



12e S.L.S. voor JETTEN-HORBACH

• Bij de rust in Grundhof poseren de twee „opperhoofden” van de S.L.S., Geert Zwolle (l.) en Rolf Tetenburg (r.) voor de Autorevue-camera.

Groot succes voor organisatie

De twaalfde Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen Rit, bij iedere autosportliefhebber beter bekend als de „S.L.S.”, ligt alweer achter ons. Donderdagmiddag 16 mei om één minuut over vijf genoten wijzelf, d.w.z. Piet de Greeuw en uw verslaggever, de eer om als eersten door starter Ton Zwikstra te worden weggevlagd en goed 24 uur later, tegen zes uur 's avonds, waren we op de Scheveningse boulevard terug na een rit, die we zonder enige reserve als een van de mooiste uit de reeks van twaalf durven te noemen. Verleden jaar, bij de 11e S.L.S. hebben we onze vreugde er al over uitgesproken, dat het karakter van de rit een belangrijke wijziging ten goede had ondergaan door het invoeren van de regelmatigheidsetappes. Daardoor kwam immers het accent lang niet meer in die mate als voorheen op de resultaten in de klassemmentsproeven te liggen. Maar vorig jaar was het nog zo, dat op een enkel stukje na, het gevraagde gemiddelde, dat voor de superklasse varieerde van 54 tot 60 km/u en voor de sportklasse van 48 — 54 km/u, ook in die regelmatigheidsetappes gemakkelijk te halen was. Nu lag dit echter anders. De chauffeurs moesten wel degelijk een knap stukje sturen, gas geven en remmen ten beste geven, om aan de gevraagde gemiddelden te komen en naast hen hadden de navigators het zo druk als de bekende kleine baasjes om met gemiddelden-tabellen, chronometers, kilometertellers en speedpilots te trachten die snelheden dan ook zo exact mogelijk aan te houden, want voor iedere minuut tijdsafwijking werden niet minder dan 10 wedstrijdpunten (een S.L.S.-cuphemisme voor strafpunten) gegeven. Al met al was er dus zowel voor de bestuurder als voor de navigator volop werk aan de winkel wat betekende dat meer dan voorheen de beste combinaties een kans zouden maken op de hoogste plaatsen in het klassement, iets wat door de uitslag trouwens volkomen wordt onderstreept.

Waar we ditmaal nog wel even mee in de knoop hebben gezeten, en met ons nog vele andere deelnemers, dat was de bepaling uit het reglement die de maximale overschrijdingen van de gemiddelde snelheden regelde. Het gebeurde op de heenreis in de 2e etappe „Door België” van Strijbeek naar Ouffet. Het gevraagde gemiddelde van 58 km per uur leek geen enkele moeilijkheid op te leveren en omdat we voorop reden, hadden we er alleen maar angst voor niet meer dan 15 minuten op onze officiële tijd uit te lopen, anders zouden de controles misschien nog niet open zijn! Daarbij hebben we echter over het hoofd gezien, dat tussen de geheime tijdcontroles in, toch ook het gevraagde gemiddelde van 58 km/u minimaal bereikt moest worden en dat heeft tegen het einde van deze

etappe heel wat onnodige wedstrijdpunten op de diverse controlekaarten veroorzaakt. Het is zeer beslist geen verwijt aan de organisatie, het reglement liet wat dat betreft echt geen ruimte of twijfel open, maar veel meer nonchalance van onszelf en vele strijdgenoten geweest, dat ze zelfs op een paar honderd meter van de tijdcontrole in Ouffet rustig stonden te tanken zonder het geringste besef, dat iedere minuut aan die pomp doorgebracht 10 wedstrijdpunten kon betekenen. Zo wordt een mens door schade en schande wijs!

Traditiegetrouw lag het echte strijdgebied van de S.L.S. in de Belgische en Luxemburgse Ardennen en alle deelnemers waren het er volmondig over eens, dat het duo Rolf Tetenburg en Geert Zwolle, de mannen die de rit uitzetten, dit jaar zichzelf hebben overtroffen. Prachtige trajecten, waarin de chauffeurs zich heerlijk konden — en moesten — uitleven, goed opgestelde tijdcontroles, die vooral van de etappe Grundhof—Houffalize op de thuisreis een ruim 160 km lange klassemmentsproef hebben gemaakt, het was allemaal vakwerk van de bovenste plank en we willen de organisatoren en hun grote staf van medewerkers en -werkers onze warme hulde hiervoor niet onthouden. Natuurlijk hebben we in het laatste gedeelte van de rit, van Prayon nabij Luik over Tongres en Hasselt naar Oisterwijk, niet om het hardst de lof over dit gedeelte van België zitten zingen. Het is en blijft nu eenmaal een nare en miserabele streek, maar sinds ons eigen Limburg kennelijk geen prijs meer stelt op een doortocht van een paar honderd S.L.S.-deelnemers, blijft er weinig keuze over. Misschien komt het nog eens zover, dat we in Luik met de hele stoet auto's op de trein stappen en dan per N.S. naar huis rijden. Dat zou dan de S.L.N.S. worden!

