

Shell Helix Classic Car Rally

Grand Turismo voor amateurs

Door Anjës Verhey m.m.v. Aart v.d. Haagen

Veel klassiekerliefhebbers hoef je niet meer te vertellen hoe miskend het natuurschoon en het cultureel erfgoed van Nederland en de ons omringende naties zijn. Zij nemen in hun vierwielige oogappel met (on)regelmaat deel aan al dan niet competitieve toerritten die hen over routes door de meest adembenemende, lieflijke en/of therapeutisch rustgevend landschappen voeren. Uw verslaggever mocht, in navigatie bijgestaan door de onvolprezen wederhelft, van zulk een belevenis proeven dankzij een uitnodiging voor de Shell Helix Classic Car Rally. Eh... daarvoor moet je toch een oldtimer bezitten? Klein probleem. "Nee?" zei men bij Shell, "laat dat maar aan ons over."

Kasteel Terworm te Heerlen, alwaar het startschot zou vallen. Shell, dat sinds vorig jaar speciaal voor relaties deze rally organiseert, onthaalde ons gastvrij en schoof ieder team dat een auto in bruikleen zou krijgen een pet vol autosleutels toe. Het lot bepaalde dat wij met een Peugeot 504 Cabriolet ten strijde zouden trekken en dat leek gezien de zonnige weersvoorspellingen allerminst een straf. Denk overigens niet dat we op het scherpst van de snede dienden te rijden: het inleidende praatje van organisator Jan Berkhof maakte duidelijk dat het hier om een toerit



handelde waarbij alleen de navigator het flink voor zijn of haar kiezen zou krijgen. 'Gunstig!', meende uw kolommenvuller. Voorzien van een routeboek, een lunchpakket, een poloshirt en een cap lieten we ons door de organisatie uitgeleide doen. Met neergelaten kap zoefde de vuurrode Peugeot, vermoedelijk één uit 1972, Heerlen uit. Zij zou nog vaak enkele Porsches 911, een Jaguar XK 140 en een E-Type, een Austin Healey, een stuk of wat Triumphs, een Amphicar (een heuse amfibie-auto!), haar voorganger Peugeot 404 Cabriolet plus andere fraaie exemplaren ontmoeten. De tweeliter inspuitsmotor, zeer modern voor 1972, snorde tevreden en alles liet zich naar behoren bedienen. Wel heel vreemd: de rechts geplaatste richtingaanwijzerhendel, naar oud Frans gebruik. Ja, en we gaan natuurlijk niet over een vijfde versnelling zeuren.

Comfort!
Afwisselend had Jan Berkhof verschillende methodes toegepast om ons door Zuid-Limburg via België naar het Luxemburgse stadje Echternach te gidsen. Een beschreven handeling bij een bepaalde dagtellerstand (voor kerk naar rechts),

bol-pijl (je rijdt vanaf de bol in de richting van de pijl bij een aangegeven kilometrage), een op de kaart ingetekende route volgen en, hoe ondoenlijk het ook leek, een forit, waarbij we aan de hand van door elkaar gehusselde foto's situaties moesten herkennen om daar vervolgens een kort beschreven richting uit te gaan. In de praktijk was het allemaal wel te behapstukken, maar om ons scherp te houden en de exacte route te laten volgen stonden er her en der bemande en onbemande (een stempeltje of een letter die we dienden te noteren) controleposten. Een enkele keer moesten we een vraag beantwoorden of een spelachtige handeling verrichten. De 504 liet zich gewillig over B- en C-wegen leiden, met een vlot tempo. Ze lag beter op de weg dan de vage, onbekrachtigde besturing aanvankelijk deed vermoeden. Nu eens stak de bevallige Française met haar oergerle koplampen boven de weilanden uit, dan weer verdween zij in de donkere Ardennen om er lustig overhellend en kreuwend bij gebrek aan torstestijfheid scherpe bochten te ronden. Wat een comfort aan boord, dankzij bijna overmaatse fauteuils en een heerlijke vering. We passeerden Henri-Chapelle, Limbourg en La Reid om via Stoumont en Hotton in Marche-en-Famenne te geraken, voor de tussenstop. We luncten in het historische hotel Quartier Latin, om

daarna de tocht te vervolgen in de richting van Bastogne, Wiltz en Beaufort. Luxemburg verende onze ogen zo mogelijk nog meer dan België en het volgen van de route verliep dermate voorspoedig dat we ook echt aandacht aan het moois om ons heen konden schenken. In Echternach beklommen we een deel van een berg om de uniek gelegen nachtelijke verblijfplaats te bereiken, Hotel Eden au Lac met vijf sterren. Tot onze verrassing moesten de autosleutels worden ingeleverd: de volgende ochtend vond er een nieuwe loting plaats. Aan de bar en later tijdens het diner kwamen de gesprekken onder de autominnende lieden hevig op gang: de onderwerpen laten zich raden.

