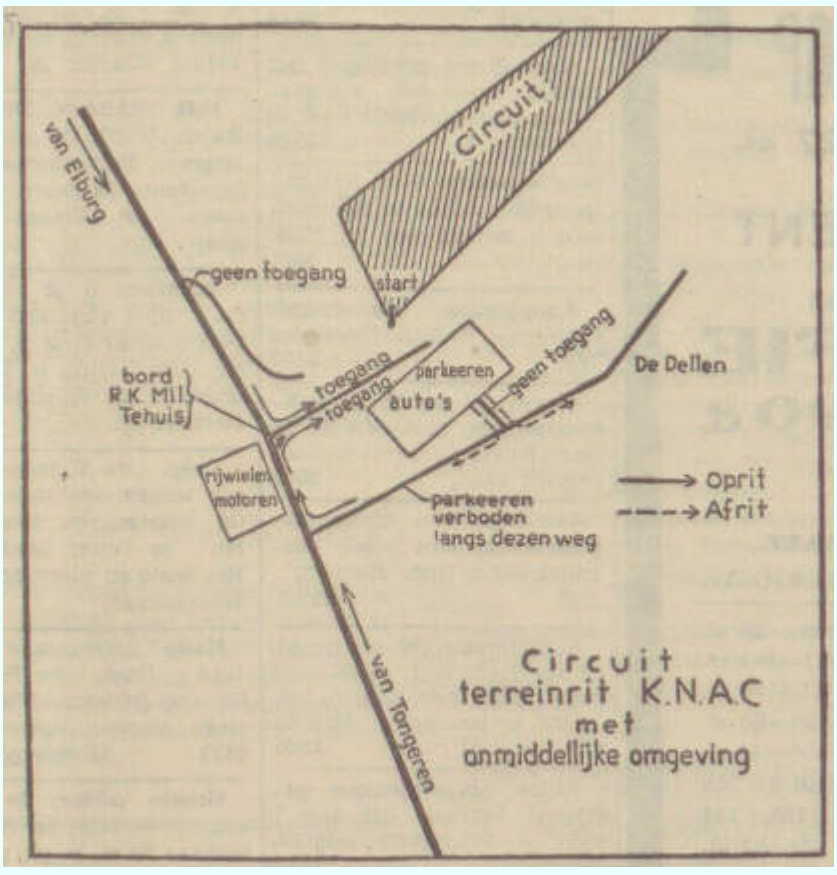
AUTORENNEN OP DE VELUWE.

DE EERSTE SNELHEIDSWEDSTRIJD IN NEDERLAND VOOR SPORTWAGENS.

Zaterdag a.s. te Oldebroek.

Nadat vele jaren lang alle pogingen, om in ons land te komen tot een snelheidswedstrijd voor automobielen, schipbreuk geleden hadden op de weigering van het Departement van Waterstaat om een geschikt wegencircuit goed te keuren of te laten gebruiken, is de Kon. Ned. Automobielclub te Den Haag er eindelijk in geslaagd, een race te organiseeren, en wel op particulier terrein. Niet dat een of andere groot-grondbezitter zijn park afstond om daar een aantal renwagens plat te laten rijden, zooals dat bij de Engelsche wedstrijden die door de regeering verboden zijn, nogal eens gebeurt — neen, het particliere terrein is hier van het Departement van Defensie zelf, dat zijn collega van Waterstaat de loef afstak en aan de Sportcommissie van de K.N.A.C. toestemming gaf om een willekeurig groot stuk van het artillerieschietterrein Oldebroek, achter Epe (Gld.) te gebruiken. Met het gevolg, dat aanstaande Zaterdag te 10 uur het startschot (een der talrijke kanonnen van de legerplaats kan daar gevoeglijk toe dienen!) afgaat om de eerste ploeg sportwagens het zand, en vermoedelijk ook de soep in te jagen — want om op een dergelijk terrein met echte renwagens te beginnen, zou niet raadzaam zijn daar na enkele minuten alle wagens in een kluwen op elkaar zouden tollen en de rijders uit de zandhoopen opgezocht zouden moeten worden. We zijn n.l. een dezer dagen op een zonnigen namiddag eens een kijkje gaan nemen ter plaatse, en konden dank zij de cordiale hulp van den gastvrijen kampcommandant, kapitein De Pauw, enkele malen het circuit rondrijden. Met 't resultaat dat we van den eenen kant de deelnemers geenszins benijden om het stukje rijkunst, wat zij ten beste zullen moeten geven om door deze zandgeulen te komen, doch van den anderen kant daarom met groote spanning hun acrobatische toeren op Zaterdag a.s. tegemoet zien!

