

**ON
ZE**

**10-JARIG
BESTAAN**

LA CARRERA PANEUROPEANA

PORSCHE 911 ONLY,

21>25 JUNI 2017.





Maanden van spanning waren al vooraf gegaan aan deze bijzondere editie van de LCP, ook wel omgedoopt tot 'De Stelvio' editie. Een reguliere editie van de Carrera bestaat uit vier dagen en deze speciale versie (ieder lustrum overigens) nu zelfs uit vijf dagen om zodoende ook de meest interessante passen in Zwitserland en Italië te kunnen gaan bedwingen.

Vier weken voor vertrek was er al een pre-meeting georganiseerd bij Porsche Centrum Amsterdam



(PCA), de mede-organisator van de Carrera. Natuurlijk werden de deelnemers weer verrast met een aardig spelletje/quiz waarmee tijd gewonnen kon worden, maar ook werden nu al alle jubileumpolo's, stickers en de speciale weekendtas met een geborduurd startnummer uitgereikt. Er was daar op 21 juni gewoon te weinig tijd voor. Dit alles natuurlijk onder het genot van een hapje en drankje.

De quiz bestond uit een aantal veiligheidsvragen over hoe te remmen?, wat te doen bij het te water gaan met de Porsche 911?, wat sowieso verplicht is om in de auto te hebben?, etc. De beste equipe had slechts 60% van de vragen goed en verdiende hiermee 1 minuut straf tijdvermindering, gevolgd door de nummer twee met 30 seconden en de



nummer drie met 15 seconden. Spannende constatering dus voorafgaand aan een hele spannende route! Overigens zijn meerdere edities van de Carrera beslist met een verschil van kleiner dan een minuut, dus het kan zelfs van strategisch belang zijn om hier de quiz goed te maken!

Dit jaar bestond het startveld uit zo'n 25 equipes waaronder een vijftal nieuwe equipes. De organisatie is ieder jaar verheugd met de nieuwe instroom van enthousiaste Porsche 911 liefhebbers en zelfs de nieuwelingen van 2016 zijn dit jaar bijna allemaal weer aanwezig.

Op 21 juni stond vanaf 8.00 uur het ontbijt klaar bij Porsche Centrum Amsterdam omdat er dit jaar, in tegenstelling tot eerdere edities, niet in Baden-Baden werd verzameld, maar er nu al een klassementsproef in Duits-

land ging plaatsvinden, in de buurt van Nothweiler. Zodoende kon er nu al een bijzonder gave route over de Schwarzwaldhochstrasse gereden worden.

Op de, toch al zonovertogen, parkeerplaats werd het al snel druk en het was weer een fantastisch gezicht: 991 GTS Targa 4, 991 Turbo S, drie stuks 991 GT3RS, 997GT3RS, 3.2 cabriolet, 993 X51, 993 2S, 964 cabriolet, 964 Ruf, 993 turbo en nog veel meer moois.

Iedere equipe kon in eigen tempo naar Duitsland rijden, maar om 15.00 uur werd iedereen toch geacht in Nothweiler aanwezig te zijn voor een ietwat



verlate lunch met een grote verscheidenheid aan Flammkuchen. Ook zou hier de toelichting op de eerste rallyproef gegeven gaan worden.

Ieder jaar rijdt de organisatie met twee Porsches mee. De tweede Porsche wordt bezet door collega's van PCA die, naast het bemannen van de geheime controle, ook ondersteuning kun-





nen bieden bij kleine, maar zeker ook grote technische calamiteiten.

Om 9.30 uur was iedereen vertrokken en de organisatie kwam af en toe een collega-equipe tegen, maar het is toch onvoorstelbaar hoe snel alle deelnemers opgaan in het verkeer.

In Duitsland aangekomen sloot de groene 997 GT3RS van de organisatie aan bij een 993 2S en de Riviera-blauwe 964 RUF. Er werd netjes 130 km per uur gereden en gedrieën reden wij enige tijd bij elkaar. Toen de organisatie een Passat van de 'Polizei' wilde inhalen, overigens nog steeds met 130 km per uur, gingen de, naar later bleek,



heel moois en dat moet je koesteren!

Aangekomen bij het, aan de snelweg gelegen, politiebureau werden de papieren gecontroleerd en werd natuurlijk de vraag gesteld waarom wij toch moesten volgen.

