



## west euro cup '82

	A.	B.	C.	D.	E.	F.	TOTAAL
01. Dumont (B)	--	42	42	37	5	45	171
02. Brookes (GB)	--	54	--	49	44	5	152
03. Colson (B)	--	50	44	--	--	49	143
04. "Doom" (B)	27	21	20	16	--	27	111
05. Haider (A)	--	--	--	45	--	60	105
06. Buntenschach (D)	8	36	23	13	23	--	103
07. McRae (GB)	--	--	49	--	50	--	99
08. Duez (B)	--	39	50	--	--	--	89
09. Lietaer (B)	--	40	29	13	--	--	82
10. Hoes (NL)	--	33	27	19	--	--	79
11. Snijders (B)	--	35	35	--	--	--	70
12. Morris (GB)	--	32	28	--	--	--	60
13. Van der Marel (NL)	--	5	50	5	--	--	60
14. Nieschwitz (D)	--	5	25	--	30	--	60
15. Gräf (CH)	--	40	--	--	--	16	56
16. Luijbregts (NL)	--	--	26	30	--	--	56
17. Kiefer (D)	--	5	30	13	--	5	53
18. Haselden (GB)	--	25	27	--	--	--	52
19. Guliker (NL)	--	--	30	20	--	--	50
20. De Boey (B)	--	34	15	--	--	--	49

A.= Saarland Rally (D)

B.= Haspengouw Rally (B)

C.= 24 Uren van Ieper (B)

D.= Hunsrückrally (D)

E.= Manx Trophy (GB)

F.= Rallye du Vin (CH)

Er is nog slechts één rally te rijden voor de West Euro Cup 1982, t.w. de Rallye Köln-Ahrweiler.  
Guy Colson of Russel Brookes kan de eerste plaats van onze Zuiderbuur Jean-Louis Dumont nog overnemen door een goed resultaat in de gezellige Duitse rally nabij Keulen. Wat de Nederlanders betreft kan Johnny Hoes nog klimmen naar een vierde plaats (goed voor DM 1000) waardoor volgens ons Anja Beltzer tevens nog de WEC '82 voor Dames kan winnen door voor de navigatrice van "Doom" te eindigen. Ook Jan van der Marel en Wim Luijbregts kunnen nog gemakkelijk in de top 10 komen mede gezien het feit dat er nog een aantal rijders tussen uitvallen wanneer art. 3 van het WEC-reglement in werking treedt. Dit artikel geeft aan dat men alleen geklasseerd wordt indien men aan tenminste één buitenlandse rally heeft deelgenomen.



## SLS-BP-RALLY



Na een redelijk lange rustpauze eindelijk weer een rally. Deze rustpauze kwam voor ons goed uit. Omdat we zo de motorische problemen welke wij de afgelopen 5 rally's hadden op konden lossen. Vrijdags begonnen we dan met verkenningen en na afloop hiervan konden we zeggen dat de SLS-BP-Rally een leuk evenement kon worden. Wel zou het een zware dobber worden omdat wij, doordat we met de klasse tot 1600 cc waren samengevoegd, op proef 2 (Assen) teveel zouden verliezen op de Golf GTI's. We hoopten dit in trajekt 3, waarin veel onverhard zat en waar we ons erg thuis voelen goed te kunnen maken. Helaas was de opkomende mist spelbreker, want de eerste 2 proeven konden we nog slechts langzaam rijden en de rest werd afgelast. Het idee van de organisatie om een geleide verkenning te houden is ons goed bevallen, maar ik denk dat het uitreiken van pace-notes door de organisatie of derden goedkoper is. Het is me wel opgevallen dat bepaalde equipes bij een verkende rally harder gaan dan bij een onverkende rally. Een voordeel van een verkende rally is dat de kans op schade kleiner is. Bij een onverkende rally is de uitkomst het gevolg van goed navigeren, stuurmanskunst en durf. Voor ons was het belangrijk om weer eens een rally uit te kunnen rijden zonder problemen en zodoende nog aan vijf rally's te kunnen komen voor het kampioenschap. Twee dagen voor de rally moesten we nog de koppeling plotseling vervangen zodat we misschien zoals bij velen op het laatste moment klaar waren. Na de verkenning hebben we nog telefonisch contact gehad met onze serviceploeg, die zaterdagsochtend toch nog even de kleppen wilden stellen. Hun wil geschiedde en wij vroeg ons bed uit. Uiteindelijk gekeurd, een kop koffie en starten maar. Gelijk op de eerste proef pech doordat de gasstang los schoot en wij hiermede een minuut verloren op ons schema. Daarna Assen waar we + 2 minuten verloren, zodat een hoge score moeilijk werd, want 3 minuten is veel. Toch maar hard doorgaan en zien te redden wat er te redden viel tot trajekt 3. Om startnummer 49 bij te houden was onmogelijk