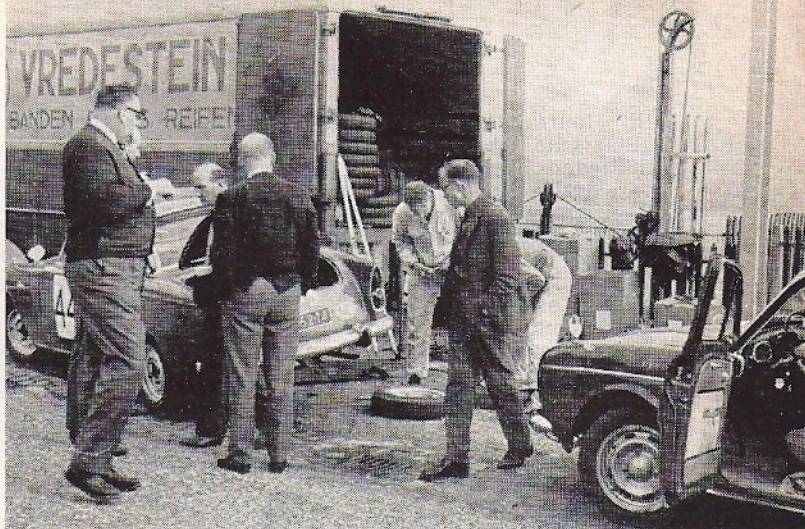
De route in vogelvlucht

Laten we U nu even in het kort vertellen, waar we met de 218 deelnemende equipes dit jaar zo al zijn geweest. Natuurlijk begon het feest met de gebruikelijke klassemmentsproef op het parkeerterrein aan de boulevard te Scheveningen. Vandaar ging het over grote wegen via het verkeersplein Oudenrijn en Breda naar Strijbeek, waar we de Belgische grens passeerden. Zuidoostwaarts ging het door België zonder grote moeilijkheden tot in de omgeving van Huy, de vrij grote stad aan de Maas, waar we met een grote boog omheen cirkelden, maar die met zijn honderden lichtjes beneden in het dal een schitterende aanblik bood. In deze omgeving stonden ook de al eerder genoemde geheime tijdcontroles vrij dicht op elkaar opgesteld, waardoor er vooral onder de lieden die niet op het reglement hadden „gevoest” nogal wat wedstrijdpunten vielen.



Loek Heidendahl en Ida de Fouw, winnaressen van de Damesprijs, arriveren met hun D.K.W. Junior aan de eerste tijdcontrole te Stribbeek nabij de Belgische grens.

Een korte rust in Ouffet, waar ze in het Café Central, waar de meute binnenstroomde, uitgerekend in de nacht van de S.L.S. de zaak grondig aan het verbouwen waren, zodat er zaagsel op de biefstuk neerdaalde, ging aan de 3e etappe, „Het mysterie van de Ourthe” vooraf. Dit werd de eerste regelmatigheids-etappe die van kilometer tot kilometer en van minuut tot minuut exact met een voorgeschreven gemiddelde moest worden gereden. Vooral het routegedeelte van Beffe, door Marcouray en Cielle tot nabij La Roche was niet gemakkelijk te halen en vormde het zwaarste gedeelte van deze 146 km lange etappe, die in Bertogne eindigde. Tot slot van het eerste traject een 15 km lange „bolletje-pijltje”-etappe „Ochtendgloren in Luxemburg” geheten, die van Bertogne naar Echternach voerde, waar een tweede klassementsproef de rust inleidde. Het Vredestein-ontbijt in Grundhof aan de Sûre ging er best in, evenals de onvermijdelijke sterke verhalen, die nu eenmaal bij een gebeuren als de S.L.S. behoren. Zelf hebben we bijzonder veel schik gehad om de controleur, die we werkelijk wakker moesten schudden, toen we boven op een heuvel bij zijn controlepost arriveerden. De goede man was al meer dan een uur voor onze komst op zijn post gezet en meende terecht, dat hij nog best een uiltje kon knappen, voordat hij met zijn tijdschrijverij moest beginnen. Het stomverbaasde ontwaken midden in de nacht in een vreemde omgeving was werkelijk kostelijk om aan te zien. Andere minder alledaagse verschijningen waren de herten, die wij en vele andere deelnemers

