

HANDLEIDING • MANUAL • BETRIEBSANLEITUNG

# LINKEEBALLEN



Linkeballen • Versie 1.0

Nieuwste versie te downloaden via: [www.hulstgames.nl/linkeballen/manual.pdf](http://www.hulstgames.nl/linkeballen/manual.pdf)

## WINT JOUW PLOEG DE TOUR?

Ga je voor de gele trui of kies je voor het ploegenklassement? Klim je de bergen in of houd je het liever bij een vlakke etappe? Houd er echter wel rekening mee dat je niet alleen op de weg fiets.... Door een kleine stuurfout, een verkeerde inschatting of een "Linkebal"-actie, kun je al snel een flinke valpartij veroorzaken met alle gevolgen van dien! Laat jouw wielerploeg en renners zo snel mogelijk koersen en win de wielerwedstrijd!

## INLEIDING

In dit spel speel je als ploeg mee in de etappes van het wieler gezelschapsspel. Een ploeg bestaat uit drie renners. Het basis-spel kan gespeeld worden met 2 t/m 4 spelers. De spelduur van een etappe bij 4 spelers is ca. 1 tot 1,5 uur.

Het is van belang om met jouw ploeg zo goed mogelijke resultaten te behalen. Per speler en per ploeg worden klassementen bijgehouden. Een Tour bestaat uit meerdere etappes, waarbij de snelste renner over meerdere etappes in de gele trui komt te rijden. Je bepaalt zelf hoeveel en welke etappes je wilt spelen.

Het spel wordt gespeeld met secondekaarten. Door een secondekaart op tafel te leggen bepaal je zelf hoe snel je renner zich over het parcours verplaatst. Je probeert daarbij tactisch en zo voordelig mogelijk te koersen en laat waar mogelijk een ander het kopwerk doen en profiteert van het windvoordeel door wietjes te pakken. Bewaar je goede kaarten voor het plaatsen van een sprintje, juist aan het begin of het eind van de race, wanneer je het gevoel hebt, dat je tegenspeler dat nou net op dat moment niet kan. Kortom: "Linkeballen"!

## SPELMATERIAAL

- Twee speelborden, een vlakke etappe en een berg-etappe
- 168 secondekaarten
- 48 kaskaarten
- 4 ploegen met ieders 3 renners
- 4 legenda's
- 1 gele trui renner
- spelregels

## VOORBEREIDING

Je spreekt met elkaar af, hoeveel en welke etappes je wilt gaan rijden. In de doos tref je een dubbelzijdig speelbord aan. De ene zijde is bedrukt met een vlakke etappe, de andere met een bergetappe. Iedere etappe heeft zijn eigen bijzonderheden. Wij raden je aan om te beginnen met de vlakke etappe. Bepaal door de hoogste secondekaart te trekken welke speler als eerste mag beginnen.

Schud de kaarten en deel ze zodanig uit, dat iedere speler 15 kaarten heeft. Wanneer in de loop van het spel alle secondekaarten verbruikt zijn, ontvang je weer vijftien nieuwe secondekaarten (5 per renner).

## BIJZONDERE VAKJES EN GEBEURTENISSEN OP HET SPEELBORD

### Wisselvakjes:

Op het speelbord bevinden zich (secondekaart) wisselvakjes. Als je met je renner op een dergelijk vakje terecht komt, moet je 3 secondekaarten wisselen. Heb je op dat moment minder kaarten in je hand, dan dien je al je secondekaarten (dus 1 of 2) te wisselen. Kans vakjes: Daarnaast bevinden zich op het speelbord kans vakjes.

Als je op een dergelijk vakje terecht komt, moet je een kaskaart pakken.

### Bijzonderheden:

Als je door het uitvoeren van een kaskaart met de renner waarmee je speelt, op een ander kaskaart vakje terecht komt, dan moet je ook deze kaskaart benutten. Dit geldt ook voor de secondekaart wisselvakjes.

### Tussensprints:

In een etappe kunnen op verschillende passegernpunten bonificatieseconden en extra bonificatiepunten worden verdien. Hierbij gaat het er om in welke volgorde een passegernpunkt gepasseerd wordt. Het is daarbij niet van belang hoever een renner de betreffende lijn, waar de punten te verdienen zijn, voorbij komt. Noteer deze seconden en/of punten direct bij de betreffende renner op het klassementsoverzicht. De bonificatieseconden mogen na afloop van de etappe ter bepaling van het tussenklassement van de tijd van de renner worden afgetrokken en de bonificatiepunten bijgeteld.

## HET KOERSEN

### Begin van het spel

De kaarten zijn verdeeld, het spel kan beginnen! De eerste speler kiest één van zijn secondekaarten en legt deze op tafel. Hij verplaatst zijn eerste renner met het aantal seconden (vakjes) dat overeenkomt met de neergelegde secondekaart.

Wil je voorop fietsen, dan is het van belang een hoge kaart op te gooien - wil je liever eerst volgen en in de 2e ronde bijvoorbeeld windvoordeel pakken dan is het zaak een iets lagere kaart op te gooien. Je bepaalt dus je eigen snelheid. Eventueel kun je deze afstemmen op kans- of wisselvakjes. De verplaatsing mag overigens alleen rechtdoor of diagonaal zijn. Je mag dus niet zijwaarts naar dezelfde vaknummers of achteruit fietsen.

Of kun je niet fietsen over vakjes waar al een renner staat (zie in dat geval ook het hoofdstuk 'Valpartijen').



Nadat speler 1 zijn eerste renner heeft geplaatst, krijgen de overige spelers hun beurt om hun eerste renner te spelen.

Ook zij bepalen hun eigen snelheid en kunnen eventueel afstemmen op kans- of wisselvakjes. Tevens kunnen zij gebruik maken van het "windvoordeel" (zie uitleg bij hoofdstuk 'Windvoordeel').

Als alle spelers met hun eerste renner hun beurt (met de klok mee) hebben gehad, komt speler 1 opnieuw aan de beurt om zijn tweede renner te spelen. Vervolgens zijn de overige spelers met hun tweede renner aan de beurt.  
Dit gaat zo door tot iedere speler al zijn renners heeft geplaatst. We noemen dit een ronde.

Als deze eerste ronde afgerond is, en alle renners dus onderweg zijn, gelden vanaf dat moment andere regels voor de volgorde van de te spelen renners. De speelvolgorde schakelt met ingang van ronde 2 om naar een dynamische speelvolgorde. De renner die bij het begin van ronde 2 aan kop ligt is als eerste aan de beurt. Vervolgens komt de renner op plaats 2, 3, 4 enz. tot alle renners hun beurt hebben gehad.

Hierbij geldt voor renners die op hetzelfde vak-nummer staan, dat de renner aan de bosrand het eerste mag vertrekken. Aan de ene kant van het parcours is altijd een bosjeskant weergegeven, die er voor zorgt dat je enigszins uit de wind kunt rijden.

Vaak zijn er binnen en buitenbochten, waarbij de buitenbocht meer vakjes telt. De toevoegingen A, B, C, enz. zijn in dat geval als hulpmiddel bedoeld om te bepalen welke renner het eerste aan de beurt is (eerst A, dan B, enz.).

## DE START VAN ETAPPE 2 EN VOLGENDE ETAPPES

Bij aanvang van een nieuwe etappe mag de speler die in de vorige etappe als tweede is begonnen, als eerste met een renner starten. Met de klok mee volgen dan weer de overige spelers met een renner.

Het is dus belangrijk dat je bij het spelen van meerdere etappes weer op dezelfde plek / volgorde aan de tafel gaat zitten. Je bent niet verplicht om in de eerste ronde te beginnen met jouw eerste/beste renner.

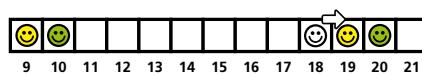
Je kunt ervoor kiezen om bijvoorbeeld met jouw slechtste renner te starten om zo het team dichter bij elkaar te brengen. Uiteraard kun je ook met je beste renner starten om zoveel mogelijk proberen uit te lopen op de overige renners, met als doel de gele trui te bemachtigen of te behouden. Bepaal zelf jouw strategie/tactiek hierin.

## WINDVOORDEEL (WIELTJES PAKKEN)

Windvoordeel (en als gevolg daarvan wietjes pakken) ontstaat bij het rijden in een peloton van achter een andere renner.

Met windvoordeel kun/mag je in een vlakke etappe 1 seconde verder komen dan de kaartwaarde die je opgegooid hebt, als je achter een andere renner kunt aanklappen. Dit betekent dat, wanneer je met jouw opgegooid secondekaart 1 of 2

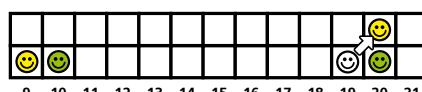
seconde(n) achter een andere renner kunt komen, je in een vlak stukje etappe 1 seconde windvoordeel kunt/mag pakken. Je kunt dan net achter of naast de renner uitkomen. De voorop liggende renner heeft dus nooit windvoordeel, maar fungeert vaak als trekker voor de achtervolgers.



Voorbeeld:

- De groene renner staat op vakje 10. De gele renner staat op vakje 9.
- De groene renner gooit een 10 op tafel en komt op vakje 20.
- De gele renner is aan de beurt en gooit een 9 op tafel.
- De gele renner verplaatst zijn renner naar vakje 18.
- Door het aanwezige windvoordeel, mag de gele renner een wietje pakken en zijn renner plaatsen naar vakje 19.

Een tweede mogelijkheid voor renner GEEL is om een 10 op tafel te gooien, en de renner te verplaatsen naar vakje 19. Door het windvoordeel mag de gele renner zijn renner nu plaatsen op vakje 20 naast de groene renner.  
(Mits hier op het parcours voldoende ruimte / een vakje voor is)



Je mag wietjes pakken, dit is niet verplicht.

Opmerking: Je kunt op een vlak stukje etappe door middel van windvoordeel niet iemand passeren, het is dus net erachter of direct er naast. Als de gele renner een 11 oppoopt komt hij ook op vakje 20, zonder een wietje te pakken.

## BERGETAPPES

Het tempo ligt bergopwaarts fors lager dan bij vlakke etappes. Bergopwaarts is te herkennen door de rode pijlen in de vakjes. Voor de snelheid van de renner betekent dit, dat men de kaartwaarde moet halveren en naar beneden afronden.

Voorbeeld:

- Je gooit een 6 op de tafel voor jouw renner. Je mag er dan 3 vakjes mee vooruit.
- Je gooit een 9 op de tafel voor jouw renner. Je mag er dan 4 vakjes mee vooruit.
- Bij bergetappes kan men bergopwaarts geen wietjes pakken.

Het komt vaak voor, dat op de top van de berg bonificatie-seconden te verdienen zijn voor de renner, die als eerste het punt passeert. Tevens kunnen extra punten voor het

puntenklassement worden verdiend. Dit staat op de passer-punten van het parcours weergegeven.

Bergafwaarts (afdalend) kun je 2 seconden windvoordeel (wieljes) pakken. Bergafwaarts is te herkennen door de blauwe pijltjes in de vakjes. Voor de uitleg gelden dezelfde regels als bij een vlakke etappe, met het verschil dat er 2 seconden windvoordeel mogen worden gepakt. Er is nog een ander belangrijk verschil: Door het gebruikmaken van 2 seconden windvoordeel kun je de voorgaande renner ook passeren. Je kunt hiermee maximaal op 1 vakje voor de voorgaande renner uitkomen en dus kop overnemen. Net als bij vlakke etappes geldt ook hier voor het wieljes pakken, dat het mag maar niet verplicht is. Je mag er ook 1 pakken in plaats van 2 als dat beter uitkomt.

Voorbeelden bij een afdalend parcours:

A													
B													
	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122

De gele renner staat op vakje 120A in een afdaling, De gele renner staat op vakje 110 (ook in dezelfde afdaling) en is aan de beurt. Als de gele renner een 6 opgooit komt hij op vakje 116 (110+6). Hij kan geen windvoordeel pakken en krijgt dus geen extra wieljes. Net als niet op de vakjes 115 en daarvoor. Wanneer de gele renner een 7 opgooit komt hij op vakje 119A (110+7+2 seconden windvoordeel).

B													
A													
	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122

Als de gele renner een 8 opgooit komt hij naast de groene renner A op vakje 120B (110+8+2).

