

Feest met **veel** ballonnen

Toe aan een paar dagen lekker sturen? Rij dan in zo'n vijf uur naar de Vogezen. Net onder Luxemburg bieden ze een verslavende cocktail van cols, bochtige bergwegen en vergezichten. De ultieme vitamine V...

Tekst Jaco Bijlsma Fotografie Arno Lingerak





HET MAAKT NIET uit waarin je rijdt. Het hoeft niet per se een Porsche te zijn, ook de grenzen van een gewone leasebak liggen zo ver weg dat in ons land de ruimte en mogelijkheden tekort schieten om ze te verkennen. Een goed voorbeeld is onze 118d, de driedeurs basis BMW met de zwakste dieselmotor maar toch goed voor 143 pk en 300 Nm. Een auto die zich na bijna een half jaar vooral heeft bewezen in stad en file als spaarzame diesel maar die onderhuids vermoedelijk ook de nodige sportiviteit biedt. Dat heeft de compacte driedeurs al zo'n 13.000 (km) keer laten voelen. Toch twijfelen we even of zo'n basis BMW wel goed genoeg is voor een rol in de Beste Stuurmansen. We besluiten het toch met de 118d te proberen en te ontdekken of zo'n normale auto voldoende in zich heeft om lol te hebben in zo'n prachtig natuurlijk speelgebied. Biedt een 118d alleen *Freude am Sparen* of ook nog *am Fahren*?

HET IS NOG DONKER als ik het Novotel nabij Metz via de i-Drive invoer in het navigatiesysteem van

vijftig liter tank vol diesel rijden we in één streep via Antwerpen en Brussel naar Metz. Wie na de vrijdagmiddagspits vertrekt, kan daar nog ruim voor middernacht arriveren. De volgende ochtend rijd je dan nog zo'n twee uur in Zuidelijke richting over de E23 via Nancy, Charmes en Epinal. Na Remiremont volgen we de N66 die we net voor Saint Maurice sur Moselle omruilen voor de eerste echte bergwegen. Het is de D465 die ons vrolijk slingerend naar de eerste col leidt, in dit geval de 1171 meter hoge Ballon d'Alsace. Het is feest, niet minder dan dat, en dat begint al voordat er haarspeldbochten nodig zijn om de echte forse stijgingspercentages te verwerken. De haarspelden zijn hier overigens wat ruimer en beter overzichtelijk dan in de Dolomieten. De asfaltkwaliteit is bovendien goed. Het is flink klimmen naar de top, maar zolang ik de commonrail diesel boven de 1500 toeren hou, gaat de BMW overtuigend door. Spelen in een gladde haarspeld kan, maar daar moet je dan vaak wel terug voor naar één. Maar dat is ook met veel snellere auto's vaak zo, rijtechnisch is het dicht bij die top vaak saai, te veel bijna stilstaan en weer gas geven. Het eerste deel van

de beklimming loopt het tempo vanzelfsprekend op naar maximaal. Niet zonder risico want alle schoonheid die ons omringd is keihard.

ZOALS DIE PITTORESKE muurtjes die als brugleuningen dienen. Verslavende versmallingen met een venturi-effect, die mijn stemming en hartslag opjagen naar een bijna suïcidaal tempo. Omdat nog net voor het crashmoment de laatste centimeters en tienden rijgenot te halen zijn. Het zijn muurtjes die bijna altijd onder enige hoek op je rijrichting staan. Hoeken die scherp insturen afdwingen en onmiddellijk na de oversteek een daadkrachtige koerswijziging eisen. Vaak is de weg ervoor of erna glad. Schotland kent veel van die muurtjes maar hier in de Vogezen heb je ze ook volop. Tijdens de afdaling van de Ballon d'Alsace grijp ik zo'n bruggetje aan om Lingerak te lozen. "Gaaf shot, mooie bochtencombinatie", is voldoende om de 118d helemaal voor mezelf te krijgen. Tientallen keren raas ik zo hard als ik kan langs de lens. Steeds sneller met volledig uitgeschakeld DSC. Na een paar runs heb ik de bochtencombinaties 'ingelezen' en zit ik met de 118d

op rallyspeed. Met dank aan de 143 pk, een goed onderstel, de behoorlijke scherpe besturing en niet te vergeten die muurtjes en rotswanden die voorbijflitsend voor veel snelheidsensatie zorgen. Heuvel op storm ik in drie op Lingerak af, schakel hoog in de toeren terug naar twee en gebruik de motor als rem om voor zijn lens abrupt en hoekig in te sturen. Licht oversturend kogel ik zo keer op keer de brug op die als adrenalinepomp blijft werken. Downhill storm ik in de tweede versnelling de brug op, insturend op de rand van ondersteun, soms iets doorglijdend maar altijd op slechts decimeters van dat mooie muurtje. Vijftien meter verder is het na de brugleuning haaks links met rechts een rotswand naast een glad wegdek. De handrem is een bruikbaar hulpje. Alleen wel onder het motto 'geniet met mate' want het blijkt verraderlijk glad te zijn. En zo vliegen we voort want ook de volgende sectie is een machtig mengsel van vloeiende en mooi overzichtelijke bochtencombinaties. Lingerak is klaar als ik ook weet dat het tijd is om te stoppen. Toch kunnen we het niet laten om één keer het verschil tussen heuvel op en heuvel af te timen. Heuvel op →

