

Rallysprint debuteert met winst!

Een van de voordelen van rally-verslaggever zijn is dat je af en toe eens in kunt stappen bij een rijder om 'live' mee te genieten van de snelheden die behaald worden. Een rallyauto heeft tenslotte standaard twee stoelen, een voor de chauffeur en een voor de navigator. Na van wat trainingsritjes geproefd te hebben kreeg ik de smaak te pakken....

Om aan rally's mee te mogen doen moet je in het bezit zijn van een licentie. Afgelopen augustus besloot ik dit papiertje te gaan halen, het theorie-examen (reglementskenis etc.) werd met goed gevolg 'doorlopen', alsmede de medische keuring.

Joepie, de licentie was binnen. Het 'officieuzer' debuteert volgde daarna in Twente, naast Pim Kisjes in de Cinquecento maar daar reden we min of meer in dienst van de organisatie. Een echte wedstrijd stond heel hoog op het verlanglijstje.

Eddy van den Hoorn, de hoofdrolspeler van het stripje 'Ed Pallet' in dit blad kwam met een ongelooflijk aanbod: "Schrijf maar in voor de sprint in Dongen." Huh, wat zeg je daar Ed? "Schrijf nou maar in, we gaan dan wel winnen hoor." De vervroegde sinterklaas reed dus niet op een schimmel maar in een witte Ford Escort Cosworth met heel veel paarden onder de kap. Avontuur bestaat nog....

Na de inschrijving reageerde iedereen ongeveer gelijk: "Heb je al Pampers gekocht?" Leuk, heel leuk..., spot er maar mee. Naarmate de 24e oktober naderde nam het onrustige gevoel toe. Dat het hard zou gaan wist ik, maar hoe hard? Hoe zou het gaan met de tijdkaarten? En hoe zou het gaan met de 'pace-notes'?

Geheimtaal

De zondag begon al vroeg, 6.30 uur melden. De hele club van Biesheuvel was present bij de Ford Dealer in Dongen waar de documentencontrole en technische keuring zou plaatsvinden. Licentie en rijbewijs van bestuurder en navigator controleren, homologatie-papieren van de auto, overall's en helmen nakijken op de juiste FISA-keuringstekens, enfin, voor er een meter gereden is ben je al even bezig. Na de geluidskeuring konden we op pad voor de verkenning. Het rou-

teboek vertelde ons waar we naar toe moesten, op de proeven zouden we van 'pace-notes' gebruik maken. Vantevoren was ik al ingelicht over het systeem dat Eddy en Johan normaal gesproken gebruiken, de zogenaamde 'AMAC-methode'. Hiermee worden de bochten aangeduid met een code: 'FL' is een flauwe bocht naar links, 'MR' staat voor medium rechts, ofwel ongeveer 45 graden.

De industrieterrein-proeven leverden voornamelijk de aanduiding 'HR' en 'HL' op, u raadt het al: Haaks rechts en haaks links. Naar goed voorbeeld noteerden we de notes behoorlijk groot, zo'n 10 regels op een blad. Na afloop stond er zowat geheimtaal op papier: 200 R1=R2=L4+MR<; 500 HR=FL.L; 300 HL n.s!; 250 !! zand bumpy; 150 HR smal. Op de eerste (en derde en vijfde) proef zat een gedeelte dat twee keer gereden moest worden, de tweede (en vierde) proef telde drie rondjes. De 'dubbele stukken' die zo ontstonden werden ook dubbel opgeschreven, het risico van een rondje teveel of te weinig weegt niet op tegen dit (beetje) extra werk. Het leverde uiteindelijk pagina's lange tek-