Als de gele renner een 9 opgooit komt hij op vakje 121A voor de groene renner (110+9+2).

Als de gele renner een 10 opgooit komt hij op vakje 121A voor de groene renner (110+10+1).

Als de gele renner een 11 opgooit komt hij op vakje 121A voor de groene renner (110+11+0).

Zoals misschien op valt kan bij een 10 slechts 1 wielje gepakt worden en bij een 11 zelfs helemaal geen wielje.

Bij een afdaling kun je met windvoordeel maximaal 1 wielje voor je voorligger uitkomen.

Windvoordeel (wieljes pakken) kan alleen, als beide renners zich:

- op hetzelfde vlakke niveau bevinden (max. 1 seconde windvoordeel)
- op hetzelfde afdalende niveau bevinden (max. 2 seconden windvoordeel, eventueel incl. kopovername)
- van een vlak naar afdalend parcours gaan (max. 1 seconde windvoordeel)
- van afdalend naar vlak parcours gaan (max. 1 seconde windvoordeel)

Dus: een renner, die nog op een bergopwaarts parcours gedeelte staat, kan geen wielje pakken op een renner, die op een afdalend of vlak parcours gedeelte staat.

Dit geldt ook andersom: een renner, die op een bergafwaarts of vlak parcours gedeelte staat, kan geen wielje pakken op een renner, die op een bergopwaarts parcours gedeelte staat.

## VALPARTIJ

Helaas komen er in deze snelle, gejaagde wereld en zeker bij het wielrennen, waarbij risico's worden genomen, valpartijen voor. Valpartijen vormen dan ook een wezenlijk onderdeel van de ellende die je in deze tour kan overkomen. Een valpartij kan ontstaan naar aanleiding van een kanskaart (zie bijzondere vakjes) of door ongunstig koersen van jzelf of mede-linkeballers.

Wanneer je met een renner in een valpartij raakt, dien je de volgende beurt over te slaan. Deze beurt dien je wel een secondekaart in te leveren.

N.B. Wanneer er door een kanskaart een valpartij veroorzaakt wordt, dan moeten (na het onder de stapel leggen van de huidige kanskaart) alle kanskaarten opnieuw geschud worden.

Het is mogelijk om bewust te proberen valpartijen te organiseren, waar tegenspelers meer last van hebben dan jij zelf (Typisch een vorm van "Linkeballen"): Hier voor is een belangrijke extra voorwaarde gesteld om te voorkomen, dat er negatief wordt gekoerst:

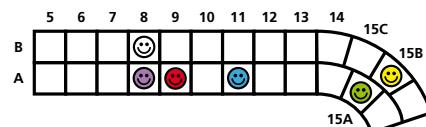
Het op een smal parcours bewust langzaam gaan rijden, zodat volgers in de remmen moeten en mogelijk in valpartijen geraken, is geoefloerd als de eerste volger in een vlak- en afdalend parcoursgedeelte minimaal een secondekaart met de waarde 4 (4 vakjes) kan opgooien. In een bergetappe bergopwaarts moet dit dan een 6 (3 vakjes) zijn.

Heb je alleen nog maar lagere kaarten over (Is dat verstandig geweest?) - dan bezie je de gevolgen.

N.B. Het is mogelijk dat een valpartij niet voorkomen kan worden.

- Als een achteropkomende renner niet anders kan, dan op het vakje te geraken waar een voorganger reeds staat, ontstaat er een valpartij.
- Deze achteropkomende renner dient zijn kaarten aan de medespeler(s) te tonen, om te bewijzen dat hij niet achter kan en de valpartij niet kan voorkomen.
- Een valpartij vindt altijd plaats over de volle breedte van de weg (alle vakjes van hetzelfde nummer).

Zie voorbeeld hieronder:



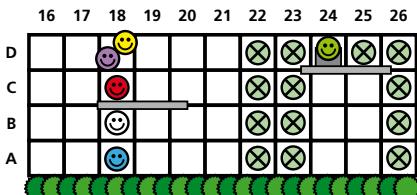
De blauwe renner gooit een 5 op tafel. Hij komt op vakje 15B

en komt met de gele renner in een valpartij. De groene renner staat echter ook op vakje 15 en geraakt daardoor in dezelfde valpartij. De rode renner kan op tijd afremmen. Hij heeft een 5 en komt daardoor op vakje 14. De roze renner heeft als laagste kaart een 9. Hij kan niet anders dan deze kaart spelen en komt daardoor ook in de valpartij op vakje 15B. De witte renner heeft als laagste kaart een 7 en komt daarmee op vakje 15C. Hiermee komt ook de renner in de valpartij - immers alle renners op hetzelfde vak nummer komen in de valpartij.

De renners die bij een valpartij betrokken raken zijn:

- De renner die de valpartij veroorzaakt.
- De renner waar hij achter tegenaan botst.
- Alle renners op hetzelfde vak nummer, incl. A, B, C enz.
- Alle renners die in dezelfde ronde niet meer tijdig kunnen afremmen en op 1 van de betrokken vakjes komen.

Als je door het uitvoeren van een kaskaart (bijvoorbeeld drie vakjes vooruit) in een bestaande valpartij terecht komt, dien je jouw renner ook in de valpartij te plaatsen (achteraan aansluiten bij de renners die buiten de baan staan). N.B. Bij gescheiden rijbanen geraken de renners aan de andere kant van de rijbaanscheiding niet in de valpartij. Het betreffende vakje moet dan wel geheel zijn afgezonderd van de betrokken vakjes. Zie onderstaand voorbeeld:



1. De gele, rode, blauwe en witte renner staan allen op een gelijk vak nummer. De paarse renner kan niet op tijd remmen en geraakt met de gele en rode renner in een valpartij. (c en d zijn hoger als a en b). De blauwe en witte renner komen niet in de valpartij - zij staan achter de gescheiden rijbaan.

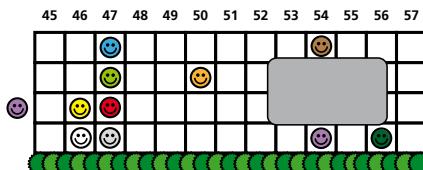
2. De groene renner heeft een kaskaart gepakt, waarop vermeld staat: 'Valpartij, alle renners t/m 2 vakjes voor en achter de valpartijplek geraken ook in de valpartij'. In ons voorbeeld geraken alle renners die mogelijk in de groen gekruiste vakjes staan ook in de valpartij. De gevallen renners plaats je naast de baan, op de plaats waar het ongeluk plaatsvond.

In de ronde waarin weer gestart mag worden is de vakjesvolgorde voor de volgorde van de te starten renners weer van belang (26, 25, 24, 23, 22). Op hetzelfde vak worden de renners buiten de baan in volgorde geplaatst van eerst aangekomen renner tot de renner die het laatst bij de valpartij aansluit (dit is na de beurt overslaan ook weer de startvolgorde voor de volgende ronde).

Op het moment dat de valpartijrenners naast de baan staan en hun beurt overslaan kunnen andere renners weer normaal passeren.

N.B. Wanneer je met jouw renner een botsing niet kunt

voorkomen en je kunt hierbij kiezen uit verschillende vak nummers, dan vindt de valpartij plaats op het vakje met het hoogste vak nummer.



De paarse renner (op 44) heeft een 5 en botst dus op zijn voorgangers. Vak 47 is hoger dan vak 46. De valpartij vindt dan plaats op vak 47. De paarse, blauwe, groene, rode en grijze renner geraken dan in de valpartij.

Als je de keuze hebt om uit meerdere rijstroken te kiezen en in beide keuzes op hetzelfde vak nummer (in dit geval 54) een valpartij zal veroorzaken, dan dien je altijd de valpartij te veroorzaken op het hokje dat het verst verwijderd is van de bosrand. De oranje renner heeft als laagste kaart een 5 en botst dan op de bruine renner (verst van de bosrand).

Als de oranje renner geen 5 als laagste kaart had gehad, maar bijvoorbeeld een 9 en de roze renner stond er niet, dan was hij/zij op de donkergrone renner gebotst (de renner op het hoogste vak nummer)

## KANSKAARTEN

Als je bewust of onbedoeld op een kaskaarten vakje terecht komt, moet je een kaskaart pakken. De kaskaart geldt voor de renner, die op dat moment aan de beurt is / de kaskaart pakt. De opdracht van die kaskaart dien je (tenzij anders aangegeven) direct uit te voeren.

- Wanneer je door een kaskaart vooruit of achteruit moet, en het parcours is afgesloten door andere renners, geraak je in een valpartij. Beurt overslaan en kaart inleveren.
- Wanneer je door een kaskaart vooruit of achteruit moet, kun je in een bestaande valpartij geraken. Achteraan sluiten bij de reeds gevallen renners en uiteraard ook een beurt overslaan en kaart inleveren.
- Als je vanuit een kaskaart op een nieuw kaskaart- of wisselvakje terecht komt ben je deze verplicht uit te voeren.
- Onder kopman wordt de renner van de ploeg verstaan, die tijdens de eerste etappe vooraan ligt, dan wel in 2e en volgende etappes in het laatste tussenklassement op de beste plaats stond. (Dus de beste renner van je ploeg voor het beginnen van deze etappe).

## PASSEERPRINCIPLE

Om het aantal valpartijen niet uit de hand te laten lopen, dient de renner bij een negatieve kaskaart, of bij opzettelijk zacht koersen, altijd rekening te houden met de renner die na hem/haar aan de beurt is.

**De vuistregel waaraan je moet houden is:**

geef de eerstvolgende renner die na jouw aan de beurt komt de ruimte om een secondekaart met de waarde 4 op te gooien. Bij bergop is dit secondekaart waarde 6 (3 vakjes).

Bij negatieve kanskaarten zijn er soms gevallen waarbij je helemaal geen vakjes terug kunt: je moet rekening houden met het minimum aantal vakjes/seconden voor de eerstvolgende renner, in dit geval heb je geluk en is de negatieve kanskaart niet uit te voeren. Er hoeft geen nieuwe kaart gepakt te worden.

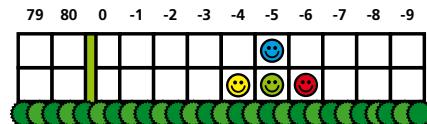
## EINDUITSLAG ETAPPE

De einduitslag van een etappe wordt als volgt berekend: Diegene die in dezelfde ronde het verft over de finishlijn komt, heeft de beste tijd en dus de etappe gewonnen.

Hij/zij krijgt als eindtijd het getal op het laatste etappevakje voor de finish minus het aantal - seconden, dat hij/zij over de finish passeert. Ieder vakje verschil na de finish geeft -1 seconde verschil in tijd.

Na de finishlijn kunnen er geen seconden windvoordeel (wieljes) meer worden gepakt. Ook kan er na de finish geen valpartij meer voorkomen, de renner kan zover als er op de uitloopstrook plaats is binnengaan en aansluiten. Als je een hogere secondenkaart hebt opgegooid vervalt de restwaarde.

Wanneer twee of meer renners, in dezelfde ronde, even ver over de finishlijn komen (bijvoorbeeld als 2e en 3e), dan is diegene die zijn renner aan de bosrand heeft geplaatst, als 2e geëindigd en de naast gefinishte renner is dan als 3e geëindigd. Wel hebben beide dezelfde tijd genoteerd.



De groene renner passeert de finishlijn van een etappe die uit 80 vakjes bestond en hij komt door de finish op vakje -5.

Hij/zij plaatst de wielrenner aan de boskant.

Zijn tijd wordt dan 75 seconden (80-5). Wanneer de rode renner in dezelfde ronde ook de finishlijn passeert en deze komt op vakje -6, dan wordt de tijd van die renner (80-6) 74 seconden. (Het gaat er dus niet om, wie als eerste in een beurt over de finishlijn komt, maar wie de finishlijn het verft passeert in die beurt). Als daarna de blauwe renner ook in dezelfde ronde binnengaat en uit komt op vakje -5, dan wordt zijn tijd dus ook 75 seconden, en komt naast de groene renner te staan. Beiden dus 75 seconden, maar de groene renner is 2e geworden en de blauwe renner is 3e geworden.

Als de gele renner, die op vakje 77 stond een 8 opgooit, zou hij normaal gesproken op vakje -5 kunnen binnengaan.

Dat lukt niet, omdat daar reeds 2 renners staan. Ook een 10 of 11 heeft geen zin. Hij/zij komt dan binnen op vakje -4 = 76 sec.