Boven: De burcht van Kaysersberg gezien vanaf de D415 net voor Riquewihr. Onder: Slim ondernemerschap van Francois Petitgenet iets naast de route in Fresse sur Moselle. In combinatie met een winkel en bar is zijn hotel rendabel en goedkoop: wij sliepen er voor 29 euro per persoon.

"Biedt een 118d alleen *Freude am Sparen* of ook nog *am Fahren*?"

de BMW. Na een korte calculatie zie ik op het grote scherm 462 km en 4,19 uur als voorspelde reistijd. Nadat ik fotograaf Lingerak heb opgepikt, is de BMW goed gevuld met statieven, zuignappen, stangen en camera's. Mijn tas moet genoeg nemen met de achterbank. Normale weekendbagage voor een duo gelukszoekers zou zonder problemen onder de hoedenplank verdwijnen. Met de


de bergklim gaat sneller en vloeiender. Boven de 1000 meter wordt het langzaam wit, helemaal on top is deze ballon totaal ondergesneeuwd. Wie alle cols in de Vogezen in alle rust wil pakken, moet wachten tot het voorjaar of na de zomer. De momenten waarop toeristen thuis nog werknemers zijn en sneeuw geen belemmering is. Wij stormen via de D466 heuvel af naar het dorpje Sewen. Net als bij





blijkt de hoogste gehaalde snelheid 115 km/h te zijn, heuvel af is de piksnelheid meer dan 130 km/h. Dat levert respectievelijke gemiddelden van 87,3 en 91,6 km/h op. Het leeuwendeel van onze proef gaat in drie, de rest in de tweede versnelling. De diesel komt zelden onder de 3000 toeren, als ik opschakelend doorhaal tot zo'n 4500 toeren. Na het Lac d'Alfeld gaat het tempo iets omlaag en zien we weer meer van de omgeving dan muurtjes, paaltjes en andere te ontwijken objecten. Op de rustige momenten ontdekken we uitkijkpunten waar je stil van wordt. Zo zie je bijvoorbeeld een prachtige aaneenschakeling van haarspelden richting Sewen krullen.

ER HEERST RUST, zo laat in de herfst in de Vogezes. Veel mensen kom je er niet tegen, voor wintersporttoeristen is het nog te vroeg

De rode ballon op deze kaart markeert het gebied waarin we reden. Kijk voor de voor deze door Ton Roks samengestelde route onder Beste stuurmannswegen Vogezes op www.autovisie.nl en download daar de link met de route. Ga om maximaal te genieten pas op pad als alle cols sneeuwvrij zijn en check de Franse feestdagenkalender. Links: Streekspecialiteiten zijn de zuurkoolschotels en wijnsoorten als de Gewurztraminer en Pinots Blanc. Boven: De uitstekende sportstoelen houden je goed op je plaats op de bochtige wegen.

en de Fransen die er wonen kom je zelden tegen. Maar als je ze op een verlaten bosweg of bergweg ontmoet, omdat je om een onverklaarbare reden stil staat, dan stoppen ze wel. Niet om je te verwijten dat je de weg blokkeert maar om te vragen of het goed gaat. Na het uitwisselen van een *ça va* rijden ze weer verder door de indrukwekkende natuur die zij hun land mogen noemen. Een beetje jaloers kijk ik ze na. Je zult hier maar wonen, hier opgroeien. Elk ritje naar de *LeClerc-supermarché*, een dorp verder, zou voor mij een rallyproef zijn. Wij volgen vanaf Sewen de D466 nog dik twintig kilometer via Kirchberg tot na Masevaux. In Guewenheim zetten we koers in Noordelijke richting en rijden we over de D34 in de richting van Cernay. Na die plaats start de *Route des Crêtes* met nog meer cols, die behangen zijn met juwelen van

bergwegen. Vaak glinsterend en altijd sierlijk slingerend. Het is onthullende speeltijd met de 118d. Want hoewel ik de eerste meters bergop het idee heb dat ik flink moet trappen voor wat snelheidssensatie, blijkt dat de 118d meer dan genoeg in zich heeft om zelfs in de snellere combinaties te vermaken. Wie maximaal wil spelen doet dat met uitgeschakeld DSC en moet vertrouwen op de goede onderstelkwaliteiten en de grip van de runflat Pirelli Euforia's. Een duo dat niet teleurstelt want hoewel de 118d onder hoge druk wel eens kleine stapjes opzij zet, zijn deze acties, mits goed getimed, wel altijd voorspelbaar. Haarspelden vragen beheersing. Te vlot op je gas betekent onderstuur, en soms als je lomp gas blijft geven wat overstuur en een rokend binnenwiel. Zo zonder sperdifferentieel betekent dat eerder tempoverlies →





