

„ENGELSE SLS“

Vrijdagnacht 16 mei 1969, 23.55 uur. Voor de vierde keer stuiven we over het „Carefour Schumann“, om aan het speciale Superklassetraject te beginnen. Een paar kilometer verderop is mijn gedachte over de 17e Scheveningen - Luxemburg - Scheveningen volkomen veranderd. Wat eerst een echt touristisch evenement was geweest, werd plotseling een Engelse „Forrest Stages“-rally. 150 kilometer over bos-, zand- en rotspaden. Niet te geloven. Met afdalingen van 30% over zeer glad geworden graspaden. Heuvelklims, waarbij de wielen in de vette klei door bleven draaien. Afgehakke bomen, die vlak na een hairpin de helft van de weg afsloten, met daarop een keurig SLS-pijltje. Hoeveel maal ik met mijn hoofd het dak heb geraakt, is niet meer te tellen. Vlak achter de verlaagde BMW van Rob Slotemaker, waaronder een constante vonkenregen vandaan kwam, gleden, hotsten en botsten we naar beneden. Op slag begon ik deze SLS een volwaardige rally te vinden, alhoewel ik mij zeer goed voor kan stellen dat menigeen die met zijn eigen auto reed, mijn mening niet zal delen en zich af zal vragen of dit nu wel moest. Maar men wist in de Superklasse dat dit ging komen. Na het lezen van het reglement hebben we dan ook onze Alfa Romeo laten verhogen en de bodembeschermingsplaten nog eens extra nagekeken. Dat had iedereen kunnen laten doen. En als men daarin geen zin heeft, moet men geen Superklasse gaan rijden. In de toekomst zullen we toch naar dit soort rally's toe moeten, iets waar het buitenland ons reeds in is voorgedaan. Vandaar dat mijn misschien zeer persoonlijke mening is: Zeer veel hulde aan uitzetter Jan Sanders. omdat hij ons op deze manier in staat stelt onze rallyrijvaardigheid te verhogen. Iets wat gezien de Nederlandse resultaten in het buitenland dringend noodzakelijk is.

De route

Na de Tulpenrally is met deze SLS weer bewezen dat de rallysport in Nederland springlevend is. Circa 160 deelnemers, waarvan zo'n 40 Superklassers vertrokken donderdagmid-



UURS RIT

dag uit Bunde, om aan een vrijwel vlekkeloos georganiseerde rally te beginnen. De enkele verkeerd lopende klok zullen we wel zeer snel vergeten. Na de eerste klassementsproef op Helihaven Maastricht reed men vrijwel rechtstreeks naar Luxemburg. Hier waren in een zeer knap gevonden parcours vrijwel alle berijdbare wegen van het Groot-Hertogdom opgenomen, waarbij men even de indruk had aan de Star-rally bezig te zijn. Alleen toen kon men evenveel oranje-blauwe benzinepompen gezien hebben. Na een zeker voor de Superklasse zeer rustige eerste nacht werd weer heerlijk ontbeten, geslapen en gedineerd in Echternach. In de tweede nacht werden eerst tien rondjes om de torens van Radio Luxemburg gedraaid, voordat het voren omschreven Superklassetraject begon, waarna richting Circuit Zolder werd ingeslagen. Hier werd tweemaal een soort snelle slalom verreden, waarna men geneutraliseerd naar de Haagse Haringhaven toog om op de winderige boulevard te laten zien hoe goed men om de tonnetjes kan draaien.

's Avonds laat op de feestelijke prijsuitreiking bleek dat het slalomklassement de organisatie enigszins uit de hand was gelopen. Maar een volgende maal zal deze fout wel niet meer gemaakt worden.

Bob de Jong

VECHTEN TEGEN DE SLAAP

Dat het gemiddelde voor de Superklasse niet al te hoog lag bleek wel uit de moeite die de meeste navigatoren hadden om wakker te blijven. Hans de Jong, samen met Theo Schoonderbeek één van de dit seizoen verrassend goed rijdende Amersfoorters, dwong zichzelf iedere honderd meter hardop op te lezen, opdat Klaas Vaak wegbleef. Rob Slotemaker en Kees van Gricken hielden behalve met de wagen ook hardloophwedstrijden om te kijken of er achter de volgende boerderij geen vijand was verscholen.

SERVICE

De zo langzamerhand bekend geworden Alfa Romeo Service moest deze maal binnen het half uur een carter vernieuwen, waarna men met de privé-wagen van Vredesteijn-rally-man Roëll naar Duitsland reed (de gele combi werd aan de grens tegengehouden) om een nieuwe rem-set te gaan halen. Ook concurrent Claus-Jetten werd gepoogd voor de rally te behouden, toen de voortrein en carter van hun Opel beschadigd waren. En de organisatoren maar alle mogelijke moeite doen om de service tegen te gaan.