De overige/volgende renners komen schijnbaar nog niet over

de finishlijn, maar blijven nog ergens steken op een vakje voor de finishlijn. De einduitslag wordt dan: De rode renner wordt 1e met 74 seconden. De groene renner wordt 2e met 75 seconden. De blauwe renner 3e met 75 seconden. De gele renner 4e met 76 seconden.

Na iedere ronde tellen we 10 seconden bij de eindtijd op. Als de nog niet gefinishte renners in de volgende ronde wel over de finishlijn komen, dan wordt hun tijd: 80 seconden + 10 seconden voor de volgende ronde – het aantal vakjes over de finish.

Voorbeeld:

Renner 5 komt de volgende ronde binnen op vakje -8

- Zijn tijd wordt dan  $80+10-8= 82$  seconden.

Voorbeeld 2:

- Renner 6 komt nog steeds niet binnen, maar in de ronde daarna pas op vakje -4
- Zijn tijd wordt dan  $80+20-4= 96$  seconden.

Op deze manier maken alle renners de speelronden af, tot iedereen binnen is. Let er wel op, dat telkens bij een nieuwe speelronde er 10 seconden bij de eindtijd voor de resterende renners worden opgeteld, zoals hiervoor beschreven.

Om het correcte aantal secondekaarten in de hand te houden, moet voor iedere renner die al gefinisht is, bij het begin van een nieuwe ronde een secondekaart ingeleverd worden. Zo hebben alle spelers, voor iedere renner die nog onderweg is, een gelijk aantal secondekaarten in hun bezit.

Wanneer vervolgens aan het eind van een ronde de secondekaarten op zijn, worden nieuwe secondekaarten uitgedeeld. Je ontvangt 5 secondekaarten voor iedere renner die op dat moment nog onderweg is. (Renners, die binnen zijn hoeven immers geen secondekaarten meer te ontvangen. Uiteraard hoeft hier dan ook geen secondekaart meer voor te worden ingeleverd).

Direct na een ronde (als alle renners een beurt hebben gehad), worden de renners die over de finish zijn gekomen nadat hun tijd, plaats en punten genoteerd zijn, van het parcours genomen. Zij kunnen dan geen blokkade vormen voor de renners van de volgende ronde.

### 6.1 Bonificatieseconden.

Tijdens de etappe hebben we op verschillende passerpunten bonificatieseconden kunnen verdienen. Deze seconden tellen mee om de uiteindelijke tijd van de renners te bepalen voor het vervolg van de koers. We werken ons voorbeeld van de einduitslag verder uit.

Stel de blauwe renner heeft vier bonificatieseconden verdient, dan wordt zijn uiteindelijk te noteren tijd  $75-4=71$  seconden. Hij/zij wordt hierdoor geen winnaar van de etappe (dat blijft renner 2 met 74 seconden). Bonificatieseconden worden pas meegerekend bij het bepalen van het tussen- en eindklassement.

Resumé: in het berekenen van de etappe-uitslag in tijd tellen we dus de bonificatieseconden nog niet mee. Voor het berekenen van het tussenklassement (gele trui) tellen deze

bonificatieseconden echter wel mee. In ons voorbeeld komt de blauwe renner in de gele trui. Zijn tijd voor het tussenklassement is immers 71 seconden.

## 6.2 Bonificatiepunten

In diverse etappes zijn er extra punten te verdienen voor het puntenklassement. Het puntenklassement geldt voor de gehele ploeg. De behaalde punten van alle renners van een ploeg worden dus per ploeg bij elkaar opgeteld. Het puntenklassement is een telling van verdienste punten voor de gehele ploeg en geldt voor het eind puntenklassement (zie verdere uitleg bij hoofdstuk puntenklassement). Bij het als eerste/tweede renner passeren van een aangegeven tijd in een etappe, kun je deze punten voor je ploeg verdienen. De punten staan op de etappe bij het passagepunt weergegeven.

## 6.3 Puntenklassement: resultaten per etappe en verdiensten bij de eindklassering

Het puntenklassement is een klassement, dat naast de gele trui en ploegentijd geldig is.

Het puntenklassement is een ploeggerichte puntentelling. Dus met al je renners kun je punten verdienen voor je gehele ploeg. Iedere etappe kun je naast, de hierboven genoemde bonificatiepunten, punten verdienen op basis van de plaats die jouw wielrenners die etappe behalen.

- Nr. 1 ontvangt 10 punten, Nr. 2 ontvangt 9 punten, Nr. 3 ontvangt 8 punten,
- Nr. 4 ontvangt 7 punten, Nr. 5 ontvangt 6 punten, Nr. 6 ontvangt 5 punten,
- Nr. 7 ontvangt 4 punten, Nr. 8 ontvangt 3 punten, Nr. 9 ontvangt 2 punten,
- Nr. 10 ontvangt 1 punt, Nr. 11 en verder ontvangen geen punten.

Een handige formule hierin is: punten = 11 – positie (waarbij het punten aantal nooit lager is dan nul).

Aan het eind van het spel worden in alle etappes behaalde punten van een ploeg samengegeteld en ontstaat er dus een ploegen puntenklassement. Diegene die aan het eind van het spel de meeste punten heeft verdienst is de winnaar. Natuurlijk zijn een tweede en derde plaats ook ervol.

### A. Dagprijzen:

In de Tour kan men gaan voor het behalen van dagprijzen, zoals de winnaar van de etappe (de snelste renner) en de snelste ploeg (de tijden van alle renners bij elkaar opgeteld).

De ploegentijd is het belangrijkste onderdeel van het spel en levert in het eindklassement extra belangrijke punten op.

Bij diverse etappes kunnen bonificatieseconden en/of -punten worden verdienst. Deze worden meegekend bij het tussenklassement en het eindklassement.

### B. Tussenklassement:

De gele trui is een door alle renners begeerd kledingstuk. Het is van belang deze gele trui te veroveren en er in te blijven rijden. Dat levert namelijk extra punten op. De renner, die na een etappe de snelste totale tijd heeft, is dus in het tussenklassement de snelste renner en ontvangt de gele trui om daar in de volgende etappe in te mogen rijden. (= tijd eerste etappe – bonusseconden eerste etappe + tijd tweede etappe –

bonusseconden tweede etappe, enz.).

Na elke etappe wordt er een nieuw tussenklassement berekend en wordt er een gele truidrager, snelste ploeg en aanvoerder van het puntenklassement bekend.

### C. Eindklassement:

Naast de dagprijzen van de betreffende etappes berekenen we, na het spelen van de laatste etappe het eindklassement. Naast de eer om de snelste ploeg of renner te hebben gehad, willen we een overall winnaar benoemen:

We vertalen de tijd/eindresultaten ook naar punten om de uiteindelijk overall winnaar van de gespeelde tour te bepalen. De volgende punten tellen we bij de reeds verdienste punten:

- De beste ploeg ontvangt op basis van het seconden eindklassement 40 extra punten,
- de tweede ploeg ontvangt 15 punten extra en de derde ploeg ontvangt 5 punten extra.
- De snelste renner (de gele trui drager) ontvangt op basis van zijn / haar seconden 15 punten extra, 2<sup>e</sup> renner 10 punten, 3<sup>e</sup> renner 5 punten

Door middel van de QR-code op elk speelbord en uw smartphone kunt u gebruik maken van onze ondersteunende Tourcalculator. Dit hulpmiddel houdt voor u de standen e.d. bij. (het aanmaken van een gratis account op onze site is hier wel voor benodigd). Natuurlijk kunnen deze ook handmatig op bijgevoegde scoreformulieren worden bijgehouden.

### Note:

Heeft u geen smartphone maar wel een pc/laptop/mac? Dan kunt u de Tourcalculator vinden via onze website.

## MOGELIJKE SPEEL VARIANT

Naast de eerder genoemde manier van spelen kunt u ook kiezen voor een ploegentijdrit.

De ploegentijdrit werkt m.b.t. de uitvoering geheel afwijkend. Iedere speler krijgt 5 kaarten voor iedere renner van zijn ploeg. Men krijgt slechts eenmalig nieuwe kaarten als er voor elke renner 1 kaart over is.

In een beurt speel je met al je renners (gehele team) direct achter elkaar.

Het is de kunst om de ploeg zoveel mogelijk bij elkaar te houden om zoveel mogelijk tijd/windvoordeel te pakken. Kaarten wisselen kan van essentieel belang zijn bij deze etappe.

### Start van een ploegentijdrit:

Tijdens een ploegentijdrit mogen spelers binnen dezelfde ploeg met elkaar overleggen en hun kaarten delen. Bonuspunten en –seconden kunnen echter niet verdienst worden bij een ploegentijdrit.

### Voorbeeld bij 3 renners per ploeg:

Een speler goot 3 kaarten op tafel (1 voor iedere renner), verplaatst zijn renners overeenkomstig de kaartwaarden, waarbij hij zoveel mogelijk windvoordeel tracht te pakken. We noemen deze ploeg voor de uitleg even ploeg A.

- Hierna is opnieuw ploeg A aan de beurt, die opnieuw 3

kaarten mag benutten en zijn renners overeenkomstig mag verplaatsen.

- Hierna is ploeg B aan de beurt, die zijn eerste drie kaarten mag benutten.
- Hierna is ploeg A weer aan de beurt. (3e beurt)
- Hierna is ploeg B aan de beurt.(2e beurt)
- Hierna is ploeg C aan de beurt, die zijn eerste drie kaarten mag benutten.
- Hierna is ploeg A aan de beurt. (4e beurt)
- Hierna is ploeg B aan de beurt. (3e beurt)
- Hierna is ploeg C aan de beurt. (2e beurt)
- Hierna is ploeg D aan de beurt. (1e beurt)
- Hierna is ploeg A aan de beurt. (5e beurt)
- Hierna is ploeg B aan de beurt. (4e beurt)
- Hierna is ploeg C aan de beurt. (3e beurt)
- Hierna is ploeg D aan de beurt. (2e beurt)
- En zo verder.

Als je geluk hebt, en je hebt een speler voor je, die mogelijk wat mindere kaarten heeft, dan kun je ook op hem mogelijk wat windvoordeel (wieltjes) pakken.

Wanneer dit schema wat te ingewikkeld wordt bevonden, kunt u er ook voor kiezen, om met iedere ploeg apart te spelen (dus eerst het gehele parcours voor die gehele ploeg afleggen totdat de kaarten op zijn, voordat de volgende speler met de volgende ploeg speelt).

Als uiteindelijk al uw kaarten op zijn, bent u met uw renners ergens op het parcours geëindigd. Op het parcours staan de tijden weergegeven die gebruikt zijn voor het tellen van de hokjes. In de ploegentijdrit neemt u het getal 200 en telt u hier het hokjesnummer van uw laatst gefinistste renner van af. (uw slechtste renner van deze etappe). Al uw renners krijgen deze dezelfde slechtste tijd.

Belangrijk daarbij is, dat direct nadat de tijden van de renners genoteerd zijn en alle teams aan de beurt zijn geweest, de renners ook van het parcours worden verwijderd. Zij vormen dus nooit een blokkade voor de volgende renners. Op renners, die van het parcours zijn genomen, kun je dus ook geen wieltjes meer pakken.

Tijdens de ploegentijdrit verdienen je punten, afwijkend van de standaard te verdienen punten. Bij de ploegentijdrit zijn de verdiensten voor het puntenklassement als volgt:

- Ploeg nr. 1 ontvangt 18 punten
- Ploeg nr. 2 ontvangt 12 punten
- Ploeg nr. 3 ontvangt 6 punten
- Overige ploegen krijgen helaas geen punten.

## **TOT SLOT**

In onze vriendenkring, waar dit spel in eerste instantie getest is en vervolmaakt (o.a. door uitbreidingen op het basis spel), is dit spel al gedurende vele jaren een hit. Dat heeft ons tot de overtuiging gebracht, dit speelplezier voor iedereen beschikbaar te moeten stellen. Wij wensen jullie veel speelplezier.

Opmerking:

Kijk voor de laatste tips, nieuwtjes en uitbreidingen op onze website, Twitter of Facebook.