Hotels en restaurants genoeg in alle prijsklassen. Gekleurde gevels en vakwerk zijn kenmerkend voor deze wijnstreek.



dan snelheidswinst. *Spielerei* met een achterwielaandrijver. Heuvel af is een tikje handrem gevolgd door veel gas het recept om prachtig driftend een hairpin te nemen, daarvoor is 300 Nm en wat zwaartekracht voldoende. Dat de pedalen goed staan voor *heel-and-toe* helpt daarbij en de heerlijke optionele sportstoelen houden je in deze extreme omstandigheden ook prima op je plaats.

DE ROUTE DES CRÊTES slingert via de D431 door en is één feest met veel ballonnen. De Grand Ballon is *fermé*, maar op de 1266 meter hoge Le Markstein gaan we door over de D430 naar een ander hoogtepunt dat ik nog ken van de Tulpenrallye; de Col de la Schlucht. De grip op de laatste honderden meters naar de top is goed, doordat er gestrooid is met steentjes. Vanaf deze top volgen we de route die ruim twee auto's breed en altijd vloeiend voort voert tussen de Lacs over de D61, D48 en later de N415 naar Riquewihr. We rijden tussen de wijngaarden door naar het stadje dat ontstond in de twaalfde eeuw en dat er uitziet als een levensgrote kerst-

“Elk ritje naar de LeClerc-supermarché, een dorp verder, zou voor mij een rallyproef zijn”

kaart van Anton Pieck. Bontgekleurde gevels, rustiek vakwerk en een centrum vol met keien geplaveide straatjes lokken er bussen vol toeristen. Veelal oude, grijze. Na een dag stuurwerk is het door de hotels en vele restaurants toch een goede rustplaats. Aan tafel is er volop keus uit vele soorten zuurkoolschotels. Deze *Choucroutes* kun je een extra dimensie geven met een lokale Riesling, Gewurz-

traminer of Pinot Blanc. Prima om na te genieten van een 340 km lange dag die met zijn vele cols letterlijk een aaneenschakeling van hoogtepunten was.

HET IS OVER DE SNELWEGEN A35 en A4 nog maar dik twee uur rijden naar ons startpunt Metz maar daar kiezen we niet voor, thuis hebben we er daar genoeg van. Nee, we duiken weer tussen de wijngaarden richting Ribeauville om kort daarna te ontdekken wat de D416 voor super stuurmansweg is. Vloeiende, vaak goed overzichtelijke bochtcombinaties voeren je door de bossen van het regionale natuurpark Ballons des Vosges. Veel derde versnellingswerk voor de 118d maar ook vier doet in de langere bochten mee. En zelfs als de snelheid soms hoog oploopt blijf je de 1 met vertrouwen sturen. Lijnen rijden gaat exact in de hatchback die superstijf aanvoelt en zich zonder twijfeltijd voor elke bocht zet. Geen moment verlang ik naar een sportonderstel. Vering en demping zijn oké voor dit bochtenwerk, en ook de soms verrassende wegdekwisselingen verwerkt de

richting over de D392 de dik 1000 meter hoge Col du Donon beklimmen. Daarna gaan we door in de richting van Sarrebourg via een stukje D993, D96 en D44. Bij Sarrebourg kun je via de N4 de snelweg A4 in de richting Metz pakken, zoals wij deden, en dan via Straatsburg naar Duitsland.

OP DE AUTOBAHN bevestigt de 118d wat ik eigenlijk al wist; hij kan zoveel meer dan hij in Nederland ooit kan aantonen. Met een kruissnelheid van 180 km/h cruisen we relaxed richting Arnhem en ook hele stukken topsnelheid 210 km/h verdraagt de commonrail diesel eindeloos en onaangedaan. In de zesde versnelling is topsnelheid rijden zelfs toeren want dan draait de viercilinder slechts 3400 toeren. En zo hebben we een paar uur de tijd om alle sensaties van de Vogezen tussen de oren te parkeren als een herinnering die zeker ieder jaar om verversing vraagt. Je hoeft er slechts twee dagen voor te ontsnappen en je hebt er geen echte sportwagen voor nodig. Dat heeft de 118d wel bewezen. ●

