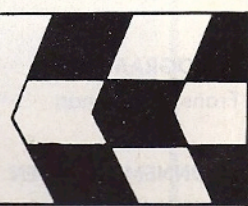




DE S.L.S. WAS ZÓ!



Het grote parkeerterrein van het „Euro-Strand” bij Valkenswaard deed denken aan een soldatenkerkhof, toen de organisatoren van het District 's-Gravenhage & Omgeving van de R.A.C.-West daar op donderdagmiddag, 9 mei jongstleden, hun voorbereidingen troffen om de 123 deelnemers te ontvangen aan de start van hun 16e 24-uurs rit „Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen”. Keurige witte bordjes gaven op uniforme wijze de plaats aan, waar de ingeschreven auto's geparkeerd dienden te worden om aan een veiligheidskeuring onderworpen te worden. In het nabij gelegen restaurant installeerden de officials van de permanente zich achter de starttafel voor de administratieve afhandeling, en zo kon om 19.01 uur de équipe Van Lennep/Schwarz in het Ford Mustang Shelby-kanon onder startnummer 1 de ruim 1.400 km lange tocht vol avontuur beginnen.

Een aanwijzing in die richting vonden de deelnemers op de eerste bladzijde van het — in keurig offset en handig oblong formaat uitgevoerd — routeboek (waarin echter de aanduidingen voor hetzelfde geld wat groter en duidelijker gereproduceerd hadden kunnen zijn!), waar zij lazen: „in de route zijn een aantal bospaden e.d. opgenomen, waar het onmogelijk is snel te rijden — integendeel — waar het uiterste aan beheersing en stuurmanskunst gevraagd wordt om „brokken” te voorkomen”.

De eerste 100 km, waarvan ruim de helft over de Boudewijnweg golden als aanloop tot de wedstrijd, die in volle hevigheid losbarste na de tijdcontrole in Soumagne, even ten zuiden van de autobaan tussen Luik en Verviers.

Die „hevigheid” had twee bronnen: in de eerste plaats was de totale route door de uitzetters, Jan Sanders en Louis Nuyen, onderverdeeld in zes etappen van variërende lengte, ieder — althans door de deelnemers in de „Superklasse” — te rijden met een gemiddelde snelheid van 50 km/u.

Om nochtans en zo mogelijk een „beslissing op de weg” te vinden, waren deze etappes gelardeerd met „controlepunten”, d.w.z. plaatsen, waar zich blijkens het reglement tijdcontroles konden bevinden. In overeenstemming met de gegevens van het routeboek, waren deze controlepunten óók vermeld op de controlekaarten, met opgave van de toegestane rijtijd van punt tot punt. Een eenvoudig reken-sommetje leerde, dat het gemiddelde van punt tot punt zich rond de 60 km/u bewoog om in het laatste stukje van de étape zóveel te zakken, dat het over het geheel daarvan tóch inderdaad 50 km/u bedroeg. Een alleszins „spitse” vondst, waardoor het mogelijk wordt een beslist pittige wedstrijd te bieden, die niettemin regelmatig de kans geeft om even op adem te komen, c.q. de opgelopen achterstand in te halen.

De tweede bron van hevigheid vormden de aangekondigde „bospaden en dergelijke”: al spoedig bleek, dat de desbetreffende waarschuwing niet voor niets in het routeboek was opgenomen, want op sommige plaatsen was het werkelijk bar en boos! Aan rulle, met stenen bezaaide weggetjes en smalle, glibberige bospaden waarover men zich van de ene met regenwater gevulde kuil naar de andere spoedde, géén gebrek en niemand kon zich dan ook aan de indruk onttrekken, dat de som van Dumonceau-Bekerrit en East-African Sa-

fari in het kwadraat voor het ontwerp van deze SLS model hadden gestaan. De kwalijke gevolgen daarvan konden natuurlijk niet uitblijven, want de organisatoren mochten dan wel stellen dat het onmogelijk was er snel te rijden, het was anderzijds wel noodzakelijk, want de klokken aan de tijdcontroles tikten onverstoord door! De uitlaat-fabrikanten gaan kennelijk een gouden tijd tegemoet en een nieuwe behandeling werd ten doop gehouden: „de wagen is aan de onderzijde gesteenstraald”.