[info@hulstgames.nl](mailto:info@hulstgames.nl)  
[www.hulstgames.nl](http://www.hulstgames.nl)  
[www.facebook.com/hulstgames.nl](http://www.facebook.com/hulstgames.nl)  
[www.twitter.com/hulstgames](http://www.twitter.com/hulstgames)

## WILL YOUR TEAM WIN THE TOUR?

Are you going for the yellow jumper or for the team placing? Are you climbing mountains or sticking to a flat stage? However, keep in mind that you are not cycling alone.... As a result of a minor steering error, wrong calculation or a "Linkebal"-action, you can quite easily cause a fall with all unpleasant consequences!

Let your cycling team and bikers' race as quickly as possible and win the cycle race!

Introduction

In this game you play as a team in the stages of the cycling party game. A team consists of three bikers. The basic game can be played with 2 up to 4 players. The duration of the game with 4 players is appr. 1.5 hours.

It is of importance to gain the best possible results with your team. Ratings are kept per player and per team. A Tour consists of a number of stages in which the fastest biker will ride a number of stages wearing the yellow jumper. You yourself determine how many and which stages you want to play.

The game is played with seconds cards. By placing a seconds card on the table you determine yourself how fast the biker moves over the track. You try to race as efficiently and tactically as possible and leave someone else to do the front riding taking advantage of the wind by drafting. Keep your good cards for putting on a sprint, just at the beginning of the race, when you have the feeling that your opponent cannot do that at that particular moment. In short: "Linkeballen"!

## GAME MATERIAL

- Two game boards, a flat and a mountainous stage
- 168 seconds cards
- 48 chance cards
- 4 teams with 3 bikers each
- 4 legends
- 1 yellow jumper biker
- Rules of the game

## PREPARATION

You agree with each other how many and which stages you want to ride. In the box you find a two-sided game board. On one side a flat stage is printed, the other side a mountainous stage. Each stage has its own particulars. We advise you to start with the flat stage. Determine which player may start first by drawing the highest seconds card.

Shuffle the cards and hand them out 15 cards for each player. When in the course of the game all seconds cards are used you receive fifteen new seconds cards (5 per biker).

## PARTICULAR BOXES AND HAPPENINGS ON THE GAME BOARD

Exchange boxes: You will find exchange boxes (seconds card) on the game board. Arriving in such a box with your biker you

must exchange 3 seconds cards. If you have less cards at hand at that moment then you are to exchange all your seconds cards (so 1 or 2).

## CHANCE BOXES:

Next to this you will find chance boxes on the game board. Arriving in such box, you must take a chance card.

## PARTICULARS:

When you arrive in another chance card box on implementation of a chance card with the biker you are playing with, then you must make use of this chance card. This also applies to the seconds card exchange boxes.

S

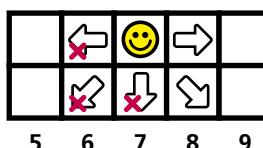
hort bursts: Extra time bonus seconds and time bonus points can be gained in a stage at different passing points. This depends on the fact in which order a passing point has been passed. It is not of importance how far a biker passes the related line where points can be gained. Note these seconds and/or points directly with the related biker in the list of ranking. The time bonus points may be deducted and the time bonus points added after the stage to determine the intermediate list of rankings.

## START OF THE GAME

The cards are handed out, the game can begin. The first player chooses one of his seconds cards and puts this on the table. He moves his first biker with the number of seconds (boxes) that corresponds with the seconds card put on the table.

Do you wish to cycle in front, then it is of importance to toss up a high card – do you prefer to follow first and to take for example advantage of the wind in the 2nd round then you should toss up a lower card. You determine your own speed. Possibly you can attune this to chance or exchange boxes. It is only allowed to move straight on or diagonally. Thus, you may not cycle sideways or backwards to the same box numbers.

You may not either cycle over boxes where there is already a biker (in that case see chapter 'Falls').



After player 1 has placed his first biker, the other players get their turn to play their first biker. Also they determine their own speed and can attune to chance or exchange boxes. At the same time they can make use of advantage of wind (see explanation in chapter Advantage of wind').

When all players have had their turn (clockwise) with their first biker, player 1 gets his turn again to play his second biker. Thereupon the other players get on the move with their

second biker. This goes on until each player has placed all his bikers. We call this a tour.

After completing this first tour and all bikers are on their way other rules are applicable for the order of bikers to be played. From tour 2 the playing order shifts to a dynamic playing order. The biker heading the tour at the beginning of tour 2 is first to move on. Thereupon the biker gets to place 2, 3, 4 etc. until all bikers have had their turn.

For bikers being in the same box number it applies that the biker at the edge of the woods may start first. At one side of the tract there is always a bushes edge represented which protects you a little from wind while cycling. There are often inside and outside bends, taking into account that the outside bend has more boxes. In that case the additions A, B, C, etc. are meant as an aid which is meant to determine which biker's turn is first (first A, then B, etc.).

## START OF STAGE 2 AND FOLLOWING STAGES

When starting a new stage the player that started second in the previous stage may start first with a biker.

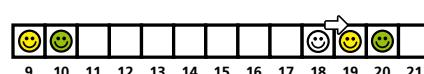
Thus, it is of importance when playing to be in the same place/order at the table. You are not obliged to begin with your first/best biker in the first round. You may choose to begin with for example your worst biker to bring the team closer together. Of course you may start with your best biker to be ahead of the other bikers with the aim to gain and keep the yellow jumper. Determine your own strategy/tactics in this.

## ADVANTAGE OF WIND (DRAFTING)

Advantage of wind (and as a consequence of this drafting) arises when riding in a platoon or behind another biker. With advantage of wind you can/may get on 1 second further in a flat stage than the card value you have tossed up if you can join another biker. This means, if you can get 1 or 2 seconds(s) behind another biker with your tossed up seconds card you can/may take 1 second advantage of wind in a flat piece of stage.

You can end up just behind or next to the biker.

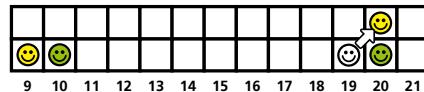
Thus, the biker being in front position can never profit from advantage of wind but often functions as a puller for the followers.



Example:

- The green biker is in box 10. The yellow biker is in box 9.
- The green biker tosses up a 10 on the table and moves on to box 20.
- The yellow biker is next and tosses up a 9 on the table
- The yellow biker moves his biker to box 18.
- Owing to present advantage of wind the yellow biker may draft and move his biker to box 19.

A second possibility for biker YELLOW is to toss up a 10 on the table and move the biker to box 19. Owing to advantage of wind the yellow biker may now move his biker to box 20 next to the green biker. (On condition that there is sufficient space / a box on the track)



You may draft, this is not obliged.

Remark: It is not possible to pass on a flat stage by means of advantage of wind, thus it is just behind or direct next to the biker.

If the yellow biker tosses up an 11 he also moves to box 20, without drafting.

## MOUNTAINOUS STAGES

The speed uphill is considerably higher than on flat stages. Uphill is recognizable by red arrows in the boxes.

For the biker's speed this means that the value of the card must be halved and rounded off.

Example:

- You toss up a 6 on the table for your biker. You may then move on 3 boxes.
- You toss up a 9 on the table for your biker. You may then move on 4 boxes.
- Cycling uphill one may/cannot draft.

Very often the biker, who passes the top first, can gain more time bonus points. Moreover, extra time bonus points can be gained for the points in the list of rankings.

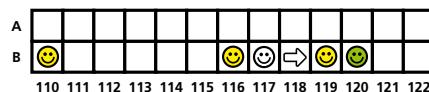
This is mentioned at the passing points of the round/track.

Downhill you can take 2 seconds advantage of wind (drafting).

Downhill is recognizable by the blue arrows in the boxes:

For the explanation the same rules go for the flat stages with that difference that 2 seconds advantage of wind may be taken. There is another remarkable difference; By making use of 2 seconds advantage of wind you may/can also pass the leading biker. You can/may arrive one box at a maximum before the preceding biker and thus take over the lead. This also goes for drafting, it is allowed but not obliged. You may also take 1 instead of 2 if this suits you better.

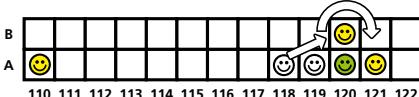
Example in a downhill tour:



- The green biker is in box 120A in a downhill position. The yellow biker is in box 110 (also in the same downhill position) and it is his/her turn. If the yellow biker tosses up a 6 he/she moves to box 116 (110+6).
- He/she cannot take advantage of wind and does not

get extra wheels.

- The same as in the boxes 115 and before that.
- If the yellow biker tosses up a 7 he/she moves to box 119A ( $110+7+2$  seconds advantage of wind).



- The yellow biker tossing up an 8 comes next to the green biker A in box 120B ( $110+8+2$ ).
- The yellow biker tossing up a 9 comes in box 121A before the green biker ( $110+9+2$ ).
- The yellow biker tossing up a 10 comes in box 121A before the green biker ( $110+10+1$ ).

The yellow biker tossing up an 11 comes in box 121A before the green biker ( $110+11+0$ ). As perhaps is remarkable only 1 draft can be made by tossing up a 10 and by 11 no drafting at all. Downhill can lead to 1 wheel before your preceding biker at a maximum.

Advantage of wind (drafting) only possible if both bikers:

- are on the same flat level (max. 1 second advantage of wind)
- are on the same downhill level (max. 2 seconds advantage of wind possibly incl. taking over the lead)
- going over to a downhill tour (max. 1 second advantage of wind)
- going from a downhill to a flat tour (max. 1 second advantage of wind)

Thus: a biker still being in an uphill tour cannot draft on a biker being in a downhill or flat tour.

This also counts the other way round: A biker being in a flat tour cannot draft on a biker who is in an uphill tour.

## FALLS

Unfortunately, when taking risks in this busy world and definitely when racing falls happen. Falls can cause a lot of misery in this tour. A fall can exist through a chance card (see particular boxes) or through unfavorable tours of yourself or fellow 'linkeballers'. When you are involved in a fall with a biker you are to skip the next turn. This turn you are to hand a second card.

N.B. When a fall is caused through a chance card then the chance card must be put underneath the stack of cards after which all chance card are to be shuffled again.

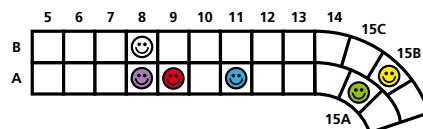
It is possible to try and organize falls deliberately in which opponents have more trouble than you yourself (Typical a form of "Linkeballen"): For this an important extra condition is stated to prevent a negative tour.

Racing a narrow tour deliberately slow, so that followers have to brake and possibly get involved in a fall, it is allowed if the first follower in a flat or downhill tour can toss up one second card at a minimum with the value 4 (4 boxes). In a mountainous tour this must be a 6 (3 boxes).

If you have only lower cards left (has that been wise?) – then oversee the consequences.

N.B. It is possible that a fall cannot be prevented.

- If a catching up biker cannot do anything otherwise then getting in the box a preceding biker already is, a fall exists.
- The catching up biker is obliged to show his/her cards to the fellow players in order to prove that he cannot go any slower and cannot prevent the fall.
- A fall always takes place over the full width of the road (all boxes of the same numbers).
- See example below:



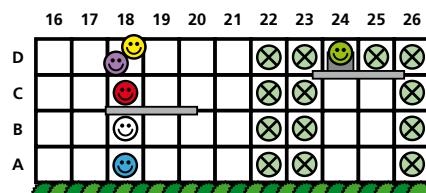
- The blue biker tosses up a 5 on the table.
- He moves to box 15B and gets into a fall with the yellow jumper. The green biker, however, is also in box 15 and because of this gets into the same fall.
- The red biker can stop in time. He/she has a 5 and because of this moves to box 14.
- The pink biker's lowest card is a 9. He/she cannot do anything else then playing this card and because of this fall moves to box 15B.
- The white biker's lowest card is a 7 and moves to box 15C. Also here the biker gets into the fall – after all bikers in the same box are involved in the fall.

The bikers being involved in the fall are:

- The biker causing the fall.
- The biker colliding
- All bikers in the same box number, incl. A, B, C etc.
- All bikers in the same tour that cannot slow down in time and get into one of the boxes involved.

By performing your chance card (for example three boxes forward) and getting in an existing fall, you are also to place your biker in the fall (line up with the bikers that are outside the track).