'Rasen' was het antwoord, en er waren diverse telefoontjes binnengekomen. Maar de dame en heer moesten ons wel gelijk geven toen wij zeiden dat wij ons netjes met twee andere Porsches aan de toegestane maximumsnelheid hielden. Nadat wij beiden, onder bewaking overigens, even van het toilet gebruik hadden gemaakt (hadden wij nu wel of niet doorgetrokken?), werd de reis weer voortgezet.



heer en dame direct voor ons rijden en gaf de lichtbalk op het dak de volgende boodschap: 'BITTE FOLGEN, PLEASE FOLLOW!'

We werden nog even hartelijk begroet en uitgezwaaid door onze vier collega's die ons met een enorme glimlach passeerden. Broederschap is toch iets

De verbazing was groot toen de organisatie aankwam in Nothweiler en onze twee bevriende zwaaiende equipes er nog niet waren, was dit nu gerechtigheid? De route naar Nothweiler was al prachtig geweest, alhoewel sommige equipes last hadden gehad van een



wegafsluiting. De route naar Nothweiler gaat zo'n 12 kilometer door het bos en jaren geleden reden wij zelfs samen op met een vol galopperend hert. Gelukkig was de boskant door prikkeldraad van ons gescheiden.

Op het terras van het gezellige café-restaurant was het al zeer warm. Gelukkig bood de parasol enige verkoeling maar de thermometer liet al meer dan 30 graden zien.

Na de uitleg van de spelregels en de eerste proef vertrokken beide Porsches van de organisatie met zo'n 15 minuten voorsprong op de rest van de groep. Dit om eventuele wegwerkzaamheden en omleidingen te kunnen neutraliseren. Na nog geen 10 minuten gereden te hebben hield de weg op eens op. Er stond een kleine file van zo'n vijf auto's waar wij abusievelijk langs waren gereden. Wij werden tegengehouden door een Franse wegwerker die ons vertelde dat wij niet verder konden rijden want er was geen weg. Omdat wij ook geen netwerkbeheer hadden en niemand konden informeren, probeerden wij nogmaals om toch door te mogen rijden. De nu enigszins geïrriteerde heer vertelde ons dat er echt helemaal geen weg was en dat men juist nu bezig was om een weg aan te leggen met 'kiezelstenen'. Asfalteren zou later gaan plaatsvinden. Onze 15 minuten voorsprong verdween nu als sneeuw voor de zon. Daar wij niemand konden bereiken en ook wilden voorkomen dat de deelnemers via een andere route naar de startplek van de klassementsproef zouden gaan rijden, reden wij nu snel

een tegengestelde route waar wij inderdaad al twee equipes tegenkwamen! Vrijwel iedereen kon uiteindelijk van de oorspronkelijk startplek starten en de twee 'ontsnapte' equipes werden even later aan de kant gezet.

Deze klassementsproef bestond uit een bol-pijl traject zonder km-aanduiding die later zou overgaan, niemand was hiervan op de hoogte tot aan de eerste controlepost, in een 'tegendraads' klassement. De controlepost stond bij een aardbeien/aspergekraam



waar wij drie weken geleden ook gestaan hadden om uit te leggen wat de bedoeling van onze rallyproef was. Helaas stond er nu een andere dame in de kraam, ze wist van niets, wilde geen stinkende auto's en stof bij haar kraam hebben en met behulp van een zeer agressieve echtgenoot werd iedereen gesommeerd het terrein te verlaten! Het werd dus nu even improviseren voor de PCA equipe. 'Tegendraads' betekent het volgende: 'u bent aangekomen bij hokje 35, maar wij hadden u eigenlijk willen zien bij hokje 30. U bent dus eigenlijk te ver doorgereden. U rijdt vervolgens in omgekeerde volgorde weer terug naar hokje 30 alwaar de proef verder gaat.' Dit lijkt eenvoudig maar om tegengesteld terug te rijden is heel lastig, zeker als de intervallen niet genoteerd zijn!



Het leuke van deze proef is dat de equipes elkaar onderweg gaan tegenkomen en niemand weet dan eigenlijk wie juist wel of wellicht toch niet goed rijdt!