Het circuit bestaat uit een vierkant van zandwegen, tot een totale lengte van ongeveer 7.5 kilometer, en vertoont alle variaties van het thema „zandweg," die men maar kan bedenken. Beurtelings raakt men in kilometers rossig veenzand, dan op een stuk harde heiplaggen, vervolgens weer in een modderkuil, om b.v. direct daarop weer een heuvel op te moeten trekken door karresporen die meer dan een halve meter diep zijn en zigzag loopen. Hier en daar ontbreekt een gebaande weg zelfs volkomen, en moeten de wagens via houten borden zelf hun route zoeken, langs kreupelhout en zandbermen heen. Het lijkt wel alsof de Sportcommissie gedacht heeft: nu we een snelheidswedstrijd hebben, dan maar direct zóó moeilijk dat er niet hard gereden kan worden en de kans op accidenten dus gering is! Des te boeiender zal, naar ons lijkt, daarom het aanschouwen van de ronkende en slingerende wagens zijn, wanneer ze b.v. met doordraaiende wielen en brullende motoren in een zandwoestijn terecht komen en het van de koelbloedigheid der bestuurders afhangt of ze ueberhaupt nog van de plaats raken! We maakten enkele malen de ronde met een snellen sportwagen, wiens voorwielaandrijving niet bepaald plezierig deed sturen in de mulle trajecten doch bij slippen en optrekken een voordeel bleek; op sommige momenten echter zat het chassis volkomen in het zand vast, zoodat men uit moest stappen om vóór er op te gaan liggen, terwijl aan het achterstuk iemand moest „heffen" en duwen om de wielen weer houvast in het zand te geven! Daarom zou het ons niets verwonderen dat na den start enkele wagens, die zonder hulp in het zand bleven steken, de eerste ronde niet overleefden. Een mogelijkheid, die bij eventueel regenachtig weer compleet tot wild-west avonturen aanleiding zou kunnen geven!

De lezer heeft dus al gezien, dat er hier van een „autorace" in eigenlijken zin niet veel kan komen. De Engelsche benaming „Dirttrack-race" (d.w.z. rennen door „vuil terrein") is hier dan ook beter op zijn plaats, te meer daar met echte renwagens, zooals we boven reeds zeiden, hier niets aan te vangen zou zijn. Het wedstrijdreglement eischt dan ook een sportwagenuitrusting met spatborden, lampen etc. Om het schade-risico te beperken, zijn aan het reglement scherpe verzekeringsbepalingen verbonden, waarmee vrij hooge bedragen gemoeid zijn. Gereden wordt in verschillende klassen; de kleinste (750—1100 ccm. cylinderinhoud) start om 10 uur Zaterdagmorgen, 5 minuten later start de volgende klas, etc. Elke klas moet 5 ronden rijden. In den middag om twee uur echter start een klas van onbeperkten cylinderinhoud, waaraan dus allerhande wagens kunnen deelnemen. De rijders in deze klasse moeten 10 ronden volbrengen. We geven het hun te doen! vooral nadat het heele terrein door den voorafgaanden strijd der kleine wagens nóg meer „gemold" zal zijn dan het nu al is.

De inschrijving, welke Zaterdag j.l. eindigde, telde een dertigtal deelnemers. Naar we vernemen zullen de bekende Limburgsche D.K.W.-rijders R. Smeets (Echt) en M. Smeets (Lutterade) ook van de partij zijn. Bezoekers uit het Zuiden, die Zaterdagmorgen op de Veluwe kunnen zijn, raden we aan zich tijdig op weg te begeven (het beste kan gereden worden via Arnhem en Apeldoorn; vanuit Apeldoorn gaat men door de dorpen Vaassen en Epe.) Het terrein is geheel gratis toegankelijk, en aangezien alle toeschouwers zich bij de startplaats (op den z.g. Woltberg, vanwaar men het heele traject overzien kan) moeten ophouden, zal het daar een drukte van belang worden. Over verloop en resultaten van deze eerste snelheidsproef op Nederlandsch grondgebied hopen we t.z.t. in deze kolommen een en ander mede te deelen.