17^e SLS RIT

BIJSCHRIFTEN:

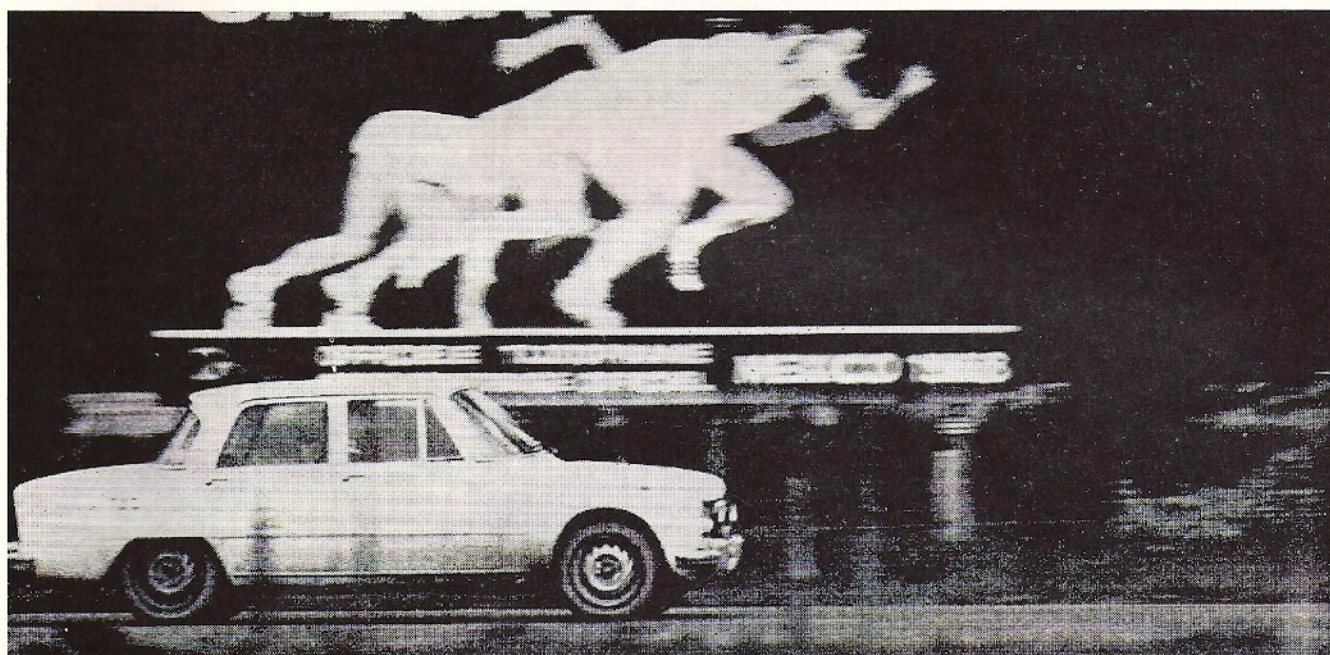
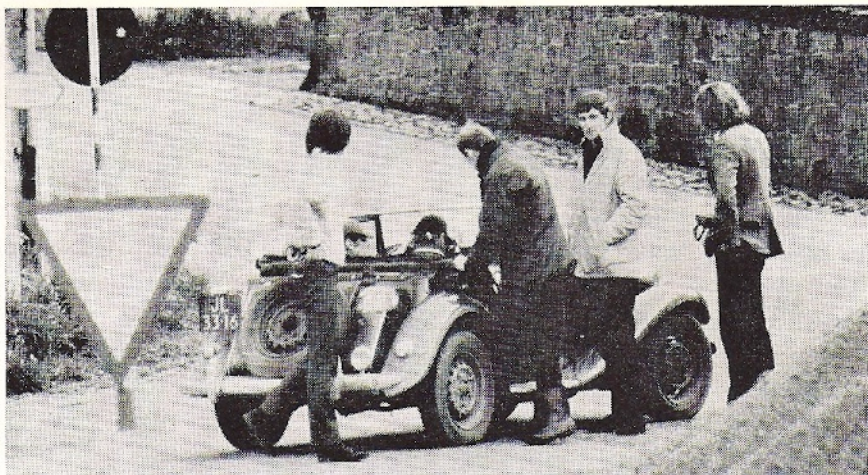
Pag. 474: algemeen winnaar, de Porsche 912;

Pag. 475, van boven naar onder: Van Grieken/De Jong, Dolk/Stolkers (2e) en Konink/Lissone;

Rechts: de MG viel toch nog in de prijzen!

Midden: Biersma/Brandsma

Onder: Dracht/Dickhorst.



UITSLAG

Algemeen klassement

	aantal strafpunten
1. J. Konink/A. Lissone, Porsche 912	6
2. B. Dolk/P. Stolkers, DAF 55	12,1
3. R. Slotemaker/F. van der Geest, BMW 2002 TI	14
4. T. Schoonebeek/H. de Jong, BMW 2002 TI	15,9
5. D. de Wild/W. de Wild, Vauxhall Viva GT	16
6. R. Guliker/D. Stapel, Ford Cortina 1600 E	17,5
7. K. v. Grieken/B. de Jong, Alfa Romeo 1750 GTV	

Sportklasse

1. G. de Bruyne/W. Fabriek, BMW 2002	11,3
2. F. Gordijn/J. Gordijn, BMW 2002 CS	12,5
3. J. Beers/R. Hendriks, Rover	14,3
4. A. Franken/W. Peeters, BMW 2002	16

Tourklasse

1. H. Meihuizen/J. van Zeeland, MG B	43,3
2. en 3. J. Loon/K. Walenkamp, Volvo 1800 S	45,5
en R. Lammers/H. Punt, Alfa 1750 B	60,5
4. K. Urlus/M. Blomsma, Fiat 850 S	65,2
5. M. Wolf/C. Wolf, Alfa Romeo Giulia Super	