N.B. With separated roadways the bikers do not get involved in the fall. In that case the related box must be completely secluded from the boxes involved. See examples below:



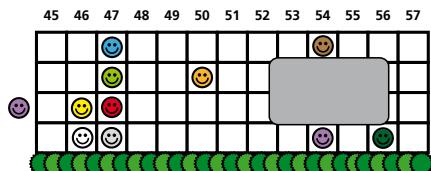
- The yellow, red, blue and white biker are all in the same box number. The purple biker cannot stop in time and gets into a fall with the yellow and red biker. (c and d are higher

than a and b). The blue and white biker do not get into the fall – they are behind the separated roadway.

2. The green biker has taken a chance card which says: 'Fall, all bikers up to 2 boxes before and behind the place of fall also get into the fall'. In our example all bikers that are possibly in the green crossed boxes also get into the fall. You place the fallen bikers next to the track, there were the accident took place.

In the tour in which may be started again the order of boxes for the order of the bikers to start is of importance (26, 25, 24, 23, 22). In the same box the bikers outside the track are placed from biker that arrived first until the biker that connects last into the fall (this is after skipping the turn also the start order for the next tour). At the moment that the bikers involved in the fall are next to the track and skipping their turn the other bikers can pass normally again.

N.B. If you cannot prevent a collision with your biker and you can choose from several box numbers then the fall takes place in the box with the highest box number.



The purple biker (in 44) has a 5 and thus collides with his leaders. Box 47 is higher than box 46.

The fall then takes in box 47. The purple, blue, green, red and grey biker get involved in the fall.

If you have a choice to choose from more lanes and in both choices will cause a fall in the same box number (in this case 54) then you are to cause the fall in the box that is furthest away from the edge of the wood.

The orange biker's lowest card is a 5 and collides then with the brown biker (furthest from the edge of the wood).

If the orange biker had not had a 5 as the lowest card but for example a 9 and the pink biker was not there, then he/she collides with the dark green biker (the biker in the highest box number).

## CHANCE CARDS

If you intentionally or unintentionally get in a chance card box, you must take a chance card. The chance card counts for the biker that is next / takes the chance card.

The task of that chance card (unless indicated otherwise) is to be carried out immediately.

- If according to your chance card you have to move forwards or backwards, and the track is blocked by other bikers, you get involved in a fall. Skip turn and hand in card).
- If according to your chance card have to move forwards

or backwards, you can get involved in an existing fall. Back in line with the bikers already fallen and of course skip a turn and hand in card.

- If your chance card puts you in a new chance card or exchange box you are obliged to carry this out.
- Captain is understood to mean the biker of the team that takes the lead in the first stage and was in the best position in the 2nd and following stages in the final intermediate list of ratings. (Thus your team's best biker to begin this stage.

## PASSING PRINCIPLE

To avoid a number of falls as much as possible, the biker having a negative card or deliberately racing gently is to consider the biker's turn after him/her. The rule of thumb you have to stick to is: Give the first following biker after you space to toss up a seconds card with a value 4. Uphill this is seconds card value 6 (3 boxes).

With negative cards, in some cases, you cannot go back boxes at all: you are to consider the minimum number of boxes/seconds for the first following biker, in this case you are lucky and you cannot carry out the negative chance card. No need to take a new card.

## FINAL SCORE

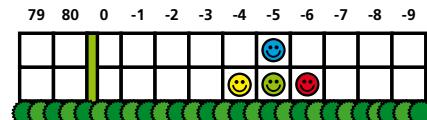
The final score of a stage is calculated as follows:  
The biker that comes furthest over the finish line in the same round has the best time and thus has won the stage.  
He/she gets as final time for the finish the number in the last stage box minus the number – seconds that he/she passes over the finish. Each box difference after the finish gives -1 second difference in time.

After the finish line no seconds of advantage of wind (drafting) can be taken anymore.

Moreover, no fall can occur after the finish, the biker can come in and line up as far as the acceleration lane offers space. If you have tossed up a higher seconds card the rest value expires. Should two or more bikers, in the same lap, come equally far over the finish line (for example as 2nd and 3rd) then the one that has placed his biker at the edge of the wood has finished 2nd and the one next to the finished biker has finished 3rd.

Both bikers have noted the same time.

## Example:



The green biker passes the finish line of a stage that consisted of 80 boxes and because of the finish gets in box -5. He/she places the cyclist at the edge of the wood. His time is then 75 seconds (80-5).

If the red biker, in the same track, also passes the finish line and gets in box -6 then the time of that biker is (80-6) 74 seconds. (It is not a matter of who gets over the finish line first in a turn but who passes the finish line furthest in that turn). If after that the blue biker also arrives in the same track and gets to box -5, then his time is also 75 seconds, and gets next to the green biker. Thus, both 75 seconds, but the green has become 2nd and the blue biker 3rd.

If the yellow biker, being in box 77 tosses up an 8 he would normally enter in box -5. This will not succeed because there are already 2 bikers. Also a 10 or an 11 has no sense. The remaining/following bikers apparently do not come over the finish line either, but stick somewhere in a box before the finish line. The end result is then: The red biker is 1st with 74 seconds. The green biker is 2nd with 75 seconds. The blue biker 3rd with 75 seconds. The yellow biker 4th with 76 seconds. After each track we add 10 seconds to the final time. If the not yet finished bikers get over the finish line in the following track then their time is: 80 seconds + 10 seconds for the following track – the number of boxes over the finish.

#### **Example:**

Biker 5 arrives in box -8 in the following track.  
His time then is  $80+10-8=82$  seconds.

#### **Example 2:**

Biker 6 has still not arrived, but in the track later in box -4. His time then is  $80+20-4=96$  seconds.

In this way all bikers finish the playing rounds until everybody is in. Keep in mind that every time there is a new play round that 10 seconds are added to the final time for the remaining bikers, as described before.

To keep the correct number of seconds cards in hand a seconds card is to be handed in at the beginning of a new track for each biker that has already finished. In this way all players, for each biker still on the move, have an equal number of seconds card in their possession. If subsequently you have run out of seconds cards at the end of a round, new seconds cards are handed out.

You receive 5 seconds cards for each biker that is still on his way. (Bikers coming in do not need to receive seconds cards anymore. Of course there is no need either to hand in a second card).

Immediately after a track (after all bikers have had their turn), the bikers that have come over the finish line, after their time, place and points have been noted, are taken from the track. They then cannot form a blockade for the bikers of the next track.

---

## **BONUS SECONDS**

During the stage we have been able to earn bonus seconds at different passing points. These seconds count to determine the final time of the bikers for the continuation of the course. We will work out our example more extensively. Suppose the blue biker has gained four bonus seconds then his ultimately noted time is  $75-4=71$  seconds. Because of this he/she does not become the winner (biker 2 remains the winner with 74 seconds). Bonus seconds are only included when determining

the intermediate and final ratings.

Summary: in calculating the stage result in time we do not add the bonus seconds yet. Calculating the intermediate ratings (yellow jumper) these bonus seconds, however, do count. In our example the blue biker wears the yellow jumper. After all his time in the intermediate ratings is 71 seconds.

---

## **BONUS POINTS**

In various stages extra points can be gained for the points classification. The points classification counts for the whole team. The gained points of all bikers of a team are added per team. The points classification is a score of gained points for the whole team and counts for the final points classification (see further explanation in chapter points classification). You can gain these points for your team when passing a stipulated point in the stage as 1st/2nd biker. The points are mentioned in the stage at the point of passage.

---

## **POINTS CLASSIFICATION: RESULTS PER STAGE AND GAINS IN THE FINAL RATINGS**

- The points classification is a classification that is valid next to the yellow jumper and team time.
- The points classification is a team aimed scoring. So you can gain your points with all your bikers for your whole team.
- In each stage you can, next to the bonus points mentioned above, gain points on the basis of the place your bikers achieve in this stage.
- No. 1 receives 10 points, No. 2 receives 9 points, No. 3 receives 8 points,
- No. 4 receives 7 points, No. 5 receives 6 points, No. 6 receives 5 points,
- No. 7 receives 4 points, No. 8 receives 3 points, No. 9 receives 2 points,
- No. 10 receives 1 point, Nos. 11 and further receive no points.
- A useful formula in this is: points = 11 – position (with this the number of points is never lower than nil).

At the end of the game all points gained by a team in all stages are put together and a team points classification exists. The one that has gained the most points at the end of the game is the winner. Of course a 2nd and 3rd place is also honorable.

### **A. Stage prizes**

In the Tour you can go for the stage prizes, such as the winner of the stage (the fastest biker) and the fastest team (the times of all bikers added). The team time is the most important part of the game and yields extra important points in the list of ratings. In various stages bonus seconds and/or points can be gained. These are included in the intermediate and final ratings.

### **B. Intermediate ratings**

The yellow jumper is a piece of clothing that is desired by all

bikers. It is of importance to conquer this yellow jumper and to remain riding in it. It yields extra points. The biker, that has the fastest total time, is in the intermediate ratings the fastest biker and receives the yellow jumper and may ride in it in the following stage. (= time first stage – bonus seconds first stage + time second stage – bonus seconds second stage, etc.). After each stage new intermediate ratings are calculated and a yellow jumper wearer, fastest team and leader of the bonus points classification is announced.

### C. Final Classification

Next to the sage prizes of the related stages we calculate, after playing, the final classification. Next to the honor to have had the fastest team or biker we want to announce an overall winner:

We also translate the time/final results into points to ultimately determine the overall winner of the played tour. We add the following points to the points already gained:

- The best team receives on the basis of the seconds general classification 40 points extra,
- The second team receives 15 points extra and the third team receives 5 points extra.
- The fastest biker (the wearer of the yellow jumper) receives on the basis of his/her seconds 15 points extra, 2ne biker 10 points, 3rd biker 5 points.
- By means of the QR-code on each game board and your smart phone you can make use \_\_\_\_\_ of our supporting Tour calculator. This aid can help you to keep scores etc. (making an account for free on our site is necessary)
- Of course you can also keep these scores manually on the added score forms.

Note:

Don't you have a smart phone but you do have a pc/laptop/mac? You can find the Tour calculator via our website.

---

## POSSIBLE PLAY VERSION (ALTERNATIVE PLAYING METHOD)

Next to the manner of playing mentioned before you can also choose for a team time-trial. The team time-trial works with relation to the carrying out completely deviant. Each player gets 5 cards for each biker of his team. One gets new cards only once if there is 1 card left for each biker.

In a turn you play all your runners (complete team) directly one after another. The trick is to keep the team as close as possible in order to take time/advantage of wind as much as possible. Exchanging cards can be of essential importance.

### Start of a team time-trial:

During a team time-trial players within the same team may consult each other and share their cards. Bonus points and seconds, however, cannot be gained in a team time-trial.

### Example in 3 bikers per team:

A player tosses up 3 cards on the table (1 for each biker), places his bikers in accordance with the card values taking as

much advantage of wind as he can.  
For explanation we call this team, team A .

- After this team A is next again, again using 3 cards and may move his bikers in accordance.
- After this team B is next using his first three cards
- After this team A is next again. (3rd turn)
- After this team B. (2nd turn)
- After this team C is next using his first three cards.
- After this team A is next. (4th turn)
- After this team B is next. (3rd turn)
- After this team C is next. (2nd turn)
- After this team D is next 1st turn)
- After this team A is next. (5th turn)
- After this team B is next. (4th turn)
- After this team C is next. (3rd turn)
- After this team D is next. (2nd turn)
- And so on.

When this scheme which is considered too complicated, you can also choose to play with each team separately (so first take the entire course for the entire team until the cards are gone before the next player plays with the next team) .

If eventually all your cards are played, you are finished with your riders somewhere on the course. On the route are shown, the times that were used for counting the boxes. In the team time trial, take the number 200 and count here the box number of your last finisher rider off. (Your worst rider in this stage) All your riders get this time.

It is important that immediately after the times of the riders are listed and all the teams have had a turn, the riders will also be removed from the course. They are never an obstacle in the following riders. To riders who have taken from the course, you can't take any wind advantage of them.

During the team time trial you earn points, different from the standard to earn points.In the team time trial, the earnings for the points classification as follows:

Team no. 1 receives 18 points

Team no. 2 receives 12 points

Team No. 3 receives 6 points

Other teams unfortunately get no points.

---

## FINALLY,

In our circle of friends, where this game is initially tested and perfected (eg through extensions to the basic game), this game has been a hit for many years. That has led us to the conclusion this game should be available for everyone to be asking. We wish you lots of fun.

Note: For the latest tips, news, and expansions go to our website, Twitter or Facebook.