De route gaat vervolgens weer via een brug naar Frankrijk om vervolgens via een andere brug weer naar Duitsland te rijden waarna er zo'n 15 kilometer langs de Rijn gereden wordt. Hier staat uiteindelijk ook de eindcontrolepost. Zelfs met een strooien hoedje op is 46 graden in de zon wel heel warm! En de organisatie staat hier meer dan een uur! Een aantal equipes zijn direct naar het hotel gereden, een equipe is weer opnieuw gestart, maar de overige helft van de groep rijdt wel een prima klassementsproef. Het is nu nog zo'n 80 km naar Baden-Baden maar iedereen kan zijn eigen snelheid gaan

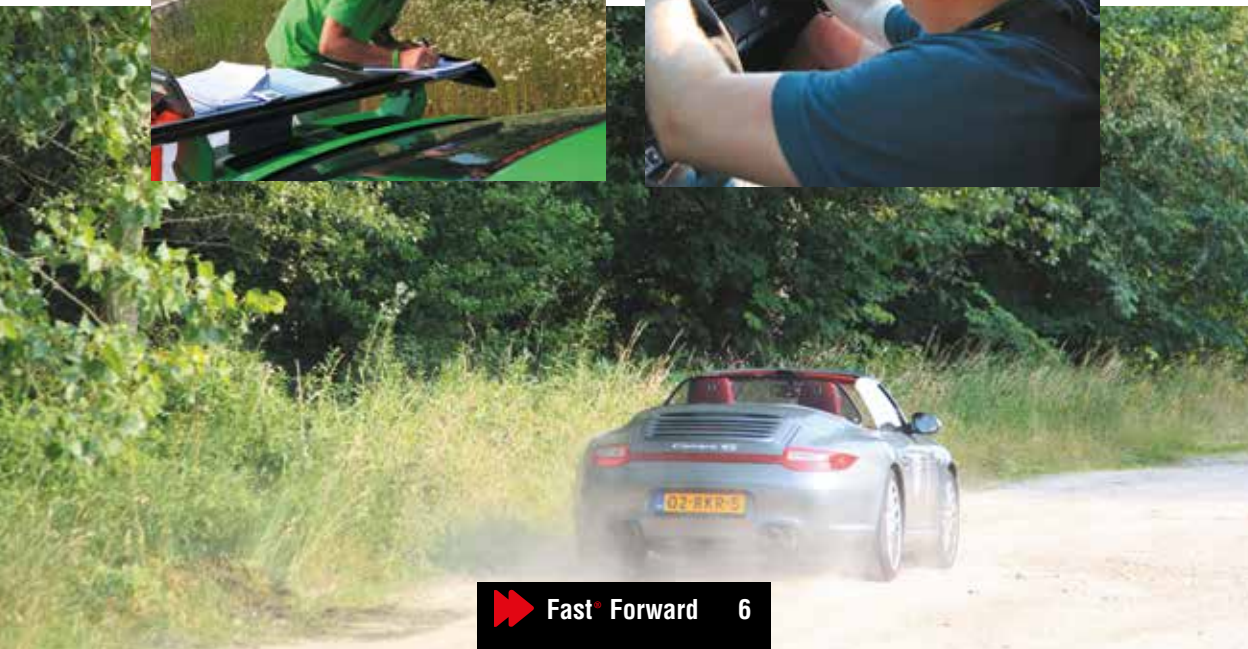
bepalen. De route is werkelijk fantastisch, veel haarspeldbochten, inmens mooie panorama's, listige dode hoekmomenten en af en toe heerlijk rechte stukken.

Ook in het aantrekkelijke Baden-Baden is het aan het begin van de avond nog behaaglijk warm en er wordt besloten om 'buiten' te dineren. Tussen de 'gangen' door worden alle tijden van vandaag bekend gemaakt.

Er zijn 11 equipes onder de 10 minuten geëindigd waarvan de top 5 met een straftijd van respectievelijk 7 seconden, 22 seconden, 1.13 min, 1.16 min en 2 minuten.

14 equipes hebben de laatste controle overgeslagen en hebben daardoor 20 minuten averij opgelopen. Dit zou nog een hele klus worden om deze achterstand de komende dagen nog in te kunnen gaan lopen.

Het bleef nog heel lang onrustig in Baden-Baden.





**ON
ZE**

**10-JARIG
BESTAAN**

**LA CARRERA
PANEUROPEANA**

‘STELVIO-EDITIE’.

DEEL 2

21>25 JUNI 2017.



Fast Forward

7



De volgende ochtend, na een zalig en zeer uitgebreid ontbijt op het buitenterras van het hotel, vertrekken de deelnemers voor de eerste klassementsproef van vandaag. Deze start na zo'n 60 km vrij-rijden en is een bol-pijl klassement waar de symbolen zijn vervangen door foto's van de Porsche van de organisatie met uitsluitend en alleen vermelding van de intervallen. De eerste en laatste foto staan op de juiste plaats, daartussen staan alle foto's met intervallen in een willekeurige volgorde. Het wordt nu dus echt puzzelen en heel goed rekenen en opletten.