Edelijke ondemening
Na een uitgebreid ontbijt haastten we ons 's morgens vroeg als één der laatste equipes naar buiten en daar bleek dat de verdeling der vervoermiddelen reeds had plaatsgevonden en wij ons met een rode Volkswagen (Kever) 1303 LS Cabriolet zouden gaan verplaatsen, waarvan niemand ons het bouwjaar kon vertellen. Het zal ergens halverwege de jaren '70 liggen. Leuk

in het kwadraat, maar er moest een nieuwe accu in als gevolg van een defecte spanningsregelaar. 'Rijden zonder lichten en met radio uit', werd ons geadviseerd. Geen probleem, maar helemaal ontspannen kropen we niet aan boord nadat er een groepsfoto was geschoten. De feestvreugde werd ook niet echt vergroot door de nogal vreemde rijpositie: staande in plaats van hangende en bovendien ver naar rechts geplaatste pedalen, een houten minituur dat de meeste cijfers van de snelheidsmeter zorgvuldig verborg en uitsluitend zicht op de witte cabrioletkap vanuit de binnenspiegel. Rijden dan maar, de helling af. Eééék, geen rembekrachtiging. Het kon niet anders of dit moest straks op een voetbalknie uitdraaien. Of er al niet genoeg verrassingen in de hoge hoed hadden gezeten gedroeg het Kevertje zich nogal zwabberig op de weg en blonk de luchtgekoelde boxermotor op z'n zachtst gezegd niet uit in trekkraft. Misschien maar goed ook... Maar gaandeweg betrapte ik mezelf erop steeds meer van het beestje geharmeerd te raken. Het genot groeide met de minuut en we passeerden met een grote smile Vianden en Clervaux, om koers te zetten naar Vielsalm. Hier hielden we een gezamenlijke koffiestop. En voorts ging de reis weer. De lol aan boord met ons nieuwe auto-maatje was wederom groot, totdat tijdens een afdaling ineens alle stroom uitviel en we in de berm tot stilstand kwamen. Einde oefening. Wachten op de door Shell ingehuurd bezemwagen, die pas geruime tijd later opdoemde daar de technici aan boord eerst een uitgevallen Triumph TR4 hadden weggesleept. Nu volgde er een onthutsende ontdekking: één of andere beunhaas had de Volkswagen ooit voorzien van een noodstroomschakelaar onder de achterbank, die was omgegaan door het schuiven van de daar geplaatste reistassen. Tja, toen reesteerde er niet veel tijd meer om nog vóór de prijsuitreiking Heerlen te halen. We zetten er dus maar flink de sokken in en pikten af en toe nog een letter of een stempel mee voor op ons scoreformulier. Een overwinning zat er al lang en breed niet meer in. Van Stavelot en Malmédy vingten we



slechts glimpen op en voor we het wisten overschreden we de Duitse grens, om vlak langs Monschau te razen en via een stukje Autobahn (allemaal gepland) naar Heerlen door te stoten. De lunch konden we nog in redelijke rust wegwerken, voordat Jan Berkhof de wisseltrofee aan het toppende team zou overhandigen. Het waren de heren Stam van de gelijknamige Renault-dealergroep die zich heer en meester op deze krachtmeting der navigatoren en in sterk mindere mate bestuurders mochten noemen. Er gingen nog geruchten dat de Amphicar sommige stukken over het water had afgelegd, maar de kapitein en de bootsman spraken deze resoluut tegen.

De Shell Helix Classic Car Rally: twee ontspannen dagen voor de geest. Genieten van het echte werk in auto's uit 'n tijd dat werken nog heel gewoon was. In die tijd, maar ook nu, houden Shell-producten niet alleen deze klassiekers maar ook ultramoderne auto's probleemloos op de weg.