[www.hulstgames.nl](http://www.hulstgames.nl)

[www.facebook.com/hulstgames.nl](http://www.facebook.com/hulstgames.nl)

[www.twitter.com/hulstgames](http://www.twitter.com/hulstgames)

Sincerely,

HulstGames v.o.f.

## GEWINNT DEIN TEAM DAS RENNEN?

Wird es das gelbe Trikot oder die Mannschaftswertung?  
Bevorzugst du eine Bergetappe oder das Flachland?

Wie auch immer, pass auf, denn du bist nicht alleine auf der Straße ... Ein kleiner Lenkfehler, eine falsche Einschätzung oder eine Linkebal-Aktion und du verursachst einen Massensturz mit Folgen! Lenke deine Mannschaft und deine Fahrer so schlau und schnell wie möglich und gewinne das Rennen!

## EINFÜHRUNG

In diesem Spiel spielst du als Mannschaft mit in den Etappen eines Radrennens. Eine Mannschaft besteht aus drei Fahrern. Das Basisspiel wird gespielt mit 2 bis 4 Spielern. Eine Etappe spielen dauert bei 4 Fahrern etwa 1 bis 1,5 Stunden.

Es geht im Spiel darum mit der eigenen Mannschaft zu gut wie möglich abzuschneiden. Pro Fahrer und pro Mannschaft werden Gesamtwertungen erstellt. Eine Tour besteht aus mehreren Etappen, wobei der schnellste Fahrer über mehrere Etappen das gelbe Trikot trägt. Man entscheidet individuell wie viele und welche Etappen man fahren möchte.

Wichtig im Spiel sind die Sekundenkarten. Durch das Ablegen einer Sekundenkarte, bestimmt man wie schnell ein Fahrer die Strecke meistert. Man versucht dabei so taktisch und vorteilhaft wie nur möglich zu lenken, lässt wenn möglich den Gegner die Führungsarbeit machen, damit man seinen Windschatten auskostet und so schneller vorankommt. Hebe deine guten Karten auf um im richtigen Moment Ausreißen zu können, am Anfang oder am Ende des Rennens, genau dann wenn du meinst den Gegner austricksen zu können, linkebalen eben!

## SPIELMATERIALIEN

- 2 Spielbretter, eine flache Etappe, eine Bergetappe
- 168 Sekundenkarten
- 48 Linkebal karten (Glückskarten)
- 4 Mannschaften mit je 3 Fahrern
- 4 Legenden
- 1 Fahrer im gelben Trikot
- Spielregeln

## VORBEREITUNG

Die Spieler machen untereinander aus wie viele und welche Etappen gefahren werden. Die Verpackung enthält ein zweiseitiges Spielbrett: eine Seite ist bedruckt mit einer flachen Etappe, eine mit einer Bergetappe. Jede Etappe hat seine Besonderheiten. Wir empfehlen mit einer flachen Etappe anzufangen. Vor Spielanfang zieht jeder Spieler eine Sekundenkarte. Der Spieler mit dem höchsten Sekundenwert darf anfangen.

Mische die Karten und verteile sie über die Spieler. Jeder Spieler bekommt 15 Karten. Wenn im Laufe des Spiels alle Sekundenkarten verbraucht sind, bekommt ein Spieler 15 neue Sekundenkarten (5 pro Fahrer).  
Besondere Felder und Geschehnisse auf dem Spielbrett Wechselfelder: Auf dem Spielbrett befinden sich (Sekunden-

karten-)Wechselfelder. Wenn ein Fahrer auf einem Wechselsefeld landet, müssen 3 Sekundenkarten getauscht werden.

Hat ein Spieler in dem Moment weniger Sekundenkarten zur Verfügung, tauscht er die Karten die er noch hat (also 1 oder 2). Glücksfelder: Wenn ein Spieler auf ein Glücksfeld kommt, nimmt er eine Glückskarte.

## BESONDERHEITEN:

Landet ein Spieler bei der Ausführung der Glückskarte wieder auf ein Glücksfeld, muss er auch diese Glückskarte nutzen. Das Gleiche gilt bei Sekundenkarten-Wechselfeldern.

Zwischenpunkt: während einer Etappe können an verschiedenen Kontrollpunkten Zeitgutschriften und extra Gutschriftpunkten verdient werden. Wichtig ist in welcher Reihenfolge am Kontrollpunkt vorbeigefahren wird. Dabei ist es nicht wichtig wie weit ein Fahrer die betreffende Linie – wo die Punkte verdient werden – überschreitet. Notiere diese Sekunden und/oder Punkte direkt für den betreffenden Fahrer auf dem Spielzettel. Die gutgeschriebenen Sekunden dürfen am Ende der Etappe zur Bestimmung des Zwischenergebnisses der Zeit des Fahrers abgezogen und die Gutschriftpunkte hinzugezählt werden.

## DAS RENNEN

### Anfang des Spiels

Die Karten sind verteilt, das Spiel kann beginnen. Der erste Spieler wählt eine Sekundenkarte, legt sie offen auf den Tisch und bewegt seinen Fahrer so viele Felder wie auf der Sekundenkarte vermerkt. Jedes Feld entspricht einer Sekunde.

Möchtest du die Führung übernehmen, legst du einen hohen Wert hin, möchtest du lieber folgen und in der 2. Runde deinen Vorteil ausspielen, legst du erst einmal einen etwas niedrigeren Wert hin. Du bestimmst dein eigenes Tempo. Ggf. kannst du die Geschwindigkeit abstimmen auf die Glück- oder Wechselfelder. Das Bewegen der Fahrer ist nur geradeaus oder diagonal erlaubt. Du darfst nicht seitwärts oder rückwärts fahren.

Außerdem kannst du keine Felder überqueren wo sich bereits einen Fahrer befindet (siehe auch: Stürze).



5    6    7    8    9

Nachdem der 1. Spieler seinen Fahrer bewegt hat, sind die anderen Spieler dran. Auch sie bestimmen ihr eigenes Tempo, können jedoch auch den Windvorteil ausnutzen (siehe unter: Windvorteil).

Wenn Spieler 1 wieder an der Reihe ist, wird der 2. Fahrer dieses Spielers ins Spiel gebracht. Das Gleiche machen auch die Mitspieler. So wird fortgefahrt bis alle Spieler ihre 3 Ren-

ner auf dem Spielbrett haben. Jetzt wurde 1 Runde komplett gespielt.

Nach der ersten Runde und mit allen Fahrern unterwegs, gelten andere Regeln bezüglich der Reihenfolge der zu spielenden Fahrern. Die Spielreihenfolge ist mit Anfang der 2. Runde eine dynamische Reihenfolge. Der Fahrer der bei Anfang der 2. Runde führt, ist zuerst dran. Danach folgen die Fahrer an 2., 3., 4. Stelle usw. bis alle Fahrer dran waren.

Wenn Fahrer die gleiche Feldnummer teilen, darf der Fahrer am Waldrand zuerst los. Auf einer Seite des Parcours sind immer Sträucher/Bäume die dafür sorgen, dass du im Windschatten fahren kannst. Es gibt viele Innen- und Außenkurven. Die Außenkurve hat mehr Felder. Der Zusatz A, B, C, usw. ist ein Hilfsmittel, womit bestimmt werden kann welcher Fahrer zuerst dran ist (in alphabetischer Reihenfolge).

## START DER 2. ETAPPE UND WEITERE ETAPPEN

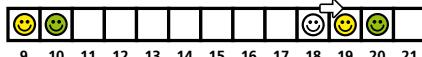
Bei Anfang einer neuen Etappe darf der Spieler der in der vorherigen Etappe als 2. Gestartet ist, mit seinem 1. Fahrer starten. Im Uhrzeigersinn folgen die anderen Spieler mit ihrem 1. Fahrer. Es ist also wichtig beim Spielen von mehreren Etappen die gleiche Sitzordnung zu handhaben.

Es ist keine Pflicht in der 1. Runde mit dem besten oder 1. Fahrer anzufangen. Man könnte z. B. entscheiden mit dem schlechtesten Fahrer anzufangen, um die Mannschaft so besser zusammenhalten zu können. Man kann auch mit dem besten Fahrer anfangen um z. B. die Führung zu erhalten (und das gelbe Trikot). Jeder Spieler fährt die eigene Taktik/Strategie.

## WINDVORTEIL

Windvorteil entsteht beim Fahren im Peloton oder hinter einem anderen Fahrer. Mit Windvorteil darfst/kannst du in einer flachen Etappe 1 Sekunde weiterkommen als den gelegten Kartwert, wenn du dich an einen anderen Fahrer hängen kannst.

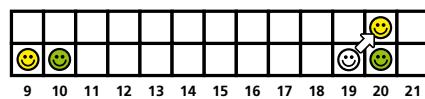
D. h. dass wenn du mit deiner gelegten Sekundenkarte 1 oder 2 Sekunden hinter einem anderen Fahrer bist, du in einem flachen Etappenteil 1 Sekunde Windvorteil nehmen darfst/kannst. Es kann sein, dass du damit genau hinter, oder direkt neben den Fahrer kommst. Ein Fahrer in Führung hat also nie Windvorteil, sondern fungiert oft als Zieler für seine Verfolger.



Beispiel: Der grüne Fahrer steht auf Feld 10, der gelbe auf Feld 9.

- Grün legt eine 10 hin und kommt auf Feld 20.
- Gelb ist an der Reihe und legt eine 9 hin, kommt auf Feld 18.
- Wegen des Windvorteils, darf der gelbe Fahrer ein weiteres Feld vor und kommt auf Feld 19.

Eine zweite Möglichkeit für Gelb wäre, eine 10 hinzulegen und bis Feld 19 vorzurücken. Wegen des Windvorteils, darf der gelbe Fahrer vorrücken auf Feld 20 neben Grün.



Du darfst den Windvorteil nutzen, musst es aber nicht!

Bemerkung: Du kannst mit der Windvorteilsregel nicht an einen Fahrer vorbei, es ist entweder direkt hinter oder neben dem Vordermann. Legt Gelb also eine 11 hin, landet er auf Feld 20, ohne Windvorteil.

## BERGETAPPEN

Das Tempo liegt bergauf erheblich niedriger als bei flachen Etappen. Was bergauf ist, erkennt man an den roten Pfeilen in den Feldern.

Für die Geschwindigkeit des Fahrers bedeutet dies, dass der Kartenwert halbiert wird und abgerundet wird.

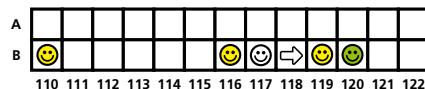
Beispiel:

- Du legst eine 6 hin für einen Fahrer. Du darfst 3 Felder vor.
- Du legst eine 9 hin für einen Fahrer. Du darfst 4 Felder vor.
- Bei Bergetappen kann man bergauf keinen Windvorteil nutzen.

Es kommt oft vor, dass auf der Spitze eines Berges Zeitgutschriften zu ergattern sind für den Fahrer der diesen Punkt als Erster erreicht. Es können außerdem extra Punkte für das Punkte-Ergebnis verdient werden. Dieses steht an den Passierpunkten des Parcours angegeben.

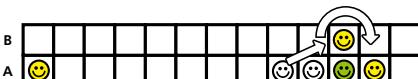
Bergab können 2 Sekunden Windvorteil drin sein. Bergab erkennt man an den blauen Pfeilen in den Feldern. Es gelten die gleichen Windvorteilregeln wie in der flachen Etappe, mit dem Unterschied dass 2 Sekunden Windvorteil drin sind. Und es gibt noch ein wichtiger Unterschied: mit 2 Sekunden Windvorteil kann es passieren, dass man Vordermann überholt. Du kannst maximal 1 Feld vor diesem Fahrer vorrücken und damit an Kopf gehen. Genau wie in der flachen Etappe gilt, dass die Nutzung des Windvorteils keine Pflicht ist. Du kannst also auch nur 1 Sekunde statt 2 in Anspruch nehmen, wenn es strategisch/taktisch günstiger ist.

Beispiele Abfahrt:



- Grün befindet sich auf Feld 120A in einer Abfahrt, Gelb steht auf Feld 110 (in der gleichen Abfahrt) und ist an der Reihe. Wenn Gelb eine 6 hinlegt landet er auf Feld

- 116 (110+6). Er bekommt keinen Windvorteil.
- Das Gleiche gilt für Feld 115 und davor.
  - Legt Gelb eine 7 hin, landet er auf Feld 119A (110+7+2 Sekunden Windvorteil).