Het einde van deze proef is net voor de grens met Zwitserland aan de rechterkant van de weg. Uit de verte horen wij het boxergeluid steeds dichterbij. De parkeerplek is zonnig en al snel komen de diverse equipes binnen. Een van de deelnemers heeft een bijzondere vintage zwart-wit camera op de kop kunnen tikken en legt nu iedere equipe vast op de gevoelige plaat. Na 12 foto's moet er, echt waar, een nieuw filmrolletje in!

Na deze proef is het vrij-rijden naar Stein am Rhein waar een heerlijke lunch met een enorme Schnitzel op de deelnemers wacht. Wij kunnen buiten op het terras zitten met uitzicht op het water met boten die mij aan de 'De Zonnebloemtijd' doen denken.





Na de lunch is er nog een klassemment-sproef met een bol-pijl zonder km aanduiding die alle deelnemers in een eigen gekozen snelheid via Sargans, Chur, Davos naar Klosters leidt.

Het hotel is volledig uit hout opgetrokken. In de garage is er een heuse parkeerlift, zodat twee auto's boven elkaar kunnen staan. Dit blijft echt heel eng om zo te parkeren met zo'n 10 cm speling aan weerszijden! Buiten liggen dekens op elke stoel en ook al smaakt het frisse koele biertje zalig, zo'n dekontje op schoot is heerlijk. Het begint nu een beetje te miezeren en dat zal waarschijnlijk tot morgenochtend doorgaan. Tijdens het diner, deze keer geen kaasfondue, worden de eindresultaten van de diverse klassemment-sproeven bekend gemaakt. Dit leidt overigens altijd tot enige onrust en rumoer. "Hoe is het mogelijk

dat zij nu juist op nummer 1 staan? Wij reden echt veel scherper en beter!"

Nummer 1 staat op 4,51 minuten, nummer twee op 6,23 minuten en nummer drie op 11,48 min. De equipe op de laatste plaats heeft al een achterstand van zo'n 40 minuten!



De volgende ochtend is het gelukkig droog en lijkt de parkeerplaats voor het hotel op een mierennest op weg naar de uitverkoop. Overal staan Porsches en enkele buschauffeurs worden hier onrustig en chagrijnig van. Terwijl de dag voor ons juist zo mooi aan het beginnen is.

Na 15 minuten zijn alle equipes weer onderweg. De organisatie wordt nog door een equipe gebeld die het routeboek is kwijtgeraakt, maar zij kunnen



gelukkig snel aansluiting vinden. Net buiten Klosters staan er diverse politieauto's en motoren en even verwachten wij het ergste. Gelukkig betreft het hier een reguliere verkeerscontrole en even verbeelden wij ons dat er met een goedkeurend knikje naar ons gezwaaid wordt. Wat zijn die Zwitserse agenten toch soepel!