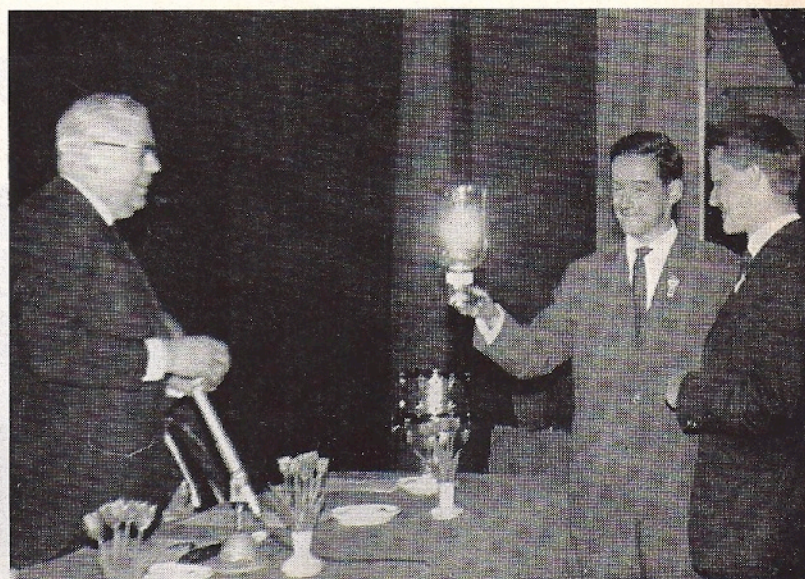


Dat de Vredestein-servicewagen niet voor niets naar de rustplaats Grundhof aan de grens tussen Luxemburg en Duitsland was gekomen, illustreert dit plaatje.

ook, verschillende malen in het licht van de koplampen de weg zagen oversteken.

De thuisreis

Om zeven uur in de ochtend was de tijd voor het vertrek weer aangebroken en begon het naar onze smaak mooiste gedeelte van de rit. Zoals in de inleiding al verteld vormde de etappe Grundhof—Houffalize, ruim 167 km lang, eigenlijk een voortdurende, aaneengesloten klassementsproef, met vele tijdcontroles, die zo krap waren opgesteld, dat de chauffeurs er blaren op de vingers van kregen. Vooral in het gebied tussen Diekirch, Vianden, Wiltz en Clervaux was er geen enkel slingerweggetje en geen enkele klim vergeeten om de deelnemers aangenaam bezig te houden.

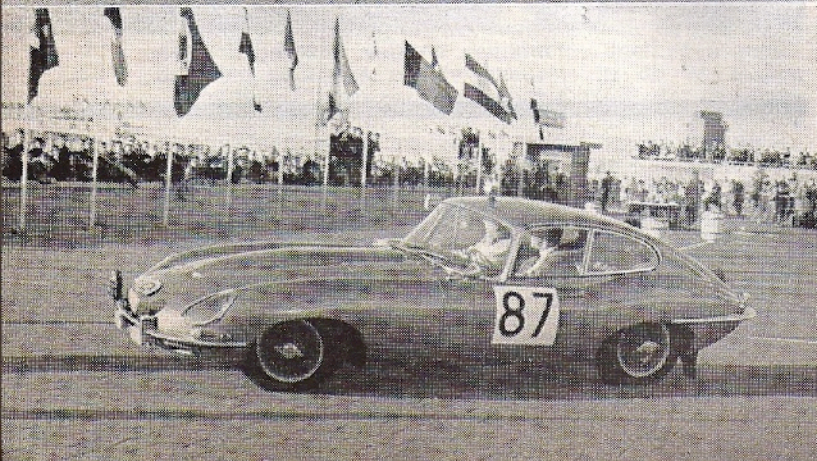
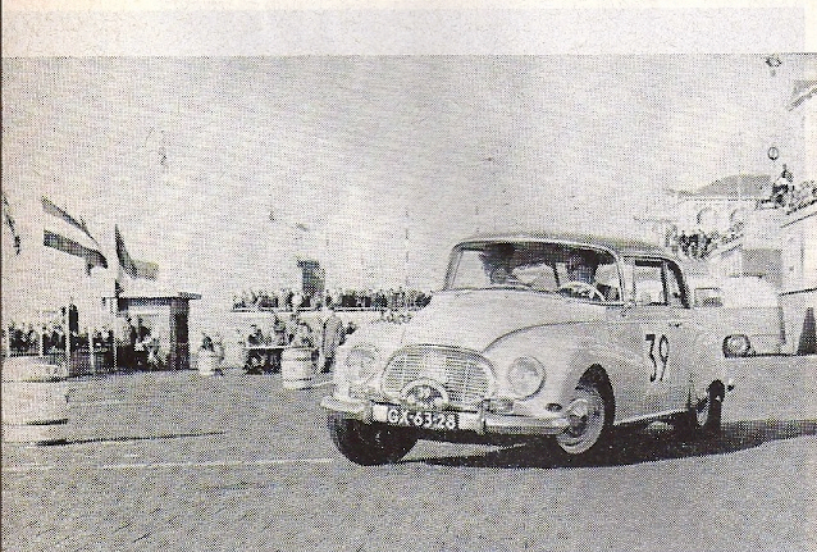