Een ietwat wrang grapje overigens, want het was voor velen een ernstige teleurstelling te ontdekken dat zij hun wagen moesten riskeren om aan de gestelde opgaven te voldoen en het mag dan ook géén verbazing wekken, dat meerdere deelnemers de gok niet waagden en huiswaarts keerden. Het zij de organisatoren gegeven juist dezen er van te overtuigen, dat de volgende editie wél even mooi, maar beslist niet „wagenslopend” zal worden, want tot dit inzicht zijn zij inmiddels ongetwijfeld gekomen!

Terwijl de colonne der deelnemers zich onder niet al te slechte weersomstandigheden via Trois-Ponts en Marbourg (aan de Luxemburgs-Duitse grens) voortspoedde naar Echternach, had uw verslaggever zich met aanzienlijk minder problemen reeds rechtstreeks derwaarts begeven aan het stuur van een daartoe door ALIMPO n.v. beschikbaar gestelde BMW 1600 TI, teneinde tijdig aanwezig te zijn om een vroeg in de volgende morgen in de omgeving van die plaats op te stellen tijdcontrole te bemannen.

Ik moet mij ervan weerhouden u te beschrijven welke super-genietingen deze auto heeft geboden, maar een

„bedankt ALIMPO, het was luisterrijk“ zal denk ik wel door de redactionele censuur komen!

Echternach speelde ditmaal in de SLS een bijzondere rol: het was de pleisterplaats, waar de deelnemers een volledige rust genoten, voor rekening van de organisatie comfortabel ondergebracht in hotels, terwijl de automobielen waren opgeborgen in een parc-fermé. Daardoor was het mogelijk de beide nachten geheel te benutten voor de wedstrijd en van 's-heren wegen te verdwijnen zodra het overige verkeer rechten daarop doet gelden.

Wanneer we het er over eens kunnen zijn dat onze overvolle wegen nauwelijks dan wel in het geheel niet de mogelijkheden bieden voor een wedstrijd van dit kaliber volgens het oude systeem (24 uur ononderbroken rijden Scheveningen-Luxemburg vice-versa), dan is de (in navolging van de Tulpen-Rallye?) gekozen oplossing welhaast ideaal te noemen!

Toen ik aan het eind van de ochtend terugkeerde van mijn post, waar ik het koude genoeg had 95 van de

gestarte équipes te „klokken“, was er geen deelnemer te vinden. Kennelijk profiteerde eenieder, nadat het door „Vredenstein“ aangeboden ontbijt was verorberd, van de kans om, zoal niet te slapen, dan toch „de ogen een paar uren rust te gunnen“ en zich eens in alle rust lekker te verfrissen, alvorens het door „Chevron“ op tafel gebrachte diner te savoueren en daarbij te overpeinzen, dat ook de hotelrekening namens deze maatschappij werd vereffend. Zoals u ziet had deze SLS ook volop comfortabele trekjes!

Zo langzamerhand werd het dan weer tijd om de gedachten te bepalen bij hetgeen nog komen moest: vanaf 18.31 uur was het afgelopen met hotels en diners en moest er weer een stukje gereden worden! Wie nu meende, dat je alleen in de buurt van Kautenbach in de modder kunt blijven steken, had buiten de waard gerekend: na de 54 geneutraliseerde kilometers van Echternach tot Gaichel aan de Luxemburgs-Belgische grens, bleken de uitzetters ook in de nu volgende etappen naar Bouillon en ver-

volgens naar Boussu nog het een en ander aan gaten en kuilen in petto te hebben en de deelnemers tenslotte de geneugten van de welbekende Belgische kasseien niet te willen onthouden in een voor de SLS nieuw terrein, ten westen van Brussel.

Via de Scheldetunnel werd tenslotte koers gezet naar ons aller Strijbeek, waar even over de grens op vaderlandse bodem de finish-controle nog maar net was geïnstalleerd, toen de eerste deelnemers, vermoeid maar tevreden, zich kwamen melden.

Voor deelnemer nr. 1 was dit helaas nèt niet meer weggelegd: het Shelby-kameel kwam in onvrijwillige aanraking met een camion en raakte in brand, waarbij bleek — de inzittenden waren inmiddels gelukkig ongedeerd uitgestegen — dat vrijwel alles aan deze wagen brandbaar is: niet alleen de carrosserie, maar zelfs de magnesium wielen werden grondig verast tot verrassing der omstanders.