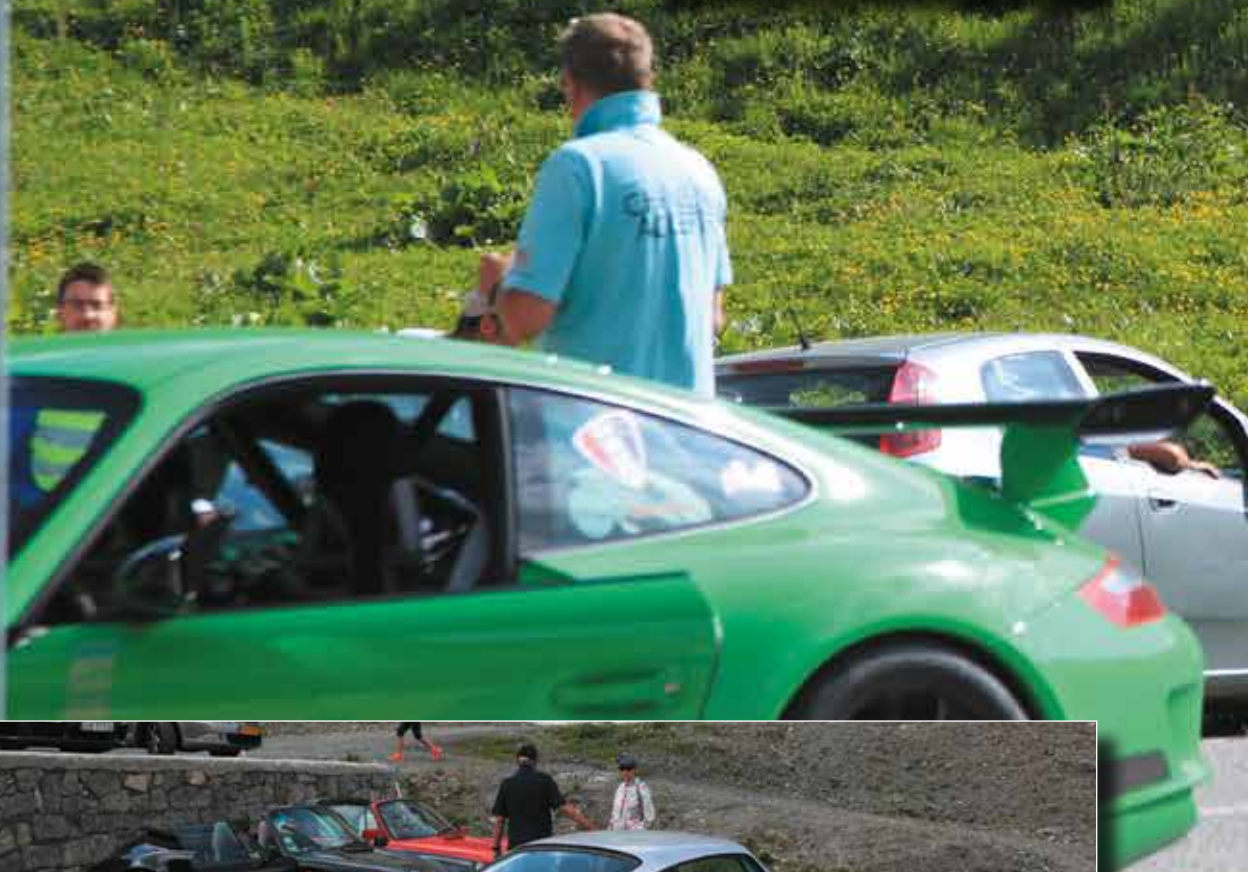
Via Davos rijden wij naar de Fluëla-pass, Zernez Ofenpass, Pass Umbrail en uiteindelijk naar de Passo Dello Stelvio. De route is adembenemend en grandioos. Iedereen komt ogen en oren tekort. Wij komen weinig tegenliggers tegen en kunnen flink doorrijden. Bovenop de Stelvio komen wij ook een andere groep Porsches tegen. Porsche Zentrum Koblenz (PZK) organiseert ook een rally voor klanten. Wij zien alleen maar 911 modellen en



een heuse 959. Deze is zojuist door Porsche Stuttgart fors onder handen genomen en de 959 mag de eigenaar echt niet in de steek laten. Hij heeft namelijk net zo'n 200.000 euro afgetikt! Nu blijkt ook hoeveel extra organisatie PZK meegenomen heeft, twee Mercedes Geländewagens die dienst doen als taxi naar de lunchlocatie, twee VW busjes vol met onderdelen en zeven collega's. Het lijkt ons erg ruim beme-

ten! De volgende klassemmentsproef vindt plaats vanaf het hotel bij bocht 22. Onze zeer enthousiaste tweede Porsche van de organisatie is echter zo geestdriftig dat zij, waarschijnlijk hard, bocht 22 voorbij rijden. Oh ja, zij zijn ook in het bezit van al onze nieuwe routeboeken!

Als wij even later door Hans worden







gebeld met de vraag waar wij blijven, bellen wij onze collega's direct op om poolshoogte te nemen. Zij rijden bij bocht 2 en in hun kielzog nog vier andere equipes. "Wat een gave route zeg!"



euro. Maar ook alcohol en chocolade zijn hier spotgoedkoop. Iedere keer laat mijn navigator zich hiertoe verleiden en de afgelopen twee keer is zijn 'goedkope' chocolade in nog geen paar uur veranderd in een bruin/zwar-



Het eerste uur vertraging is dan echt een feit.

Via een ingetekende kaart met foto's en tijdvensters rijden de deelnemers naar Livigno. De route blijft onbeschrijflijk mooi en het weer is ons nog steeds gunstig gezind. De proef is zo'n 60 km lang en eindigt bij een fabuleus hotel/pizza restaurant. Wij kunnen de deelnemers al van ver vanuit de bergen zien aankomen.

Livigno in een belastingstaatje en de benzine kost hier iets meer dan een

te klomp zoetheid. In de GT3RS is er echt geen enkele plek waar het koel is en blijft! Toch blijft Jeroen proberen het tegenovergestelde te bewijzen, de stand is nu al 3-0 voor het 'smelten'.