Districtsvoorzitter Han van der Heyden heeft zojuist de grote zilveren bokaal overhandigd aan de Algemene Winnaars in de Superklasse, Dries Jetten (met bokaal in de hand) en Jan Horbach.

Bij Houffalize begon de 2e etappe van de thuisreis, „Belgische Ardennen”, die aanzienlijk minder moeilijkheden bood en na de tijdcontrole aan het einde van deze etappe bij Prayon-Foret, waar we de klassementsproef van vorig jaar nu tegengesteld reden, was het feest eigenlijk uit. Bij de rust in Oisterwijk tracteerden de DAF-fabrieken op biefstuk met brood en daardoor gesterkt was het laatste stukje naar Scheveningen over de rijkswegen nog maar een formaliteit. Van 6 uur 's avonds af stroomde de stoet de boulevard op, waar een slotklassementsproef de vele kijkers op de boulevard een genoeglijke avond bezorgde. De ontvangst in het Kurhaus was als vanouds gezellig, al misten we, met alle respect voor de pinda's van de Haagse Pindahandel, de traditionele Hollandse Nieuwe. Daar viel deze S.L.S. juist een weekje te vroeg voor.

Prijsuitreiking en uitslag

De rekenkamer onder aanvoering van Ir. Rien van Dun had het klaar gespeeld om 's nachts omstreeks 3 uur de voorlopige uitslag al gereed te hebben en daar zijn uiteindelijk maar weinig veranderingen in gekomen. De algemene winnaars in de superklasse, de Boxmeerse equipe Dries Jetten en Jan Horbach, blijken wel in topvorm te verkeren, want na eerste prijzen in Drie Provinciën Rit, Horneland Rallye en Sauerland Rallye is dit toch wel een prachtige voortzetting van de reeks overwinningen. Van harte proficiat! De prijsuitreiking vond zaterdagavond plaats in de gezellig aangeklede Kurzaal te Scheveningen, waar de voorzitter van het RAC-WEST-district Den Haag en omgeving, de heer Han van der Heyden, allereerst de vele medewerkers en medewerkers nog eens hartelijk dank zegde voor hun hulp en vervolgens begon aan de uitreiking van tafels vol zilveren bekertjes, plateaus en andere fraaie prijzen. Tot de gelukkige winnaars en winnaressen behoorden:



UITSLAG

SUPERKLASSE

wedstr.-pnt.