Aan de finish hadden de deelnemers de keuze hun controlekaart in te leveren, dan wel deze zelf, maar dan maximaal twee uur na aankomst te Strijbeek, naar Scheveningen te brengen via een route naar eigen keuze, teneinde op het parkeerterrein aan de boulevard deel te nemen aan een klassementsproef, waarvan de resultaten alleen in ex-aequo gevallen van invloed konden zijn op het klassement.

Het laat zich begrijpen, dat na een zware wedstrijd velen het voor gezien hielden en de belangstelling voor het proefje was dan ook maar een zwakke afschaduwning van hetgeen we in vroeger jaren op dat parkeerterrein konden gadeslaan.

Niettemin werd er met groot élan geprobeerd om nóg wat rubber van de al zo afgebeulde banden af te krijgen en ondanks het voor de enthousiaste officials wat gering aantal starters werd het tóch nog een uiterst spannende strijd, waarin Dirk de Wild na een mislukte eerste poging, aan iedere twijfel een eind maakte, door met het (Jetten) Vauxhall 90SLletje de snelste tijd van de dag te doen registreren.

Boven, in de gastvrije zalen van het „Kurhaus“, hadden deelnemers en officials, dank zij een geste van een bekende automobielfabriek in het zuiden des lands (inderdaad: DAF) de inwendige mens weer wat op peil gebracht met een koffietafel, werden de „voorlopige resultaten tot Echternach“ bestudeerd, ontwikkelde zich het traditionele gesprek, dat met „nakaarten“ wordt aangeduid en heerste er bij sommige deelnemers een begrijpelijke teleurstelling over het besluit van de wedstrijdleiding een tijdcontrole vervallen te verklaren, omdat

In de kopfoto de winnaars van de Superklasse, die tevens de beste prestatie leverden: Ad Haans en Marcel Verbunt op BMW 2002. Hierboven nr. 21, Martini-van Hoes, met een Volvo 123 en daaronder nr. 14, de gebroeders Dirk en Wil de Wild met Vauxhall SL 90.



zich in het voorliggende traject een „verstopping“ van de route had voorgedaan.

Wat was het geval? Op een der, reeds eerder gesignaleerde, „minder verharde“ wegen, waren enkele deelnemers in de modder blijven steken. Toen dat een langdurige geschiedenis dreigde te worden (en metterdaad ook werd), besloten de op een gegeven moment machteloos wachtenden om te handelen, zoals het reglement in dit en dergelijke gevallen voorschrijft: zij „dienen een omleiding te maken, die hen via de kortst mogelijke omweg weer op de oorspronkelijke route terug brengt“. Aldus handelend werd een routecontrole gemist, die dan ook terecht vervallen werd verklaard, maar dat nu ook de daaropvolgende tijdcontrole werd geschrapt, wil er bij de betrokken deelnemers niet in.

Vóórdat de zaak ter plaatse vast liep, waren andere deelnemers er wél zonder kleerscheuren doorgekomen. U begrijpt nu de bezwaren tegen de beslissing van de organisatoren: welk principieel verschil er is tussen oponthoud tengevolge van, bij voorbeeld, een lekke band of dat tengevolge van een onbruikbaar geworden route?

Want deze beslissing beïnvloedt de uitslag!

Elders in de immense ruimte van het „Kurhaus“ zwoegde de rekenkamer, om uit de honderden controle-aantekeningen een klassement te berekenen. Deze werkers achter de schermen, werden daarbij van aanmerkelijk veel hoofdbrekens verlost, doordat „Olivetti Nederland“ een viertal geprogrammeerde tafelcomputers met vakkundig bedienend personeel beschikbaar had gesteld.

Waarom het dan toch nog zo lang duurde, éér de voorlopige uitslag „hing?“ Wel: zelfs een computer kan niet vooruit, wanneer de benodigde gegevens (controlekaarten van twee trajecten) — laten we zeggen: door een misverstand — „ergens onderweg“ zijn blijven steken!

Er ging dan ook bij alle belanghebbers een héél dikke zucht van verlichting op, toen die belangrijke documenten eindelijk werden binnengebracht. Jammer, want alles was op haren en snaren gezet om die uitslag er nu eens héél snel uit te krijgen!