overall's aan te doen, het aftellen was begonnen. De monteurs van R.E.D. stellen de gordels af op mijn afmetingen, gelukkig ben ik niet zo heel veel groter dan Johan Findhammer dus de kuipstoel omklemmt me perfect. Met de gordels vast kun je dus echt geen kant meer op. De 'tripmaster' wordt me uitgelegd, het ingenieuze apparaat dat in de Ford zit ingebouwd informeert me over allerlei zaken als tijd, snelheid, tankinhoud, afgelegde afstand enzovoort. Allerlei zaken waarmee de bestuurder niet lastig gevallen wil worden, hij heeft alleen de toerenteller en wat controle-lampen voor z'n neus. We rijden naar de eerste tijdcontrole waar ik de tijdkaart overhandigd krijg. Hierop staan de exacte tijden waarop men zich moet melden bij de tijdcontroles. Dat wijst zichzelf. Het ziet er veel moeilijker uit dan het in de praktijk is. Gelukkig maar.

Op weg naar de eerste proef worden de banden en de remmen opgewarmd. Hmm, heftig. De stopwatch die ik aan een koord om m'n nek heb hangen komt bij vol remmen keurig naar voren gezweefd. Vertraging met de hoofdletter G...

Bij de start van de eerste proef blijkt er nog



Het mooie plaatje dat Jonn op dit punt verwachtte.

sten op. Als dat maar goed zou gaan. Het lezen van de 'pace-notes' kende ik alleen maar van de TV, bij de beelden vanuit de auto kun je -tenminste als de commentator z'n mond even dicht houdt- wat van die geheimtaal volgen.

Op de verkenning volgde een kop koffie in 't Moaske in De Moer, waar we de bijna-kampioenen Theo van den Berg en Wim Struijs troffen. Toen Wim onze 'notes' zag lachte hij en vroeg of ik wat aan m'n ogen had. Het grote lettertype verbaasde hem, hij schrijft zo'n hele proef op een kantje. Dat is een van die dingen waar je voor kiest: bij het groot noteren is het risico dat je op een verkeerde regel begint te lezen heel wat minder, het nadeel is dat je regelmatig moet ombladeren. Een kwestie van voorkeur.

Na de briefing terug naar de auto om de

een klein probleem te zijn op het parcours maar als dat is opgelost vertrekt Ko Faas met de '0'-wagen voor ons uit om de toeschouwers te waarschuwen: we komen eraan!

Te hard

Nog 2 minuten, 1 minuut, 30 seconden. De starter loopt naar de zijkant van de auto 20...10...5...4...3...2...1...start!

De eerstvolgende seconden vergeet ik finaal de opgeschreven notes voor te lezen. Allemachtig, dát gaat hárd. Omdat ook het lawaai in de auto oorverdovend is lees ik de notes in eerste instantie veel te hard op. "Iets zachter, iets zachter", antwoordt Ed in m'n oor en inderdaad, de intercom werkt gewoon goed en de stemverheffing blijkt niet nodig. "Vijfhonderd haaks rechts", vertaal ik de



Eddy en Jonn vol gas door de chicane op 'Kraaiven'.

code '500 HR' die op papier staat. Het lange rechte stuk met de bomen ernaast wordt met duizelingwekkende snelheid afgelegd, de haakse bocht komt op ons af. Laat in de remmen. Met een gigantische bochtensnelheid ronden we het bochtje waarna de volgende tekst alweer klaarstaat: '300 HL n.s.' ofwel 'driehonderd haaks links niet snijden'. De Escort sprint door de bocht alsof die niet bestond. Het onverharde stuk volgt, de auto springt en klapt door de kuilen, opletten dat ik m'n vingers op de goeie plaats houd.

Van het onverhard op het asfalt gaat via een 'haaks rechts' waar een legertje fotografen ons opwacht. De banden zoeken naar grip, de achterkant van de Escort breekt uit. "Dat zal mooie plaatjes opleveren", denk ik bij mezelf. Hoezo vak-idiot?