Na de zeer gevarieerde en uitgebreide lunch, de koffie is hier ook van uitstekende kwaliteit, rijden wij via de Maloja pass naar de eerste douanecontrole. Van hieruit via St. Moritz, de Splügen pass naar de volgende douanepost. Nog nooit hebben wij hier enige activiteit gezien, maar dat is nu echt anders. Die Zwitsers nemen geen halve maatregelen. Een ijzeren kabel ligt op de weg en kan, indien nodig, omhoog getrokken worden om querulanten echt tegen te houden. Ik probeer nog uit te leggen dat hun kantoor en dito parkeerplaats het einde vormen van mijn klasseringsproef en tevens als tijdcontroleplaats dienen. Hun controle zou kunnen gaan leiden tot extra straffijd voor onze equipes, juist vanwege hun controle. U kent de Zwit-



sers waarschijnlijk ook, er is geen mm speelruimte in hun betoog. Na lang onderhandelen lukt het ons uiteindelijk om weer bergopwaarts te mogen rijden om alle deelnemers op de berg en voor de controle te kloppen en te informeren over 'de Hermandad' 200 meter verderop. Dat laatste hebben wij maar niet verteld!



Alhoewel dit ook Zwitserland is, ademt alles hier Italiaans. Het oogt sowieso heel vriendelijk.

Tijdens het diner met regionale producten wordt de actuele stand bekend gemaakt.

De nummer 1 staat op nog steeds op de eerste plaats met 8,02 minuten straftijd, dezelfde nummer twee als gisteren nu op 15,5 minuten, de oude nummer drie staat nu op de vijfde plek met 28,47 minuten en de nieuwe nummer drie op 15,50 minuten, zij stonden gisteren nog op de vierde plek in het klassement.



Via de San Bernardino leidt de route ons uiteindelijk naar Bellinzona. De parkeerplaats achter het hotel staat al snel vol en er wordt uitgeweken naar de nabij gelegen andere parkeermogelijkheden.



Het was nog lang
onrustig in
Bellinzona





TERMINE 10
2^E LUSTRUM

LA CARRERA PANEUROPEANA

‘STELVIO-EDITIE’

LAATSTE DEEL

21>25 JUNI 2017



Fast Forward

15



Vandaag begint het laatste deel van deze jubileumeditie. Wij rijden vanuit Bellinzona naar Rouffach in de Vogezen.

Tijdens al onze rally's is de laatste dag altijd de meest spannende. Daar de moeilijkheidsgraad van de proeven per dag oploopt kan een goede klassering nu als sneeuw voor de zon verdwijnen en kan de uiteindelijke winst nog steeds uit een onverwachte hoek komen. En die constatering merk je ook bij de top 5-klassering. De routeboeken worden pas tij-



dens het ontbijt uitgedeeld en direct vormen zich al strategische setjes die per tafel kijken hoe de proef gereden moet gaan worden. Er is zelfs sprake van een (lichte) spanning voor wat komen gaat.



De route brengt de deelnemers vandaag eerst richting de San Bernardino. Voor hotel Internazionale is het even een bezienswaardige chaos met al die Porsches voor de deur. Toch zien wij menig duim omhoog gestoken worden. Als wij Bellinzona achter ons laten rijden wij eerst even richting San Gottardo, Lugano en Lucomagno. Na zo'n 35 km gereden te hebben start de eerste klassementsproef bij een klein benzinstation rechts van de weg. Een ingetekende kaart met gemiddelde snelheid en foto's,





afgewisseld met een traject op vrije snelheid. Binnen dit vrije traject kunnen de equipes, met inachtneming van geldende verkeersregels en rekening houdende met veiligheidsaspecten, collega-equipes en voorbereid op eventuele controles van de Zwitserse politie, trachten een snelle tijd neer te zetten. Ook is er een tijdvenster tussen de foto's onderling waarbinnen

de equipes moeten arriveren. Er moet nu dus zeer aandachtig gereden gaan worden! Via Comprovasco, Platta, Solvia over echt fantastische wegen met eindeloze haarspeldbochten en mooie vergezichten, komen de equipes, na net geen 100 km gereden te hebben, aan bij het einde van deze proef in Café Dulezi. Een zalige plek om te stoppen want de eigenaar maakt zelf speciale



koffiekoekjes en die zijn echt niet te versmaden. Ze worden nu al zelfs van buiten Europa besteld! Daarnaast is het ook een mooie plek door het overdekte terras en het goede uitzicht op alle arriverende equipes.

Als iedereen binnen is wordt er nog een gezellig spelletje gedaan met een aantal contouren van de Porsche 911, maar welk bouwjaar hoort nu bij welke contour en wanneer is dit model in



en uit productie gegaan? Het valt de equipes zwaar want wat is die 911 toch zichzelf gebleven. Soms zijn de verschillen maar heel erg klein.