Ik had het zoëven over „vroeger jaren“ (men zegt, dat je oud wordt wanneer je daaraan begint!): een andere vergelijking laat zich al evenmin wegdringen, wanneer je hebt gezien, hoe deze toch in alle opzichten „machtige“ SLS een beetje „als een nachtkars uitging“.

Toen de rit in vroeger jaren Scheveningen als traditioneel begin- en eindpunt had, was de aankomst bij het „Kurhaus“ op vrijdagavond ècht

niet alleen naar mijn, maar naar veler overtuiging het klapstuk van de veiliging. Je kunt nieuwe haring natuurlijk niet uit de grond stampen (naar verluidt gaat men die volgende maand uit zee vissen), maar ongetwijfeld zullen vélen met een zekere weemoed terugdenken aan de tijd, waarin die aankomst zo mogelijk nóg gezelliger was dan de prijsuitreiking in de stampvolle grote zaal op de zaterdagavond!

Ditmaal waren er nog maar een handvol deelnemers, officials en belangstellenden onder het gehoor van Han van der Heijden, toen hij zaterdagmiddag omstreeks 17.00 uur de begerenswaardige prijzen uitreikte. Wanneer u bedenkt, dat niet minder

dan 23 deelnemers zich van een BMW-product bedienden, zal het u niet verbazen, dat in de wandelgangen van een „BMW-Treffen“ werd gesproken. U vindt dit merk in de uitslag dan ook nog al eens terug! In de eerste plaats moet ik u dan kond doen, dat de „Superklasse“ werd gewonnen door Ad Haans en Marcel Verbunt met BMW 2002, en dat het neefje van deze ook bij ons populaire sportvriend, de heer J. N. Haans, geassisteerd door de heer W. A. G. van Berne, in een BMW 2000 Tilux beslag legde op de overwinning in de „Sportklasse“. Een welgemeende gelukwens en wårme bewondering voor deze niet-geringe prestaties! SYBREN ROEST

HOOGSTGEKLASSEERDEN WERDEN:

SUPERKLASSE

Groep 1

1. 30 Haans/Verbunt, BMW 2002
2. 3 Konink/Lissone, Porsche 912
3. 31 Beers/Beers, Ford Lotus

Groep 2

1. 14 De Wild/De Wild, Vauxhall 90 SL
2. 15 Brandsma/Vervoort, Sunbeam Imp

Groep 3/4

1. 21 Martini/v. Hees, VOLVO 123
2. 20 Verschuuren/v. Beek, Triumph Vitesse
3. 18 Keijzer/De Winkel, Mercedes 250 SE

Groep 5

1. 32 Smit/Smit, BMW 1600 TI
2. 33 v. d. Wel/Oellers, BMW 1600-2
3. 34 Lampier/Reerink, Ford Cortina

Groep 6

1. 42 Baars/Baars, DAF 55
2. 41 Claus/Jetten, Opel Rallye Kadett

Groep 7

1. 46 Luijbregts/Luibregts, Austin Cooper

SPORTKLASSE

Groep 1

1. 56 Thies/Moos, VW 1500

2. 52 Kok/v. Hoogdonk, AR Sprint GT
3. 54 Zoet/Versteegh, MG „B“

Groep 4

1. 80 Haans/v. Berne, BMW 2000 Tilux
2. 87 Gordijn/Gordijn, VOLVO 544
3. 86 Vreijling/Baartmans, BMW 2002

Groep 5

1. 91 Driessen/Haanen, BMW 1600 TI
2. 99 v. Heugten/Poort, BMW 1600TI
3. 92 Rombonnet/Creemers, BMW 1600 TI

Groep 6

1. 110 Walch/Heinrich, Glas 1304 TS
2. 113 Janssen/v. d. Linden, Renault R8
3. 115 Coenen/Coenen, Ford 12 M

Groep 7

1. 123 v. Bueren/Stephan, SIMCA 900
2. 125 Lauret/Bos, Wartburg 353
3. 126 Janssen/v. Lierop, Austin Cooper

Groep 8

1. 131 Mul/Lommerse, Austin Seven
2. 130 Buys/Buys, Honda S 800
3. 133 Berkel/Klaar, FIAT 850



Hiernaast de beste mixed-equipe, de heer en mevrouw Wim en Andrée Beers met hun Ford Cortina Lotus.