De proef vervolgt met industrieterrein Vossenbergh met z'n hekken, containers en veel publiek. De eerste keer rechtshouden bij de 'splitsing', de tweede keer ook. Onderweg komen we de '0' nog tegen die zwaar rokend de pijp aan Maarten geeft. De derde keer gaan we eruit, linkshouden om door de 'vliegende finish' te vliegen. Vól in de remmen, als we dampend stilstaan bij de stopfinish geef ik de tijdkaart af aan de official. Met de mededeling '6.41' krijg ik de kaart weer

terug. Even wachten op de 'concullega's', om hun tijden te horen. 'Bert 6.45, Jan 6.56' zo meldt 'teammanager' Bram. Eddy knikt tevreden: "Die tijd van Bert zit me nog niet lekker", reageert hij. Met Bert bedoelen we dus Bert de Jong die niet met de minste auto aan de start verschenen is: de Sierra van Dieter Depping! "In Achtmaal konden we het niet houden", aldus Eddy. "Die auto is echt razendsnel, gelukkig dat Bertje er aan moet wennen."

De proef op industrieterrein Kraaiven wordt gekenmerkt door haakse bochten en hobbels. De totaallengte van vijftien kilometers levert een zwetende Eddy op. En dat niet alleen omdat de temperaturen in de auto zo hoog oplopen, nee het is gewoon keihard werken om die auto zo snel mogelijk rond te sturen. 7 Seconden sneller dan Bert de Jong, prima gewerkt. Ook het lezen van de notes gaat boven verwachting goed, Eddy toont zich tevreden met de manier waarop hij de informatie over de te volgen route krijgt. Het vertrouwen in z'n geleendheidsnavigator neemt toe....

Spanning

Op proef 3, ofwel de tweede keer 'Vossenbergh' gaat het even niet goed. De versnelling pakt niet goed bij het terugscha-

kelen en de remmen moeten iets te hard aangesproken worden. Kleng, de auto gaat dwars en raakt een hekje. Ver...! Voor ik goed en wel met m'n ogen kan knippen zijn we echter al weer weg. Met 'Honderd haaks links' pak ik de route weer op. We moeten tenslotte toch door, het heeft al genoeg tijd gekost. Nog een rondje en we komen weer over de finish, 6.40, ondanks het oponthoud onderweg toch een seconde sneller. Ook Bert de Jong blijkt vlug geleerd te hebben, hij knabbelt maar liefst 7 seconden van zijn eerste tijd af en is deze keer twee seconden sneller dan 'onze' Escort. De voorsprong bedraagt nog 9 tellen. Op 'Kraaiven' gaat het weer hard. Nadat we opnieuw Kobus, Oprey en Van den Berg ingehaald hebben komen we uit op 10.20, drie seconden sneller dan de vorige keer en vier seconden uitgelopen op 'BDJ'. 13 Seconden en nog een proef te gaan, dat zou moeten kunnen.

Bij de doorkomst op de laatste proef blijkt het aantal omgereden palen en hekken op 'Vossenbergh' flink toegenomen, onheilspellende remsporen met een kromme paal en veel glas aan het eind zie ik op verschillende plaatsen. Toch zijn de zenuwen al lang verdwenen en hebben plaatsgemaakt voor spanning. We moeten hard blijven gaan om de voorsprong te consolideren, 6.36 is het resultaat. Even wachten op de Sierra en dan worden de handen geschud: we hebben de overwinning te pakken! De totale voorsprong op Bert de Jong bedroeg 18 seconden na de totale proeven-afstand van 65 kilometers. Onze rijtijd was ruim 40 minuten, dat levert een gemiddelde snelheid op van zowat 90 kilometer per uur. Gemiddeld, dus met alle bochten, chicane's, en uitstapjes meegeteld. Een prima prestatie, al zeg ik het zelf....

Tot slot natuurlijk nog een woord van dank voor Eddy van den Hoorn en z'n serviceploeg die voor een onvergetelijke ervaring hebben gezorgd. Ed, bedankt!

tekst: Jonn van Stiphout
foto's: Günther Kroon/Piet Bosman