- Wenn Gelb eine 8 hinlegt, landet er neben Grün A auf Feld 120B (110+8+2).
- Wenn Gelb eine 9 hinlegt, landet er auf Feld 121A vor Grün (110+9+2).
- Wenn Gelb eine 10 hinlegt, landet er auf Feld 121A vor Grün (110+10+1).
- Wenn Gelb eine 11 hinlegt, landet er auf Feld 121A vor Grün (110+11+0).
- Daraus zeigt sich, dass bei 10 nur eine Sekunde gewonnen wird, und bei 11 gar keine.
- Bei einer Abfahrt kann man mit Windvorteil maximal 1 Feld vor dem Vordermann enden.

#### **Windvorteil geht nur wenn beide Fahrer sich:**

- Auf der gleichen flachen Strecke befinden (max. 1. Sekunde Windvorteil)
- Auf der gleichen Abfahrt befinden (max. 2 Sekunden Windvorteil, mit ggf. an Kopf gehen)
- Von einem flachen Parcours eine Abfahrt anfangen (max. 1 Sekunde Windvorteil)
- Von einer Abfahrt auf eine flache Strecke kommen (max. 1 Sekunde Windvorteil)

Also: Ein Fahrer der bergauf fährt, kann keinen Windvorteil nutzen bei einem Fahrer der sich in einer Abfahrt oder auf einer flachen Strecke befindet. Und andersrum: Ein Fahrer der sich in einer Abfahrt oder auf flacher Strecke befindet, kann keinen Windvorteil nutzen bei einem Fahrer der bergauf fährt.

## **DER STURZ**

Stürze und Massenstürze sind ein wesentlicher Bestandteil dieses Spiels. Sie entstehen aufgrund einer Glückskarte oder durch ungünstiges Lenken, selbst- oder fremdverschuldet. Wer stürzt, setzt einmal aus und verliert eine Sekundenkarte.

N.B. Wenn ein Sturz durch eine Glückskarte ausgelöst wird, müssen alle Glückskarten neu gemischt werden.

Es ist möglich bewusst Stürze herbeizuführen, wenn ein Spieler z. B. Gegner ärgern will (eine typische Form des Linkeballens!). Dieses Manöver hat jedoch eine wichtige extra Bedingung, um zu negatives Rennen zu vermeiden: Bewusst langsames fahren, damit nachfolgende Fahrer ausgebremst werden und möglich stürzen, ist erlaubt wenn der erste Verfolger in einem flachen oder absteigenden Parcourssteil minimal eine Sekundenkarte mit Wert 4 hinlegen kann. In einer Bergetappe bergauf muss der Minimalwert 6 (3 Felder) betragen.

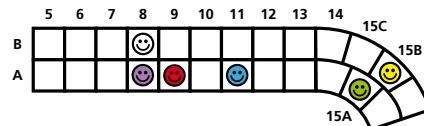
Hat ein Spieler nur Kartwerte im niedrigen Bereich (war das

schlau?), muss mit den Folgen gelebt werden.

N.B. Es ist möglich, das sein Sturz nicht vermieden werden kann.

- Wenn ein Verfolger z. B. keine Möglichkeit hat auf ein anderes Feld zu kommen als sein Vordermann.
- Dieser Verfolger zeigt den Mitspielern seine Karten, damit sie sehen können, dass er den Sturz nicht vermeiden konnte.
- Ein Sturz erfolgt immer über die komplette Breite des Parcours (alle Felder mit der gleichen Nummer).

Siehe nachfolgendes Beispiel:



Blau legt eine 5 hin, landet auf Feld 15B und kommt mit Gelb zum Sturz. Grün steht auf Feld 15 und stürzt ebenfalls.

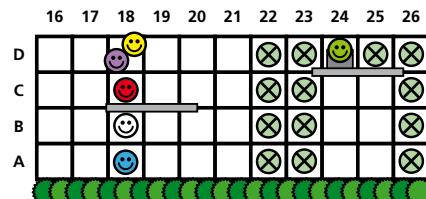
Rot kann rechtzeitig bremsen. Er legt eine 5 und kommt auf Feld 14. Pink hat als niedrigster Kartenwert eine 9. Er kann also nur diese Karte spielen und stürzt dadurch auch auf Feld 15B. Weiß hat als niedrigster Kartenwert eine 7 und kommt somit auf Feld 15C. Damit stürzt auch er, denn alle Fahrer mit der gleichen Feldnummer sind vom Sturz betroffen.

#### **Von einem Sturz betroffenen Fahrer sind:**

- die Verursacher eines Sturzes.
- sind Auf Fahrer.
- sind alle Fahrer mit der gleichen Feldnummer, inkl. A, B, C usw.
- sind alle Fahrer in der gleichen Runde die nicht rechtzeitig bremsen können und ein Feld vom Sturzfeld entfernt sind.

Wenn man bei der Ausführung einer Glückskarte (z. B. 3 Felder vor) in einen Sturz gerät, gilt das auch für den betroffenen Fahrer. Dieser Fahrer fügt sich in letzter Position) bei den anderen Fahrern am Spielbrettrand.

N.B. Bei getrennter Fahrbahn stürzen die Renner auf der anderen Seite der Fahrbahn trennung nicht. Das betreffende Feld muss dann allerdings komplett von den vom Sturz betroffenen Feldern getrennt sein. Siehe nachfolgende Beispiele:

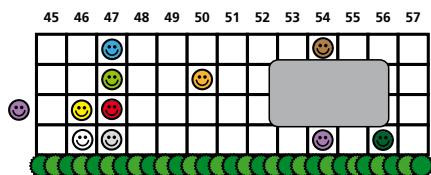


1. Gelb, Rot, Blau und Weiß befinden sich auf einer Feldnummer. Lila kann nicht rechtzeitig bremsen und stürzt mit Gelb und Rot (C und D sind höher als A und B) Blau und Weiß geraten nicht in den Sturz, sie befinden sich hinter der Fahrbahntrennung.

2. Grün hat eine Glückskarte genommen auf der steht: 'Sturz: Alle Fahrer bis einschl. 2 Felder vor und hinter der Sturzstelle stürzen auch'. In diesem Beispiel stürzen alle Fahrer die sich in den grün markierten Felder befinden. Den gestürzten Fahrer platziert man am Fahrbahnrand an der Unfallstelle.

In der Runde in der das Rennen wieder aufgenommen wird, ist die Felder-Reihenfolge wichtig für die Reihenfolge des Starts (26, 25, 24, 23, 22). Im gleichen Feld werden die Fahrer am Fahrbahnrand platziert in der Reihenfolge des ersten gestürzten Fahrers bis zum letzten gestürzten Fahrer. (Dies ist nach einmal aussetzen auch die Startreihenfolge der nächsten Runde). Während die gestürzten Fahrer neben der Fahrbahn einmal aussetzen, können andere Fahrer normal vorbeifahren.

N.B. Wenn man mit seinem Fahrer den Sturz nicht vermeiden kann und dabei verschiedene Feldnummern zur Auswahl stehen, findet der Sturz statt auf dem Feld mit der höchsten Nummer.



Lila (auf 44) legt eine 5 und prallt auf seine Vorgänger. Feld 47 ist höher als Feld 46. Der Sturz findet statt auf Feld 47. Lila, Blau, Grün, Rot und Grau stürzen.

Stehen mehrere Fahrbahnen zur Auswahl und in beiden Fällen einen Sturz verursacht werden wird auf der gleichen Feldnummer (in diesem Fall Feld 54), muss man den Sturz passieren lassen auf dem Feld am weitesten entfernt vom Waldrand. Orange hat als niedrigste Karte eine 5 und prallt auf Braun (am weitesten entfernt vom Waldrand). Wenn Orange aber z. B. eine 9 gehabt hätte und Pink wäre nicht da, wäre er auf Dunkelgrün geprallt.

## LINKEBALK KARTEN (GLÜCKSKARTEN)

Wenn man bewusst oder unbewusst auf ein Linkebalkkartenfeld kommt, muss man eine Linkebalkarte ziehen.

Die Glückskarte gilt dem Fahrer der an dem Moment dran ist. Die Aufgabe auf der Glückskarte muss unverzüglich ausgeführt werden (wenn nicht anders auf der Karte angegeben).

- Wenn die Aufgabe vor oder rückwärts lautet und der Parcours ist mit anderen Fahrern zu, stürzt man zwangsläufig. Einmal aussetzen und Karte wieder abgeben.

- Wenn die Aufgabe vor oder rückwärts lautet, kann man in einen bereits bestehenden Sturz geraten. Hinten einreihen bei den bereits gefallenen Fahrern, einmal aussetzen, Karte abgeben.

- Wenn man bei Ausführung einer Glückskarte erneut auf ein Linkebalkartenfeld oder Wechselfeld kommt, gilt es auch diese Aufgabe wieder nachzukommen.

- Mannschaftskapitän ist der Fahrer der in der ersten Etappe fährt, oder in der 2. und folgende Etappen im letzten Zwischenergebnis führte (also der beste Fahrer des Teams vor Anfang der laufenden Etappe.)

## VORBEIFAHRPRINZIP

Damit Stürze nicht die Oberhand gewinnen, muss ein Fahrer bei einer negativen Glückskarte, oder bei absichtlichem langsam fahren, immer Rücksicht nehmen auf den Fahrer der nach ihm dran ist. Die Faustregel lautet: gib dem Fahrer der nach dir dran ist ausreichend Platz um eine Sekundenkarte mit Wert 4 zu legen. Bergauf gilt eine Sekundenkarte mit Wert 6 (3 Felder).

Bei negativen Linkebalkarten gibt es Fälle in denen man gar keine Felder zurück kann: man muss das Minimum der Felder/Sekunden des nachfolgenden Fahrers berücksichtigen. In diesem Fall hat man Glück: die Glückskarte kann nicht ausgeführt werden. Man muss keine neue Karte nehmen.

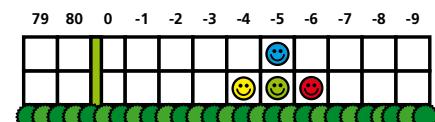
## ENDERGEBNIS ETAPPE

Das Endergebnis einer Etappe wird wie folgt berechnet: Der Fahrer der in der gleichen Runde die Zielgerade am weitesten überschreitet, hat die beste Zeit und damit die Etappe gewonnen. Er bekommt als Endzeit die Zahl des letzten Etappenfeldes vor dem Ziel minus die Sekunden die er über das Ziel hinaus fährt. Jedes Feld nach dem Ziel ergibt -1 Sekunde.

Nach der Ziellinie können keine Sekunden Windvorteil mehr angerechnet werden. Auch kann nach dem Ziel kein Sturz mehr passieren, ein Fahrer kann ankommen und aufschließen soweit es die Auslaufbahn zulässt. Wurde eine höhere Sekundenkarte gelegt, entfällt der Restwert.

Wenn zwei oder mehr Fahrer in der gleichen Runde gleich weit die Ziellinie überqueren (z. B. als 2. oder 3.) gewinnt der Fahrer am nächsten zum Waldrand den 2. Platz. Beide bekommen jedoch die gleiche Endzeit notiert.

Beispiel:



- Grün überquert die Ziellinie einer Etappe die aus 80 Feldern bestand und landet hinter der Ziellinie auf Feld -5 am Waldrand.
- Das Endergebnis lautet dann: 75 Sekunden (80-5).
- Wenn Rot in der gleichen Runde die Ziellinie überquert und auf Feld -6 kommt, lautet die Endzeit dieses Fahrers (80-6) 74 Sekunden. (Es geht also nicht darum wer als Erster die Ziellinie überquert, sondern wer in der Reihe die Ziellinie am weitesten überquert.)
- Wenn Blau in der gleichen Runde ankommt auf Feld -5, wird seine Endzeit auch 75 Sekunden. Er endet neben Grün. Beide Fahrer haben eine Endzeit von 75 Sekunden, trotzdem wird Grün 2. und Blau 3. (Waldrandregel).

Wenn Gelb auf Feld 77 eine 8 hinlegt, würde er normalerweise auf Feld -5 ankommen.

Das geht aber nicht, da dort schon 2 Fahrer stehen. Auch eine 10 oder 11 macht keinen Sinn. Er kommt an auf Feld - = 76 sec.