Algemeen winnaar: D. Jetten-J. Horbach, Vauxhall 342,76

Groep 2 1. L. de Schutter-P. Hendriks, DAF 750 374,38

Groep 3 1. F. Honhof-Th. Arts, V.W. 420,55

2. P. de Greeuw-J. J. Goezinne, V.W. 454,74

Groep 4 1. D. de Wild-W. de Wild, VW 1500 395,80

2. J. Quant-W. Eysvoegel, Saab 96 435,46

3. H. Smits-J. H. Witzand, Morris 1100 469,46

Groep 5 1. J. W. Tebra-W. Tebra, AU 1000 S 379,38

2. P. Pouwels-H. Windsma, AU 1000 S 380,53

Groep 6 1. D. Jetten-J. Horbach, Vauxhall VX 4/90 342,76

2. C. Pennings-J. van Oekel, Sunbeam Alp. 400,18

Groep 7 1. J. Hulsker-A. Hulsker-van Splunter, Jaguar 3.4 394,28

Groep 8 1. D. Galjema-H. E. Janse, Porsche 1600 424,74

2. L. W. Nicaud-W. Warner, Porsche 1600 482,19

SPORTKLASSE

Algemeen winnaar: H. E. Olland-R. C. Olland, Renault 1093 370,76

Groep 1 1. W. J. Adrian-J. v. Milligen, Citr. Ami 6 728,32

Groep 2 1. G. Prent-J. D. Roosingh, Renault Ond. 426,37

2. A. Hartog-J. C. Mijer, Morris 1000 553,10

Groep 3 1. L. W. Fransen-J. G. Schipper, V.W. 502,54

2. L. A. B. v. d. Rest-Mej. Van Zanden, Triump Herald 518,47

Groep 4 1. H. E. Olland-R. C. Olland, Renault 1093 370,76

2. D. Held-J. v. Elsen, V.W. 1500 439,65

3. P. Verheggen-P. Notermans, Renault Floride 463,62

4. M. Dragt-H. Buyserd, Saab 96 475,05

Groep 5 1. W. M. v. d. Wall-P. Wielaard, Citroën ID 481,56

2. B. P. J. Tammer-J. P. v. Schaik, Peugeot 404 494,07

3. R. Groenen-J. E. Groenen-V. Moors, Fiat 1500 515,92

Groep 6 1. J. F. Donker-G. I. Huizinga, Volvo 544 467,49

2. F. A. Bannink-H. v. Meeuwen, MG A 496,19

Groep 7 1. H. W. M. Hilders-J. L. Gordijn, Jaguar 2.4 542,18

Groep 8 1. A. C. Renders-H. W. A. Kessels, Austin Healy 3000 444,70

1e Alg. Damesprijs:

mevr. G. G. Heidendahl-Hartog- 479,94

mevr. I. G. C. de Fouw-Niekerk

2e Algemene Damesprijs:

mevr. T. Zwart-Willemsen- 610,00

mevr. F. A. Hofstede de Groot-Sprenger van Eijk

Echtparenprijs superklasse:

de heer en mevrouw Hulsker 394,28

Echtparenprijs sportklasse:

de heer en mevr. Groenen 515,92

Mixedprijs Superklasse:

H. Veth-mej. H. C. J. Oostburg 477,14

Mixedprijs Sportklasse:

L. A. B. v. d. Rest-mej. V. Zanden 518,47

Teamrijzen:

1. R.A.C. ZUID 1137,69

2. R.A.C. WEST NOORD-HOLLAND NOORD 1231,07

3. R.A.C. OOST Tw. Autom. Club 1490,57

4. K.N.A.C. III 1588,61

Merkenrijzen:

1. Volkswagen I 1271,09

2. D.K.W. I 1280,99

3. DAF I 1377,14

4. VOLVO LLI 1406,40

De gebroeders Tebra uit Amsterdam, eersten in groep 4 van de Superklasse, met hun AU 1000 S tijdens de eerste klassementsproef.

De Jaguar E-type van drs. Steunebrink met Barendregt aan het roer, rond de tonnen.

BOLDOOT
EAU DE COLOGNE
Doet alle vermoeidheid
verdwijnen.

Reisflacon f 1,65



BOLDOOT
TOWELETTES

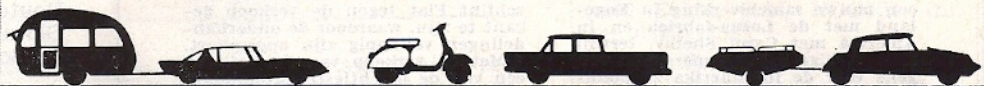
Om U onderweg handig
en snel op te frissen.

5 stuks f 0,75



neem

Boldoot mee
op reis



4335

VEILIG VEILIGER KLIPPAN

In 7 van de 10 Europese auto's met veiligheidsgriemen
zijn **KLIPPAN**'s ingebouwd!



„Plotseling bij 100 km/u in een
sliip geraakt en over de kop.
De deugdelijkheid van de
3-punts Klippan riem is voor mij
afdoende bewezen!“

Hr. J. A. te R.

KLIPPAN

SYMBOOL VAN VERANTWOORDELIJKHEID

- Niet door stunts, sensatie of
prijzenslag maar door
DE GROOTSTE ERVARING
heeft **KLIPPAN** dit bereikt.
- **KLIPPAN RIEMEN** zijn voor
ruim 3 miljoen gebruikers een
VANZELFSPREKENDHEID!
(zoals goede remmen, goede
lichten en een betrouwbare
stuurinrichting).
- Wacht niet langer en beveilig
Uzelf en Uw medeinzittenden
doornogheden door Uw garage
KLIPPAN te laten monteren.



K114