011 willen inschrijven voor onze 12^e editie dan krijgt u als bedankje van ons een goede fles Champagne!