Na de koffie wordt de route vervolgd naar de Furka- en Grimselpas. Met spannende hairpins komen wij na 45 km aan op de Furkapas (2436 m) en rijden we via Gletsch, Grimsel naar



Als wij na meer dan een uur een paar honderd meter kunnen rijden vertelt een politieagent ons dat de vertaling zo'n vijf uur zal zijn. Nieuwe plannen worden gemaakt en wij besluiten om te keren en op zoek te gaan naar een nieuwe lunchlocatie. De paarse GT3RS rijdt overigens al een tijdje op zijn reservetank! Wij rijden een stukje terug en komen dan aan bij Hotel Handeck, wij zijn hier ooit in een eerdere editie gestopt. De gehele crew is hier zeer gastvrij en bereidwillig en kan voor zo'n grote groep alleen snel macaroni met salade maken. Een prima voorstel natuurlijk. Snel wordt er een buitenterras klaargezet en de eerste borden verschijnen al na zo'n 15 minuten. Hulde. Tevens wordt er gekeken of de file nog steeds bestaat en waar een benzinepomp is.

Meiringen. Hier komen wij plotseling in een file te staan. Wij beginnen nog met volle moed, maar als wij na zo'n drie kwartier nog geen meter zijn opgeschoven lijkt het er dan toch op dat wij de lunchplek niet meer op tijd gaan bereiken. Vier equipes zijn de file voor geweest en vertellen ons dat er een groot ongeluk is gebeurd. Al het verkeer staat muurvast en inmiddels zijn er ook twee traumahelikopters geland.









Ik passeer oom agent met een gemiddelde van 30 km per uur, een opgestoken duim en een glimlach: “Grüezi”.

Op de een-na-laatste druppel benzine bereikt de paarse GT3RS een benzinepomp, wij rijden vast door richting Chur. “Hij zal ons toch zo wel weer inhalen.” Zelfs de weg naar Chur staat vast en het duurt tergend lang. Over de rijksweg lukt het nog maar net om rond 19.30 uur in Rouffach te arriveren. Wij missen dan nog een vijftal equipes en besluiten het aperitief te verplaatsen naar 20.15 uur en het diner naar 21.00 uur. Het prettige van file rijden is dat wij onderweg al alle tussenstanden en het eindklassement hebben kunnen uitrekenen.

Uiteindelijk blijkt toch dat wij beide passen weer over moeten. Geen straf natuurlijk, maar als er nog maar een paar druppels benzine in je tank zitten wordt het toch ‘billen knijpen’. De politie is inmiddels ook op de hoogte van de vertraging en denkt natuurlijk dat wij allemaal hard de pas over gaan om zodoende de verloren tijd in te kunnen halen. Op de pas staat zelfs een diender met een verrekijker te controleren.

De mannen van PCA keren ook nog even een 964 cabriolet binnenste-buiten als het alarm over blijft gaan en daardoor ook de cabrioletkap niet dicht gaat. Voor vannacht is regen aangekondigd. Zekeringen, kabels, verbindingstukjes, echt alles wordt gecontroleerd en na een uur noeste arbeid en zwarte handen is het alarm ‘kaltgestellt’. En is de kap weer dicht!





Uiteindelijk komt iedereen net op tijd, voor het aperitief, aan. Tijdens het heerlijke 3-gangen diner komen natuurlijk ook de eerste sterke verhalen naar boven. Zoals gebruikelijk staat er weer een aantal bijzondere prijzen klaar. We noemen er hier een paar om uiteindelijk de top 4 te benoemen: 'de houd je hoofd koel' prijs, 'de waar blijf je nou?-prijs', de 'Turbo plus'-prijs, de 'gaan we naar links of naar rechts?'-prijs, de 'acceleratieprijs', 'Broken dreams', 'Gefeliciteerd, u bent laatste!', de 'Hang er niets aan op'-prijs, de 'Om te huilen'-prijs en de 'U hoort

nog van ons'-prijs'. Een warme winterjas met bontkraag is natuurlijk voor de paarse GT3RS, want met zo weinig benzine een berg op en af kan wel eens gaan resulteren in een lange wachttijd voor die paar extra liters benzine in een jerrycan en dan gaat het toch wel opeens heel koud worden! Ook is er een beeldje van een Italiaanse agent die een bon uitschrijft voor die equipe die een 'gezellig' onderhoud heeft gehad met oom agent!