Die nachfolgenden Fahrer überqueren die Ziellinie anscheinend noch nicht, sondern befinden sich irgendwo vor der Ziellinie. Das Endergebnis lautet also: Rot gewinnt mit 74 Sekunden. Grün wird 2. mit 75 Sekunden. Blau wird 3. mit 75 Sekunden. Gelb wird 4. mit 76 Sekunden.

Nach jeder Runde addieren wir 10 Sekunden zur Endzeit. Wenn noch nicht ans Ziel gekommene Fahrer in der nächsten Runde die Ziellinie überqueren, lautet ihre Zeit:  
80 Sekunden + 10 Sekunden für die nächste Runde – Anzahl Felder über die Ziellinie hinaus.

Beispiel:

Fahrer 5 kommt die nächste Runde an auf Feld -8.  
Seine Zeit lautet:  $80+10-8= 82$  Sekunden.

Beispiel 2:

Fahrer 6 kommt immer noch nicht an, erst in der nächsten Runde und landet dann auf Feld -4.  
Seine Zeit:  $80+20-4= 96$  Sekunden.

Auf diese Weise beenden alle Fahrer alle Spielrunden bis zum Schluss. Achte darauf dass bei einer neuen Spielrunde 10 Sekunden zur Endzeit der restlichen Fahrer addiert werden, wie obenstehend beschrieben.

Um die korrekte Anzahl Sekundenkarten zu kontrollieren, muss für jeden angekommenen Fahrer bei Beginn einer neuen Runde eine Sekundenkarte abgegeben werden. So haben alle Spieler für jeden Fahrer der noch unterwegs ist, eine gleiche Anzahl Sekundenkarten in ihrem Besitz.

Wenn anschließend am Ende einer Runde die Sekundenkarten ausgegangen sind, werden neue Sekundenkarten verteilt. Jeder Spieler erhält 5 Sekundenkarten für jeden Fahrer der zu dem Zeitpunkt unterwegs ist. (Fahrer die das Rennen bereits beendet haben, brauchen schließlich keine Sekundenkarten mehr. Für diese Fahrer braucht man auch keine Sekundenkarte mehr abzugeben).

Direkt nach Abschluss der Runde (wenn alle Fahrer dran waren), werden die angekommenen Fahrer vom Spielbrett genommen (nachdem Zeit, Ort und Punkte notiert wurden). Damit sind sie kein Hindernis für Fahrer der nächsten Runde.

## 6.1 Zeitgutschriften.

Während der Etappe gibt es an verschiedenen Punkten die Möglichkeit Zeitgutschriften zu ergattern. Diese Sekunden zählen mit um in der Fortsetzung des Rennens das Endergebnis der Fahrer zu bestimmen. Wir arbeiten unser Beispiel des Endergebnisses weiter aus:

Sagen wir, dass Blau 4 Sekunden Zeitgutschrift gewonnen hat. Seine Endzeit lautet damit:  $75-4=71$  Sekunden. Er gewinnt damit die Etappe nicht (das ist Fahrer 2 mit 74 Sekunden). Zeitgutschriften werden erst angerechnet im Zwischen- und Endergebnis.

Zusammenfassend: Bei der Berechnung des Etappenergebnisses, zählt die Zeitgutschrift noch nicht. Beim Errechnen des Zwischenergebnisses (gelbes Trikot) jedoch schon. In unserem Beispiel bekommt Blau das gelbe Trikot. Seine Zeit im Zwischenergebnis lautet nämlich 71 Sekunden.

## 6.2 Bonifikationspunkte

In diversen Etappen kann man extra Punkte verdienen für die Punktewertung. Die Punktewertung gilt für das Team: ergatterte Punkte von allen Fahrern eines Teams werden also zusammengezählt in der Endgesamtwertung (siehe auch 6.3). Wenn ein Fahrer als Erster/Zweiter an einem bestimmten Punkt in einer Etappe vorbeikommt, kann man diese Punkte für Team verdienen. Die Punktzahl steht auf dem Spielbrett angegeben.

## 6.3 Punktewertung: Resultate pro Etappe und Verdienste in der Gesamtwertung

Die Punktewertung ist eine extra Wertung neben gelbem Trikot und Mannschaftszeit. Die Punktezählung gilt für die Mannschaft. Man kann also mit allen Fahrern des Teams Mannschaftspunkte sammeln.

- In jeder Etappe kann man neben den obengenannten Bonifikationspunkten, abermals Punkte sammeln auf Basis des Etappenergebnisses.
- Nr. 1 erhält 10 Punkte, Nr. 2 erhält 9 Punkte, Nr. 3 erhält 8 Punkte,
- Nr. 4 erhält 7 Punkte, Nr. 5 erhält 6 Punkte, Nr. 6 erhält 5 Punkte,
- Nr. 7 erhält 4 Punkte, Nr. 8 erhält 3 Punkte, Nr. 9 erhält 2 Punkte,
- Nr. 10 erhält 1 Punkt, Nr. 11 und Weitere gehen leer aus.
- Eine praktische Formel: Punkte =  $11 - \text{Position}$  (wobei die Punktzahl nie < 0 sein kann)
- Am Ende des Spiels werden alle Team-Etappenspunkte zusammengezählt und so entsteht ein Mannschaftspunkte-Ergebnis. Die höchste Punktzahl gewinnt.

## A. Tagespreise:

In der Tour kann man auch Tagespreise gewinnen, wie z. B. Etappensieger (schnellster Fahrer) und schnellste Mannschaft (alle Fahrer zusammengezählt). Die Mannschaftszeit ist das wichtigste Element des Spiels und gibt im Endergebnis wichtige extra Punkte. Bei verschiedenen Etappen können Zeitgutschriften und Bonifikationspunkte verdient werden. Gutschriften und Punkte werden im Zwischen- und Endergebnis angerechnet.

## B. Zwischenergebnis:

Das gelbe Trikot ist bei jedem Fahrer beliebt. Es ist wichtig dieses Trikot zu erobern und behalten. Dafür gibt es extra Punkte. Ein Etappensieger ist im Zwischenergebnis auch der schnellste Fahrer und bekommt das gelbe Trikot, um damit die nächste Etappe anzugehen. (= Zeit 1. Etappe – Bonussekunden 1. Etappe + Zeit 2. Etappe – Bonussekunden 2. Etappe, usw.) Nach jeder Etappe wird ein neues Zwischenergebnis berechnet und der neue Trikotträger, die schnellste Mannschaft und Anführer im Punkte-Ergebnis bekannt.

## C. Endergebnis:

Außer Tagespreise berechnen wir beim Abschluss der letzten Etappe das Endergebnis: es wird ein Gesamtgewinner bestimmt.

Wir setzen Zeit und Endresultate um in Punkte um den Gesamtgewinner der Tour zu bestimmen. Nachfolgende Punkte werden zu den bereits verdienten Punkten gezählt:

- Die beste Mannschaft erhält auf Basis des Sekundenendergebnisses 40 extra Punkte;
- Der 2. Gewinner erhält extra 15 Punkte und der 3. Gewinner 5 extra Punkte.
- Der schnellste Fahrer (im gelben Trikot) erhält auf Basis seiner Sekundenzeit 15 extra Punkte, der 2. Gewinner bekommt 10 extra Punkte, der 3. Gewinner 5 Punkte.

Mit dem QR-code auf dem Spielbrett und mit Ihrem Smartphone können Sie den unterstützenden Tour-Rechner nutzen. Dieses Hilfsmittel hilft Ihnen Spielresultate zu führen. Sie müssen dazu ein kostenloses Account auf unserer Website einrichten. Selbstverständlich ist es auch möglich Spielresultate manuell auf den beigefügten Spielzetteln.

Achtung:

Haben Sie kein Smartphone aber einen PC (bzw. Notebook, oder Mac)? Sie finden den Tour-Rechner auf unserer Website.

---

## MÖGLICHE SPIELVARIANTE:

Eine alternative und bedeutend unterschiedliche Spielvariante ist das Mannschaftszeitfahren.

Jeder Spieler erhält 5 Karten für jeden Fahrer des Teams.

Man bekommt nur einmal neue Karten wenn bei jedem Fahrer nur 1 Karte übrig ist.

Alle Fahrer des Teams sind direkt nacheinander dran. Es geht darum die Mannschaft zusammenzuhalten und möglichst viel Wind- und Zeitvorteil zu gewinnen. Karten tauschen kann von entscheidender Bedeutung sein in dieser Etappe.

Start eines Mannschaftszeitrennens:

Während eines Mannschaftszeitrennens dürfen Spieler einer Mannschaft mit einander beraten und ihre Karten teilen. Bonuspunkte und Zeitgutschriften kann man nicht gewinnen.

Beispiel bei 3 Fahrern pro Mannschaft:

Ein Spieler legt 3 Karten hin (1 für jeden Fahrer) und bewegt seine Fahrer gemäß Kartwerte. Er versucht dabei möglichst viel Windvorteil zu gewinnen. Zur Erklärung folgt nachstehend ein Beispiel mit Mannschaft A.

- Mannschaft A ist erneut an der Reihe, benutzt noch einmal 3 Karten und rückt seine Fahrer.
- Jetzt ist Mannschaft B dran, die ersten 3 Karten werden umgesetzt.
- Mannschaft A ist wieder dran. (3. Mal)
- Mannschaft B ist wieder dran. (2. Mal)
- Jetzt ist Mannschaft C dran, die ersten 3 Karten werden umgesetzt.
- Mannschaft A ist wieder dran. (4. Mal)
- Mannschaft B ist wieder dran. (3. Mal)
- Mannschaft C ist wieder dran. (2. Mal)
- Jetzt ist Mannschaft D dran, die ersten 3 Karten werden umgesetzt.
- Mannschaft A ist wieder dran. (5. Mal)
- Mannschaft B ist wieder dran. (4. Mal)
- Mannschaft C ist wieder dran. (3. Mal)
- Mannschaft D ist wieder dran. (2. Mal)
- usw.

Mit einem bisschen Glück hat man einen Fahrer vor sich mit möglicherweise nur Karten mit niedrigem Wert. Auch bei diesem Fahrer kann man Windvorteil ausnutzen.

Sollte dieses Spielschema zu kompliziert erscheinen, kann man mit jeder Mannschaft getrennt spielen. Eine Mannschaft legt den ganzen Parcours zurück bis die Karten ausgespielt sind, erst dann ist der nächste Spieler dran.

Wenn alle Karten ausgespielt sind, endet ein Spieler mit seinen Fahrern irgendwo im Parcours. Im Parcours stehen die Zeiten angegeben die benutzt sind um die Felder zu zählen. In einem Mannschaftszeitrennen ziehen Sie von der Zahl 200 die Feldnummer Ihres schlechtesten Fahrers ab. Alle Fahrer bekommen diese schlechteste Zeit.

Wichtig dabei ist, dass direkt nachdem die Zeiten der Fahrer notiert wurden und alle Mannschaften dran waren, die Fahrer vom Parcours entfernt werden. Sie dürfen die Strecke nicht blockieren.

Während eines Mannschaftszeitrennens gewinnt man abweichende Punkte für das Punkte-Ergebnis:

- Mannschaft 1 (Gewinner) erhält 18 Punkte
- Mannschaft 2 (2. Platz) erhält 12 Punkte
- Mannschaft 3 erhält 6 Punkte
- Schlechtere Mannschaften erhalten leider keine Punkte.

---

## ZUM SCHLUSS

Dieses Spiel wurde in den vergangenen Jahren ausgiebig ge-

NL

EN

DE

testet, verbessert und erweitert, mit Dank an vielen Freunden und unserer Familie. Es war dieser Spaß der uns davon überzeugte, dass Linkeballen womöglich ein größeres Publikum gefallen könnte. Wir möchten den Spaß mit euch teilen und wünschen viel Spielvergnügen.

Letzte Tipps, Neuigkeiten und Erweiterungen findet ihr auf unserer Website, auf Twitter oder Facebook.

[www.hulstgames.nl](http://www.hulstgames.nl)

[www.facebook.com/hulstgames.nl](http://www.facebook.com/hulstgames.nl)

[www.twitter.com/hulstgames](http://www.twitter.com/hulstgames)

Mit freundlichem Gruß,  
HulstGames v.o.f.

## **NOTITIES • NOTES • NOTIZEN**

## LINKEBALLEN

↑ [LINKEBALLEN])