Termine 11: 19>22 april 2018







Einduitslag na 4 dagen rijden:

Equipe Kooi:	19,05 min
Equipe Heijtlager:	9,29 min
Equipe Roebersen:	9,20 min
Equipe Terpstra jr.:	1,32 min

A blue Porsche Carrera Panamericana race car is shown driving on a winding asphalt road that curves through a mountainous landscape. The car is a convertible with a racing livery, featuring a shield emblem on the side. The background consists of steep, rocky mountains under a clear sky. The car is positioned in the lower half of the frame, moving towards the left.

ONZE

EERSTE ERVARINGEN

Hans en Esther

ZELF MEERIJDEN IS TOCH EIGENLIJK HEEL VEEL LEUKER!

In 2017 beleefde de Carrera Paneuropeana haar 10^e editie en de laatste vijf jaar wordt deze in samenwerking met Porsche Centrum Amsterdam georganiseerd. Hoe dat in de praktijk vormgegeven wordt heeft u kunnen lezen in het eerste deel van het verslag van de 2017 editie elders in dit magazine.

De afgelopen jaren hebben Hans & Esther van der Valk dit vanaf de zijlijn kunnen meemaken. Zij waren gastheer en gastvrouw bij al onze starts maar ook tijdens onze reünies. Zij zwaaiden ons enthousiast uit in Amsterdam op weg naar onze eerste klassemmentsproef of zij moesten de stoere en enthousiaste verhalen van onze deelnemers aanhoren tijdens een regulier showroombezoek. In 2016 waren zij dichtbij een ei-

gen deelname maar moesten toch op het laatste moment afzeggen.

In 2017 is het dan zover. Zij kunnen eindelijk meerijden. Wel heeft de organisatie vooraf duidelijk aangegeven dat zij gewoon als iedere andere deelnemer worden beschouwd. Worden er overdag fouten gemaakt of onregelmatigheden geconstateerd, is er iets hilarisch goed of juist fout gegaan, tijdens het diner komt dit allemaal naar voren. Met een kwinkslag natuurlijk, zonder aanzien des persoons maar hard op de inhoud en zacht voor de relatie! Ook u bent gewaarschuwd!

Om nu de enthousiaste verhalen vanuit het verleden toch ook maar eens te kunnen toetsen bij nieuwe deelnemers

ben ik vandaag dus aangeschoven bij Hans en Esther in het mooie kantoor van Hans in Amsterdam Zuid-Oost. Hoe hebben zij hun eerste editie beleefd? Zouden zij een volgende editie weer samen rijden? Helpt enige rally-ervaring bij het rijden van de Carrera Paneuropeana? En waarom zijn zij geen eerste geworden?

Hans: "Wij namen dit jaar deel omdat wij nieuwsgierig waren geworden na al die spannende verhalen. Wij hebben nog niet zoveel rallyervaring maar ik had al weer een keertje de Tulpenrally gereden en de 'Porsche Classic Challenge'. Wij zijn behoorlijk competitief en als wij ergens aan mee doen dan proberen wij dat ook goed te doen. Esther is positief gespannen (red. re-te-fanatiek), en baalt ontzettend van elke fout en laat dat dan ook duidelijk merken. Wij overleggen natuurlijk gedurende een proef maar zijn het lang niet altijd eens zodat het dak wel eens bol kan staan van de verhitte discussies."

Esther: "Alexander zei dat je geen ervaring nodig had, en dat bleek! Want elk beetje ervaring die wij hadden kwam niet van pas in zijn rallyopzet. Alles was anders en La Carrera heeft dus gewoon een hele eigen stijl. Hans geniet van elke seconde in een Porsche, het geluid, snelheid en vergeet



dan heel makkelijk dat er ook wel eens naar bordjes en/of foto's gezocht moet worden en luistert dan niet naar de navigator. En als de navigator dan ook nog eens je eigen vrouw is dan luister je toch helemaal niet!"



Samen: "Het meest dat ons is bijgebleven is de onderlinge gezelligheid en dat niet de gehele dag in het teken van competitie staat maar er ook tijd wordt genomen om de deelnemers echt te kunnen laten genieten van ongelooflijk mooie routes en indrukwekkende vergezichten. Ervaren rally-rijders moeten daar even aan wennen want er zitten ook elementen in die je nergens anders tegenkomt. Nieuwkomers kunnen gemakkelijk instappen want er zijn geen aparte klassen. Het is een uitdagend mooie rit en iedereen zit 's avonds nog steeds enthousiast aan tafel met veel sterke verhalen. De eindavond is een bijzondere afsluiting met prikkelende prijzen. En... natuurlijk rijden wij samen in 2018 weer mee.

